Instrukcja obsługi danych.

Plik „wydruk – przystanki” obejmuje lokalizację wszystkich słupków przystankowych. Dla niektórych przystanków jest jeden słupek (np. R-k Śródmieście Urszulanki), dla większości – dwa słupki (po dwóch stronach drogi), dla niektórych – więcej (przystanki na skrzyżowaniach, zespoły przystankowe). Dla więcej niż jednego przystanku – można zastosować centroidę. Chodzi o to, by te przystanki nanieść na mapę cyfrową – np. OSM.

Zestaw plików „analiza skasowań e-kart” obejmuje pliki, zawierające każde „skasowanie” e-karty, ze wskazaniem miejsca skasowania (zawsze pomiędzy dwoma przystankami), typu biletu (terminowy / portmonetka), poziomu odpłatności („bezpłatny” to tak naprawdę „pełnopłatny” – powinno być „bez ulgi” / „ulgowy”), oraz – w przypadku biletu na doładowania – kwota transakcji. Chodzi o to, by poszczególne „skasowania” inteligentnie łączyć wg numeru karty. Jeśli mamy skasowanie kontraktu terminowego (bilet okresowy) rano w Boguszowicach i później po południu w Śródmieściu to chodzi o to, by mieć to „połączone”, że ten pasażer / ta pasażerka jechała rano „z Boguszowic DO ŚRÓDMIEŚCIA” (choć nie wiemy, gdzie dokładnie wysiadła), a po południu wracała „ze Śródmieścia DO BOGUSZOWIC” (choć znów – nie mamy dokładnej informacji, gdzie wysiadła, bo mając bilet okresowy odbijała się w kasowniku wyłącznie „na wejściu”. W zakresie skasowań kart z biletami jednorazowymi sprawa jest o tyle prostsza, że pasażer/ka odbija się także (zazwyczaj) „na wyjściu”.

Kolejne kolumny w tym zestawieniu oznaczają:

Liczba porządkowa

Data operacji

Numer karty

Numer boczny pojazdu, w którym nastąpiło skasowanie

Numer linii, na której nastąpiło skasowanie

Wariant trasy

Oznaczenie kursu – istotna jest przede wszystkim godzina w nawiasie

Pierwszy przystanek

Drugi przystanek

Numer ewidencyjny (bez znaczenia)

Typ operacji

Uwaga – w przypadku operacji skasowania na wejściu prawidłowym przystankiem jest ten pierwszy – pasażer WSIADŁ na tym przystanku, po czym dokonał skasowania biletu; w przypadku skasowania na wyjściu – właściwym jest drugi przystanek (autobus ruszył z pierwszego przystanku, jak zbliżał się do drugiego przystanku to pasażer się „wykasował”, autobus dojechał do drugiego przystanku i pasażer WYSIADŁ na nim).

Za pomocą tego zestawu należy stworzyć narzędzie pozwalające określać potoki pomiędzy poszczególnymi przystankami lub grupami przystanków (do ustalenia narzędzia doboru przystanków – przez „klikanie” na mapie z SHIFTEM, lista rozwijalna, kliknięcie na dzielnicę z opcją „wszystkie w dzielnicy” etc.) w oparciu o zdefiniowane kryteria (przede wszystkim – typy dni, godziny użytkowania, charakterystykę pasażerów).

Zestaw plików „anskasbil” pokazuje trochę to samo, ale w innym ujęciu, natomiast obejmuje dodatkowo sprzedaż biletów jednorazowych u kierowcy. Dane te powinny być wykorzystane w ten sposób, aby bilety jednorazowe zakupione u kierowcy rozrzucić statystycznie na takie podróże, jakie wynikają z modelu utworzonego na podstawie wcześniejszego zestawu plików (np. jeśli wiemy, że z Kamienia 85% ludności wysiada w Śródmieściu, a jedynie nieliczni jadą do końca trasy na dworzec autobusowy, to także w zakresie biletów jednorazowych należy ogół skasowań w Kamieniu „przypisać” odpowiednio w 85% do Śródmieścia itd.