

Nowinki za miliony

CHOĆ wielu pasażerów wciąż narzeka na miejską komunikację, faktem jest, że zmienia się ona na lepsze. Dobięły końca odbiory Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską, jaki na zlecenie szczecińskiego Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego od kilku lat wdrażało konsorcjum firm GMV Innovating Solutions sp. z o.o. z Warszawy i Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas S.A. z Tres Cantos z Hiszpanii.

Wart 54 261 332 zł projekt udało się zrealizować w ramach działania 8.3: Rozwój inteligentnych systemów transportowych Priorytetu VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013. Unijne dofinansowanie, jakie udało się pozyskać, to 37 498 455 zł.

Nowy system to m.in.: 95 tablic informacji pasażerskiej, system biletu elektronicznego, biletomaty w każdym pojeździe, przystankowe infokioski czy wreszcie monitoring w pojazdach i nowoczesne centrum zarządzania w siedzibie ZDiTM przy ul. Klonowica. A kolejne elementy ułatwiające życie pasażerom, kierowcom i dyspozytorom Centrali Ruchu mają być jeszcze wdrażane.

Bilet na każdym kroku

KUPNO biletu na autobus czy tramwaj to jeden z tych problemów, na który pasażerowie miejskiej komunikacji najczęściej narzekają. Sytuacja taka trwa od lat i mimo że – według zapewnień ZDITM – firma ma podpisanych kilkaset umów na sprzedaż, nie wszyscy przedsiębiorcy mają bilety w swojej ofercie. Sytuacji nie poprawiały też awaryjne automaty, które na nielicznych przystankach stały od kilkunastu lat

OBECNIE jednak problemy z zakupem biletów są mniejsze. Od kilku lat nowy tabor, zarówno tramwajowy, jak i autobusowy, fabrycznie wyposażano w biletoautomaty. To poprawiło dostępność do biletów. Natomiast w ramach II etapu wdrażania Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską zakupiono 317 biletoautomatów, które docelowo mają być w każdym autobusie i tramwaju.

Niestety, pasażer, choć ma pewność, że w pojeździe powi-

nien trafić na biletoautomat (bo w nie wszystkich jeszcze urządzeniach się pojawiły), nie ma pewności, czy bilet kupi. Część urządzeń obsługuje bowiem tylko karty bankowe, część wyłącznie gotówkę. O tym, na jaki automat trafimy, dowiadujemy się dopiero wtedy, gdy znajdziemy się wewnątrz pojazdu. Najlepszym rozwiązaniem jest zatem przygotowanie się na obie formy płatności.

Kupując bilet w pojeździe, musimy pamiętać o jednej stosunkowo

nowej zasadzie: bilety z automatów w pojazdach od niedawna sprzedawane są już skasowane – z datą i godziną zakupu. Nie robimy więc zapasów, bo w późniejszym terminie takich biletów i tak już nie możemy wykorzystać.

Lepszym rozwiązaniem są biletoautomaty stacjonarne, pełniące również funkcję infokiosków. Kupimy w nich dowolną ilość tradycyjnych biletów papierowych i doładujemy elektroniczną sieciówkę. Każdą transakcję opłacimy zarówno gotówką, jak i kartą. Co więcej – uzyskamy w nich także informacje na temat funkcjonowania komunikacji – ze szczegółowymi mapami sieci, trasami linii, godzinami odjazdów z konkretnych przystanków. W różnych punktach miasta pojawiło się 35 takich urządzeń.



W przystankowym infokiosku uzyskamy szczegółowe informacje na temat kursowania danej linii. Kupimy też tradycyjny bilet papierowy i elektroniczną sieciówkę, a każdej transakcji możemy dokonać zarówno przy użyciu karty, jak i gotówki.

Tablica prawdę ci powie...

JEDNYM z elementów Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską są przystankowe tablice informacji pasażerskiej. Użytkownicy komunikacji już do nich przywykli – pierwsze 15 pojawiło się kilka lat temu. Nie wszyscy jednak im wierzą, bo zdarza się, że tablice wprowadzają w błąd. To się jednak zmienia i z czasem błędów powinno być coraz mniej.

– PASAŻEROWIE często dziwią się, że zamiast informacji, z której wynika, że dany tramwaj czy autobus przyjedzie np. za 5 minut, pojawia się tylko

konkretna godzina – przyznaje Dariusz Wołoszczuk, rzecznik prasowy ZDiTM. – Może to jednak wynikać z faktu, że pojazd jeszcze stoi na pętli, nie znajduje

się w ruchu. System nie podaje więc dokładnie, za ile minut ten autobus czy tramwaj pojawi się na konkretnym przystanku.

Będzie to możliwe dopiero w chwili, gdy pojazd ruszy, a jego dokładna pozycja, prędkość i ewentualne opóźnienie zostaną określone na podstawie GPS.

Zdarza się jednak również, że według przystankowej tablicy autobusu czy tramwaju nie będzie, choć kurs widnieje w tradycyjnym rozkładzie. Co więcej, w rzeczywistości nadjeżdża. Tu przyczyny mogą być dwie. Część kierowców i motorniczych jeszcze zapomina, że przed rozpoczęciem pracy powinna się zalogować do systemu, bo tylko wtedy jest „widoczna” zarówno dla pasażerów, jak i zarządzających miejską komunikacją. Bywa jednak i tak, że w danym pojeździe urządzeń GMV jeszcze nie zamontowano. ZDiTM tłumaczy, że gdy przystępowano do realizacji projektu, przewoźnicy zgłosili określoną liczbę taboru i tyle zestawów urządzeń zamówiono. W międzyczasie jednak niektóre pojazdy wycofano z eksploatacji, inne dokupiono. Przekładanie modułów ekipom GMV zajmuje sporo czasu, dlatego nie wszystkie pojazdy włączone są do systemu.

