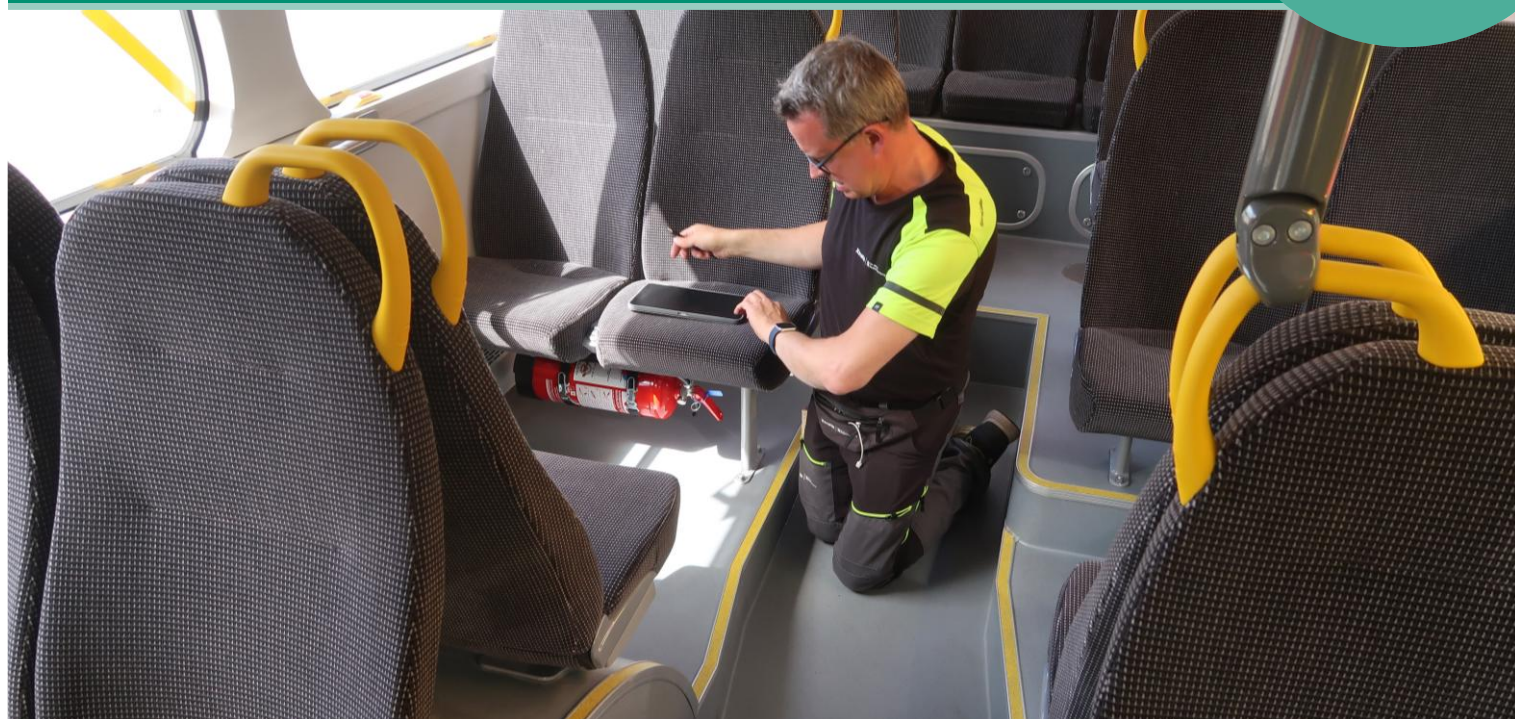


Effektiv leveringskontrol med FRIDA

Kunder
fortæller



En leveringskontrol er en køretøjskontrol, der skal gennemføres, før køretøjet tages i brug på en ny trafikkontrakt. Leveringskontrollen skal verificere, at køretøjet opfylder alle krav, som trafikkontrakten stiller. Systemet FRIDA fra Nordic Port tilbyder en digital kontrolprotokol, der gør det effektivt og enkelt for den, der skal gennemføre køretøjskontrollen.

