



Helsingin taksien askeettinen mutta ammattimaisen näköinen turvakamera tallentaa laajakulmaoptiikallaan vain viimeisimmän asiakkaan kuvat ja tuhoaa edelliset. Kuvia ei saa nähdä edes poliisi ilman rikosilmoitusta.

”Suomalainen taksitekniikka on nyt Euroopan ykkönen”

Turvallisuutta ja hyvää palvelua

Kun astahdaa keskieuropalaisen taksikyydin jälkeen Helsinki-Vantaan lentoasemalla taksiin, siirtyä samalla tekniikan ja palvelun tasossa pari vuosikymmentä eteenpäin. Suomalainen taksi on nyt maailman huippua myös turvallisuudeltaan. Varsinkin pääkaupunkiseudulla, jossa uusin tekniikkasukupolvi on juuri tullut käyttöön.

Teksti ja kuvat Lauri Kotilainen

Kuka muistaa vielä menneiden vuosien ”huutoulan”, jossa naisääni kailotti monotonisesti katuosoitteita ja siten: ”toinen kutsu”, ”kolmas kutsu”, ja lopuksi ”matkalla”? Maksuksi kelpasi vain käteinen ja kuitti kirjoitettiin käsin kuittivihkoon.

Muistia voi virkistää lentämällä Keski-Eurooppaan, jossa taksiala huutelee osoitteita, kyyti maksetaan edelleen käteisellä, ja kuittivihko kaivetaan hansikaslokerosta esiin, kun oikein kauniisti pyytää.

Sijainti näkyy turvallisesti karttanäytöstä

Suomessa on parhaillaan käytönottoavaiheessa useampiakin

erilaisia taksijärjestelmiä eri paikkakunnilla. Hyvä niin, sillä järjestelmätoimittajien välinen kilpailu pitää alan virkeänä ja vauhdittaa kehitystä.

Järein järjestelmä on Helsingin Taksi-Data Oy:llä, joka palvelee lähes 1 400 autoa. ”Tarvittiin raskas ammattilaislaitteisto, sillä sen pitää hallita yli kymmenentuhatta taksikeikkaa päivässä”, kertoo Helsingin Taksidatan hallituksen puheenjohtaja Eero Keinänen.

”Käyttöömme soveltuvia järjestelmiä oli maailmalla tarjolla viisi, joista jatkoon valikoitui kaksi. Järjestelmän toimittajaksi valittiin vuosi sitten tiukan valintaprosessin jälkeen kanadalainen Digital Dispatch System. Lopulliseen valin-

taan vaikuttivat tekniikan lisäksi myös järjestelmän toimittajan palvelukyky ja palveluasenne”, Keinänen kertoo.

Helsingin ympäristökuntien Lähitaksin järjestelmän on toimittanut ruotsalaiseen KKG-ryhmään kuuluva Semel, ja siinä on tuhatkunta autoa. Uutta tekniikkaa voi kuitenkin soveltaa pienissäkin taksiyhteisöissä, kuten esimerkiksi Vihdin kunnan 25 taksissa. Tämän, pienemmillekin taksiyhteisöille sopivan järjestelmän on toimittanut vantaalainen Voxpoint.

Yhteistä eri järjestelmille on GPS-satelliittipaikannus ja monitoroitu näyttöruutu taksin kojelaudassa. Auton näyttöruudun monivärisestä kartasta näkyy tarkasti taksin senhetkinen sijainti ja haluttu määränpää. Sijainti näkyy, olipa auto keikalla missä tahansa Suomessa. Helsingin ympäristökuntien Lähitaksin autoissa näyttö lisäksi opastaa kuljettajaa ajamaan lyhintä reittiä suoraan ja kääntymään tarpeen mukaan.

Lisäksi kunkin taksin tarkka sijainti näkyy myös taksikeskuksen henkilökunnan näyttöruuduissa. Yksikään auto ei joudu hetkeksiäkään tielle tietyntörmälle, olipa se

missä päin Suomea tahansa. Se on tärkeätä erityisesti hätätilanteissa.