(t)



Przystankowe tablice mogą informować nie tylko o dokładnym czasie oczekiwania na autobus czy tramwaj. Na bieżąco mogą być na nich wyświetlane informacje o objazdach, awariach czy dodatkowych kursach. Fot. Ryszard PAKIESER

Kontrola na ścianie

KORKI, wypadki, zmiana trasy? Takie sytuacje w miejskiej komunikacji zdarzają się niemal codzienne. Nim jednak każdy kierowca czy motorniczy obsługujący daną trasę otrzyma odpowiednią informację, mija kilka-kilkanaście minut. W efekcie autobus lub tramwaj utyka w korku, co zawsze denerwuje pasażerów. Dzięki CSZKM zarządzanie siecią stało się szybsze i prostsze.

W RAMACH wdrażania systemu został zakupiony m.in. centralny monitor LCD – jest to ekran złożony z 9 pojedynczych monitorów tworzących zintegrowaną wideościanę.

Monitor prezentuje położenie i ruch wszystkich pojazdów. Dyspozytor może definiować zakres wyświetlanych informacji. W każdej chwili zamiast mapy ze szczegółową lokalizacją pojazdów może się przełączyć na obraz z kamer – zarówno z tych na ulicach i skrzyżowaniach, jak i w konkretnym pojeździe!

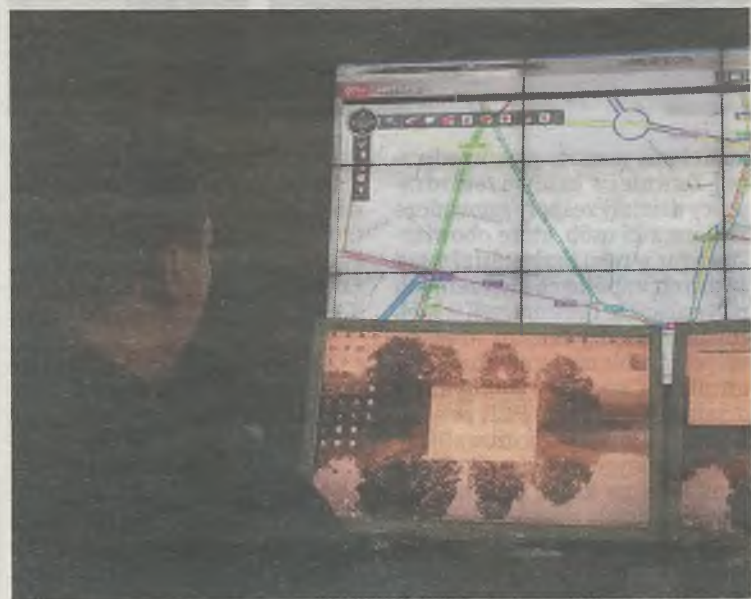
– Ani kierowca, ani pasażer nie wiedzą, że w danym momencie ich obserwujemy. Niezależnie od tego, czy pojazd znajduje się w Dąbiu, w centrum Szczecina czy w Dołujach – tłumaczą dyspozytorzy.

To pomocne narzędzie. Prowadzący pojazd mają do dyspozycji przycisk alarmowy. Jeśli go użyją,

monitorze widoczne są wszystkie elementy systemu komunikacji miejskiej: każdy pojazd, który wyposażony jest w urządzenia GMV, na bieżąco wyświetlany jest na mapie. Dyspozytor widzi numer linii, numer taborowy, prędkość, z jaką autobus czy tramwaj się porusza, a przede wszystkim o ile minut jest przyspieszony lub opóźniony.

– W przypadku jakichkolwiek problemów możemy reagować na bieżąco – zapewnia Dariusz Wołoszczuk z ZDiTM. – Dyspozytor wpisuje wiadomość tekstową np. o konieczności zmiany trasy i wysyła ją do konkretnego pojazdu, wszystkich pojazdów danego przewoźnika albo wszystkich, które obsługują konkretną linię.

Po chwili prowadzący pojazd potwierdzają odebranie wiadomości i do odwołania kursują zmienioną trasą.



Na elektronicznej tablicy widać dokładną pozycję każdego autobusu i tramwaju, który jest zalogowany do systemu. Docelowo taką mapę na ekranie domowego komputera mogą w przyszłości oglądać także pasażerowie. Być może pojawi się także wersja mobilna na telefon.

odpowiedni sygnał pojawia się natychmiast na monitorze w Centrali Ruchu. Wystarczy włączyć obraz z kamer w danym pojeździe, by ocenić skalę zagrożenia i w razie potrzeby wezwać odpowiednie służby. Ale dyspozytor może też wrywkowo sprawdzać, czy kierowca nie łamie przepisów – widzi, czy nie rozmawia przez telefon w czasie jazdy, nie pali papierosa, czy nie rozmawia z kolegą, który nie powinien znajdować się w kabinie.

Z punktu widzenia pasażera ważniejsza jest jednak mapa. Na

Kolejna wiadomość tekstowa może być wysłana na przystankowe tablice informacyjne. Dzięki temu pasażerowie, którzy je obserwują, na bieżąco otrzymują informację o tym, że na danej ulicy doszło do awarii wodociągu, przez co skrócono trasy linii tramwajowych, a na przystanek podjedzie zastępczy autobus. Tablice wyświetlają też komunikaty o zamknięciu ulic z powodu imprez masowych czy o dodatkowej komunikacji po ich zakończeniu.