Vi har fulgt en leveringskontrol af to nye busser med støtte fra FRIDA i Sandviken nogle kilometer vest for Gävle. De kontrolleres af X-trafik, som har ansvaret for kollektiv trafik i Region Gävleborg. Denne gang drejer det sig om to nye helelektriske toakslede busser af mærket BYD, som skal køre i lokaltrafikken i Sandviken, og som ifølge kontrakten skal udføres af Transdev. Busserne, som Transdev har købt, er fabriksnye fra BYD's fabrik, og nu skal det kontrolleres, at alt er præcis, som det skal være, i og udenpå busserne.

John Wendler, køretøjsspecialist hos X-trafik for kontrakt- og køretøjskontrol, gennemfører kontrollen af de to nye busser med FRIDA's værktøj Køretøjskontrol. Han ser lidt sig selv som vagtmester for skatteyderne i sin rolle. – Jeg er dog ikke nogen mekaniker, så når det gælder den slags spørgsmål, har jeg Peter Kandén og hans kolleger til hjælp, hvis der er behov, siger John, mens han begynder at besigtige den første BYD-bus udvendigt med sin tablet i hånden, hvor FRIDA er åben.

Ud over sin tablet har han en bæltetaske med andre redskaber: et målebånd, nogle USB-kabler og nogle firkantnøgler, som kan blive nødvendige. Nogle gange har han også mærkater med, som bestilleren, i dette tilfælde X-trafik, skal have i bussen, det kan være billettakst eller mærkater, der viser, at der er wi-fi i bussen.

Hvor lang tid tager sådan en leveringskontrol?

– Det er meget forskelligt, siger John. Men jeg plejer at ville have en time pr. bus, når det er leveringskontrol.

John har forberedt sig på leveringskontrollen: Han har oprettet sine egne kontrolblanketter, der er tilpasset det aktuelle trafikkontrakts specifikke krav, og lagt alle kontrollerne, der skal gennemføres, ind i FRIDA-systemet, så alt findes på tabletten, han har med.

Når John kobler tabletten, han har med sig, op, ligger alt forberedt: den ene bus hedder 7781, og nu kommer alle oplysninger om køretøjet frem på tablettens skærm. Alt er med, fra køretøjsdata til trafikkontrakt.

Det eneste, John tilføjer nu, er det sted, hvor leveringskontrollen af bussen gennemføres, i dette tilfælde ved Transdevs depot i Sandviken. Tidspunktet indtastes automatisk, når han starter leveringskontrollen, så alle kan se, hvor og hvornår den blev gennemført.



Leveringskontrollen i FRIDA er i dette tilfælde bygget op af John, så den nogenlunde svarer til det forløb, han ønsker under leveringskontrollen af netop disse busser, altså at alle kontrolpunkterne kommer i den rækkefølge, han selv synes er hensigtsmæssig. Ellers ville det blive nødvendigt at løbe frem og tilbage flere gange for at nå igennem alt, der skal kontrolleres.

– Vi arbejder med opdelte kontrolspørgsmål hos os, vi har et afsnit, der hedder udvendigt, siger John. Sådan gør vi, men det kan bygges op på mange forskellige måder, det er op til dem, der bruger FRIDA, hvordan de vil gøre det.



Første punkt i dette tilfælde er noget, der hedder "X-trafik design". Så tager John en runde udenpå og rundt om bussen og sikrer sig, at mærkaterne sidder, som kontrakten foreskriver, at det skal se ud. Han fortsætter på ydersiden og ser, om der er pladeskader, som faktisk kan opstå under transport og håndtering, selv af splinternye busser, der aldrig har været i trafik. Køretøjsdesignet, dæk, flagholdere og en del andre detaljer kontrolleres. Derefter kontrolleres det, der findes inden for lugerne på bussen, bagest og på siderne. Der findes brandsikringssystemer, som skal fungere. Til sidst gennemgås og godkendes helhedsindtrykket udvendigt i FRIDA's leveringskontrolprotokol på tabletten. Skulle man på noget tidspunkt være usikker på, hvordan en detalje skal være eller se ud, går man bare ind i FRIDA's designmanual på tabletten, hvor alt er dokumenteret, og som viser præcis, hvordan bussen skal se ud i henhold til den gældende kontrakt. Hos X-trafik fungerer det sådan, at FRIDA foreslår, at hvert punkt er godkendt. Først når John finder en afvigelse, klikker han "underkendt" på det punkt, hvilket han synes er nemmere, da det meste plejer at være, som det skal. I dette tilfælde forblev alle udvendige punkter godkendt i FRIDA. Efter den udvendige besigtigelse, hvor alt indføres i FRIDA's værktøj, er det tid til at stige ind i bussen. Det første, der kontrolleres, er den forreste brandslukker, som findes ved siden af førerpladsen. Beholderen skal være fyldt, hvilket den er i dette tilfælde, og det skal være muligt at se måleren på den. Der findes også en brandslukker bagest i bussen, som tjekkes på samme måde.