Pääkaupunkiseudun taksijärjestelmissä on myös interlink-niminen hienous. Se tarkoittaa, että jos esimerkiksi kaikki Helsingin taksit ovat tietyllä ilmansuunnalla varattuja, tilauspuhelu hyppääkin automaattisesti naapurikaupungin järjestelmään. Olisikohan vapaita Espoon tai Vantaan autoja liikkeellä siellä päin? Ja päinvastoin. Aamuöinen taksin odottaja lumisateessa pikkukengissä pikkujoulun jälkeen saattaa alkaa arvostaa interlinkiä aika lailla.

Tilaispuhelu suoraan oikealle kuljettajalle

Uusi puhelintekniikka ohjaa tilauspuhelun taksitolpan sijasta suoraan lähtövuorossa olevaan tai lähtövuoroon tulevaan taksiin. Tämä on mahdollista, koska järjestelmä tietää taksin tarkan sijainnin, ja osaa yhdistää puhelun oikeaan autoon. Taksikeskuksen puheluruuhka – pelkästään Helsingissä neljä miljoonaa puhelua vuodessa – helpottuu, ja samalla asiakaspalvelu nopeutuu ja turvallisuuskin paranee. Kuljettaja voi näet keskustella suoraan asiakkaan kanssa. Silloin

selviää aivan tarkka osoite, mahdollinen poikkeuksellinen ajoreitti paikalle, ja vaikkapa se että synnytyslaitokselle olisi kiire.

Taksin tilaaminen käy myös kännykän tekstiviestillä. Ensimmäisessä vastausviestissä järjestelmä kertoo heti tilauksen vastaanotetuksi ja kiittää tilauksesta. Toisessa vastausviestissä lukee ”Taksinne numero on sejase” tai että ”Alueella on ruuhkaa, tilatkaa myöhemmin uudestaan”.

Hymyilkää, teitä digikuvataan!

Eniten keskustelua ja jopa yksityisyyden menettämisen pelkoa herättänyt taksitekniikan uudistus on turvakamera. Se kuvaa jokaisen taksimatkatkustajan heti matkan alussa. Valvontakamera on vakiovarusteena vasta Helsingin taksissa, mutta valmius kameran käyttöönottoon on muissakin järjestelmissä.

”Kun asiakas tulee taksiin, kamera ottaa kaikista matkustajista digitaalisen laajakulmakuvan. Se tallioituu autoissa olevalle muistikortille. Kun asiakas on palveltu kyydin loppuun asti normaalisti, ja maksu hoidettu, kuvaa ei säilytetä. Kuva häviää muistista, kun seuraavan asiakkaan kuva tallentuu edellisen kuvatiedoston päälle”, Eero Keinänen selittää.

”On korostettava, että kuljettaja ei missään tilanteessa pääse valvontakameran kuvaan käsiksi. Kuvaa ei saa katsella edes poliisi, paitsi siinä äärimmäisen harvinaisessa tilanteessa, että kuljettajaan on kohdistunut turvallisuusuuhka, ja kuljettaja on lähettänyt taksikeskukseen hätäkoodin”, Keinänen painottaa.

”Turvakamera on taksissa vain ja ainoastaan kuljettajan henkilökohtaisen turvallisuuden takaamiseksi, ja sen käyttö perustuu poliisi-

sin suorittamaan kuvan jälkikäteen tarkistukseen. Poliisi saa katsoa vain sen asiakkaan kuvaa, joka aiheutti uhkatilanteen kuljettajalle. Kuvia saa luovuttaa poliisille siis vain rikosilmoituksen yhteydessä”, Eero Keinänen tähdentää.

Kameran muita kuvia ei siis poliisikaan saa katsella, eikä käyttää edes muun rikoksen tutkintaan. Maallikosta saattaa tuntua oudolta, että jokaisen turvakameran muistikortilla oleva viimeksi kuljetetun asiakkaan kuvatiedosto muodostaa lain mukaan henkilörepositorin. Käikistä kameralla varustetuista Helsingin takseista löytyy siksi lain vaatima rekisteriseloste.

Taksiasiakkaan yksityisyys ei siis näytä olevan uhattuna.

Jos uhataan, alkaa tapahtua

Eero Keinänen kertoo mitä tapahtuisi, jos matkustaja uhkasi taksin kuljettajaa:

”Kuljettaja painaa autoon piilotettua hätänappia. Samalla hetkellä auto lähettää turvakameran ottaman kuvan GPRS-verkon kautta taksikeskuksen palvelintietokoneelle turvaan. Näin ei laitteita rikkomalla eikä edes autoa tuhoamalla voi hävittää kuvaa.”

