

 DIREZIONE GENERALE	SPECIFICA TECNICA DI AUTOBUS A DUE PIANI Sistema di Conteggio Passeggeri	Allegato Tecnico 5 DOC N° 2 DG CS 10.25 pag 1/1
--	---	---

Allegato Tecnico “Sistema di Conteggio Passeggeri”

Il sistema di conteggio passeggeri dovrà assicurare un processo di acquisizione dati totalmente automatico.

La rilevazione dovrà essere effettuata dall'alto e dovrà essere in grado di discriminare fra passeggeri entranti ed uscenti, per singolo varco di accesso.

Il dispositivo di conteggio dovrà riconoscere lo stato di apertura di ciascuna porta al fine di avviare il calcolo solo a veicolo fermo e nel solo momento in cui la porta è effettivamente aperta, questo per evitare di contare i passeggeri che stazionano in prossimità della porta mentre il veicolo è in movimento.

Alla ripartenza del veicolo (velocità > 0 e porta aperta) il dispositivo invia i conteggi effettuati all'Unità Logica di Bordo che provvederà ad associarli a data, ora, posizione GPS, passeggeri a bordo e, se nota, fermata corrente. L'evento così composto viene inviato alla Centrale Cotral.

I sensori dovranno essere calibrabili in modo che questi non contino oggetti più bassi di circa 1m.

L'altezza misurabile dovrà essere facilmente regolabile, senza l'aiuto di software o conoscenze addizionali.

Non dovrà essere richiesta alcuna calibrazione dei sistemi di bordo ad eccezione di un'ispezione periodica di verifica dell'ottica dei sensori da potersi realizzare in pochi minuti e senza smontaggi particolari.

Gli aggiornamenti ed il test completo di tutto il sistema dovranno essere possibili attraverso un accesso alla rete dati veicolare.

Il sistema di conteggio passeggeri dovrà offrire la possibilità di minimizzare sia errori statistici che errori sistematici.

Il sistema base dovrà offrire una precisione minima di errore in rapporto alla tipologia di esercizio svolto dalla Compagnia, ovvero extraurbano con flussi di accesso ridotti per singola fermata:

- errore di conteggio < 10% per il 90% dei viaggi completati;
- errore medio di conteggio lungo tutte le fermate < 5%.

Non dovrà esserci errore sistematico.

Sono richieste certificazioni europee di conformità all'uso veicolare e compatibilità elettromagnetica, antishock e antivibrazione (a titolo esemplificativo, ma non esaustivo: CE, Classe E, EN50155, EN50121, EN61373, etc..).