Det viser sig, at der er et mindre problem med de mærkater, der skal sidde inde i bussen; billetpriserne får en lidt anden placering end på tidligere modeller på grund af en lille ændring af designet ved førerpladsen.

Fra førerpladsen kontrollerer John realtidskameraet og andre sikkerhedssystemer. Kameraet skal for eksempel altid tænde, når bagdøren åbnes, så føreren kan se, at passagererne kommer sikkert af bussen, måske med barnevogn eller rollator. Kontrollamper af forskellig slags skal også fungere og sidde de rette steder. Alkolåsen, som findes i alle X-trafiks busser, viser sig at fungere i overensstemmelse med kontrakten i denne aktuelle bus.

– Det er mere praktisk, at alkolåsen findes i alle busser, end at have en central alkolås på depotet, som alle skal blæse i, siger Patrik Partin, køretøjsnært system fra Transdevs hovedkontor i Bromma i Stockholm.

Så kommer turen til billetsystemet, det bliver ikke altid helt rigtigt der, ifølge John.

Her findes både betalkortterminal og billetautomat, da det stadig er muligt at købe billet om bord på bussen hos X-trafik.



Han har også et målebånd med sig for at kontrollere, at sæderne har den rette højde og afstand. Dette for at bussen skal følge standarden i Bus Nordic (anbefalet standard for busser i Norden), og i denne bus stemte det fint; det handler om benplads, korrekt hældning på ryglænene og et par andre ting.

De digitale skilte, der viser bussens destination og linjenummer, kontrolleres også. Højttalerne skal fungere til både automatisk information og udråb til passagererne. Der findes højttalere både inde i og uden på bussen, og begge fungerede, da John testede systemet. Der findes også et infotainmentsystem inde i bussen, som viser stoppestedernes navne og anden information på skærme, som næsten alle passagerer kan se. Der findes også overfaldsalarm, som føreren kan bruge ved behov. Passagerernes røde stopknapper kontrolleres og findes, hvor de skal være i bussen. Desuden findes der blå knapper, som fortæller, at en passager har brug for lidt mere tid. ➔

Der findes også et punkt, som John selv har oprettet i FRIDA, der hedder "Andet". Der kan han om nødvendigt skrive i fritext og underkende noget, han har fundet, men som ikke indgår i den forudindlagte leveringskontrolprotokol. Noget han bruger meget sjældent og kun, hvis noget skulle være helt galt.

Alle busser hos X-trafik har ladestik ved alle vinduespladser til både USB-A og USB-C – John kontrollerer ikke, at alle stik virker, for at spare tid. Da stikkene går på et par forskellige kredsløb i bussen, tester han et for hvert kredsløb. Det plejer at være rigeligt.

En hel del yderligere detaljer kontrolleres, før John har afkrydset det sidste punkt på sin tablet. Der blev fundet nogle afvigelser, selvom det meste var præcis som ifølge kontrakten.

Nu har du tastet alt ind i FRIDA med tabletten – hvad sker der så?

– Jeg har noteret de afvigelser, jeg har fundet, og tastet dem ind i tabletten. Så registreres det i systemet som en underkendt kontrol, hvilket var forventet, det er ikke noget mærkeligt.

Det drejer sig i dette tilfælde om de mærkater, der skal sættes uden på bussen og vise, at der er wi-fi om bord; leverandøren af mærkaterne har ikke fået dem til at sidde ordentligt fast, hvilket denne har lovet at udbedre omgående. Desuden fungerede et mærkat ved førerpladsen ikke, som det skal ifølge kontrakten.