”Samalla aukeaa täysi ääniyhteys autosta keskukseen, joten jokainen autossa lausuttu sana kuullaan. Taksikeskus alkaa samalla seurata auton sijaintia kartalla ja hälyttää poliisin”, Keinänen kertoo.

Eikä siinä kaikki. Samalla saavat haluttaessa hälytyksen myös kaikki tietyin matkan päässä – esimerkiksi kilometrin säteellä – hätäkoodin lähettäneestä taksista sillä hetkellä sijaitsevat taksikollegat. Heidän kojelautanäyttöönsä ilmestyy samalla kartalle oma sijainti ja uhatun kollegan kunkin hetkinen sijainti.

Taksikeskuksen henkilökunnan



Lähitaksin näyttö opastaa äänellä ja nuolilla, mihin ajetaan ja mistä käännyttään. Helsingin lähikuntien Lähitaksi on turvakameroin nähden vielä odottavalla kannalla.



Vantaalaisen Voxpointin taksijärjestelmä sopii pienillekin taksiyhteisöille, kuten Vihdin 25 autolle. Näyttönä on kämmentietokone, jossa satelliittipaikannus näyttää määränpään ja auton kartalla. Tilaispuheluihin vastataan valvomossa Varkaudessa, jossa on opiskeltu myös Vihdin ravintoloiden, terveyskeskusten ja muiden avainkohteiden sijainti siinä kuin Joensuun, Nilsin ja Varkaudenkin.

on varmaankin huikeata seurata työasemansa elektroniselta kartalta, kun joukko takseja alkaa säteittäin lähestyä uhattua työtoveriaan. Kenties taksiryöstöä yrittävän sopsi toivoa, että poliisi ennättäisi ensin paikalle.

Kortilla maksaminen lisää turvallisuutta

Toisin kuin muualla maailmassa, suomalainen taksikyyti maksetaan jo nykyäänkin enimmäkseen kortilla. Nyt takseissa alkaa kelpata myös pankkien Visa Electron -kortti, jonka tilin saldo tarkistetaan tosiaikaisesti pankista GPRS-yhteydellä jokaisen maksun yhteydessä. Kun jopa luottotietonsa menettänytkin voi maksaa kortilla, taksin käteiskassa hupenee entisestään.

Luottokorttien lisäksi Suomessa on käytössä lukuisa määrä värikäitä eri taksiyhteisöjen liikkeelle laskemia maksukortteja. Sellaisia käyttävät kuljetuksissaan paitsi yritykset, myös kuntien sosiaalitoimi esimerkiksi vanhusten ja vammaisten kuljetuksissa. Näin käteistä ra-

haa eivät käytä kyydin maksuun edes kaikki nekkään, jotka vierastavat luottokortteja.

Sen tietäminen, että taksista ei saa ryöstössä juuri lainkaan rahaa, vähentää taatusti ryöstön yrityksiäkin. Samasta syystä pankkiryöstötkin loppuivat Suomessa muutamassa vuodessa lähes kokonaan.

Suomalainen taksijärjestelmä Euroopan ykkönen

Helsingin Taksi-Datan Eero Keinänen kertoo, että tällainen taksijärjestelmän tehollinen käyttöikä on noin kuudesta kahdeksaan vuoteen. Sitten on uuden tekniikkasukupolven aika.

”Meidän järjestelmämme on nyt ykkönen Euroopassa”, Eero Keinänen kehaisee kaiken kaikkiaan neljä miljoonaa euroa maksaneesta systeemistään.

”Sama tekniikka on tulossa Helsingin lisäksi myös Tukholmaan, Kööpenhaminaan ja Pariisiin. Sielläkin taksiyhtiöt ovat usean tuhannen auton yhtiöitä.”



Helsingin Taksi-Datan hallituksen puheenjohtaja Eero Keinänen ja taksin monitoroitu kosketusnäyttö. Helsingin tuhannet taksikuskit saavat luokahuoneessa koulutuksen järjestelmän käyttöön.