Derefter sendes en mail gennem FRIDA's system til dem, der har ansvaret for køretøjerne hos Transdev. De, der skal have mailen, får en besked om, at køretøjet ikke er godkendt, og med mailen følger også en pdf-fil, hvor alt er dokumenteret. Filen kan derefter printes eller sendes videre til de berørte.

– Så oprettes der en efterkontrol i FRIDA, som ligger i systemet og venter på mit næste besøg, siger John. Den kontrol gælder kun det, der er blevet underkendt, ligesom en toer ved bilsynet. Normalt kommer jeg så tilbage for at tjekke de punkter, hvilket plejer at gå hurtigt. I nogle tilfælde er der ikke engang brug for et genbesøg. I Sandviken var det et mærkat, der skal sidde på busserne, som ikke var på plads.

Det kan Transdev i Sandviken udbedre selv på depotet, derefter et telefonopkald om, at alt er klart.

– For hvis vi ikke har en godkendt leveringskontrol, må køretøjet ikke sættes i drift, det er grundreglen. Alle køretøjer, der kører i vores trafikopgave, skal ligge i FRIDA, hvor alle oplysninger om dem findes. Man må ikke køre med køretøjer, der ikke har en godkendt leveringskontrol.

Der findes naturligvis undtagelser. Ifølge John opstod der en sådan, da alle busser af et bestemt mærke havde fejlbehæftede USB-stik. Så fik busserne lov til at køre alligevel på dispensation, da en sådan fejl ikke påvirker sikkerheden.

– Vi kan altså give dispensation for enkeltstående fejl, men skulle halvdelen af min protokol her bare være afvigelser, er det en anden sag. Det sker dog meget sjældent, at det er så slemt.

Tjekker I busserne senere også, når de allerede har kørt i trafik et stykke tid?

– Ja, to gange om året skal hvert køretøj tjekkes af Transdev selv eller et af de andre selskaber Vy buss og Mohlins Bussar, som kører for X-trafik i andre dele af amtet. De gør det på samme måde i FRIDA under min vejledning, da jeg har ansvaret. Dertil kommer, at jeg laver stikprøver, hvor jeg selv tjekker busser. Det har givet et godt resultat.

Kan virksomhederne, der kører trafikken, virkelig kontrollere deres egne køretøjer?

– Det plejer kritikerne at spørge om, og jeg siger ja, de får et ansvar for at gøre det. Vi har instrueret dem i, hvordan de skal gøre, og at de skal turde vise mangler – for vi ved jo, at der sker ting. Jeg vil påstå, at de får bedre styr på deres egne køretøjer ved at gøre dette og selv se, hvad der skal gøres.

Når trafikselskabet har fundet afvigelser i et af sine køretøjer, har de syv dage til at udbedre fejlen. Ifølge John har denne ordning fået trafikselskaberne til hele tiden at skærpe deres forebyggende arbejde for at undgå den bod, der begynder at løbe, hvis det tager længere end syv dage for dem at udbedre det, der skal ordnes.

Om Nordic Port

Nordic Port er et svensk SaaS-selskab grundlagt i Göteborg i 1995. Selskabet udvikler digitale løsninger til udbudt kollektiv trafik og er en pioner inden for **Public Transport Supplier Management (PTSM)**. Nordic Port støtter kollektive trafikmyndigheder (PTA) i at strukturere og følge op på trafikaftaler, operatører og tilhørende data i komplekse transportmiljøer.

FRIDA-plattformen anvendes af alle kollektive trafikmyndigheder i Sverige samt af flere regionale myndigheder i Norge. I dag administrerer den over **1.000 trafikaftaler og over 200 operatører**. FRIDA understøtter aftaleovervågning, overholdelse af krav til flåde og miljø, opfølgning på trafikproduktion samt kvalitetskontrol, med integrationer til eksterne og realtids datakilder.

📍 Drakegatan 10, 412 50 Göteborg, Sverige

✉ info@nordicport.se

🌐 www.nordicport.se

☎ +46 (0)31 773 99 20

FRIDA 
By Nordic Port