

MEMO	
From : Steven De Wilde	To : Thomas Walta
Date : 23/01/2009	Cc : Prov. / Regio Utrecht
Ref :	
Subject : Toelichting 20090116 Opmerkingen FDS Algemeen	

I Inleiding

Deze MEMO biedt een reactie op het document dat wij ontvangen hebben in verband met opmerkingen op het FDS document en de Halteprocessor Protocol Beschrijving: 20090116 Opmerkingen FDS Algemeen.doc

Het volgende hoofdstuk behandelt de vraag om versie 8.00 van de TMI koppelvlak 7/8 specificatie te implementeren in plaats van 7.3 zoals door het bestek werd vastgelegd. Het laatste hoofdstuk geeft antwoord en toelichting op de overige opmerkingen en vragen.

2 TMI koppelvlak 7/8 v8.00

Het voorstel om koppelvlak 7/8 v8.00 te implementeren willen we voorlopig in beraad houden. Aangezien development reeds gestart is en versie 8.00 slechts als draft versie aangekondigd is zou deze wijziging zeker al invloed hebben op de huidige planning.

De stelling dat de RIG ook in het project Zuid-Holland de wens heeft voor vrije teksten deze nieuwe versie te hanteren is voor ons onbekend. Wij hebben deze vraag tot op heden niet formeel ontvangen.

Volgende 2 zaken worden volgens het ontvangen document beïnvloed door de versiewijziging:

2.1 KV8 General Messages

Volgende wijzigingen tegenover de huidige versie 7.0 General Messages:

- DossierName "kv8displaymessages" wordt "kv8generalmessages"
- Bericht objectname kv8displaymessage wordt GENMSGUPD
- Bericht objectname kv8cancelgeneralmessage wordt GENMSGDEL
- Nieuwe sleutel:
 - <daowcode>
 - <msgcodedate>
 - <msgcode>
- De tag <msgupdatedate> wordt <msgtimestamp>
- MSGType BOTTOMLINES wordt BOTTOMLINE
- MSGDurationType FINISHDAY vervalt

Deze wijzigingen zullen ook een invloed hebben op het bestaande halteprocessor protocol.

2.2 Tijddhalte aanduiding

De indicator voor tijddhalte kan per lijn verschillen. In versie 7.3 wordt deze indicator vastgelegd in KV8passtime. Vanaf versie 8.00 van TMI KV7 zal de indicator ook vastgelegd worden in LCSRGPAST.

Enkel eis a-iv-25 heeft behoefte aan de tijddhalte indicator:

Aankomst van bus op halte. Bij aankomst op een halte stuurt de bus een aankomstbericht. Een KAR bericht voor haltes met KAR modem (optioneel), voor haltes zonder KAR modem ontvangt de halte via de centrale een TMI kv8 bericht met tripstopstatus "Arrived". Op basis van dit bericht wordt voor een normale halte (geen tijddhalte) binnen 5 seconden de resterende wachttijd tot vertrek gewist op het display. Bij tijddhaltes wordt de resterende wachttijd tot vertrek niet gewist zolang de vertrektijd volgens dienstregeling nog niet is bereikt.. Bij tijddhaltes wordt vanaf [vertrekindicatie {60}10 180} seconden] voor geplande de vertrektijd de resterende tijd tot vertrekt (of verwachte vertrektijd) knipperend weergegeven.

Uit deze eis leiden we af dat voor tijddhaltes een aankomstbericht via KV8 (met TripStopStatus "Arrived" en UserStopTimingPoint "Y") kan behandeld worden als een vertragsbericht. Concreet wil dit zeggen dat we in deze gevallen de TripStopStatus niet meesturen naar de LDC aangezien deze geen toegevoegde waarde biedt. Voor de display wordt de rit dan nog steeds als "Driving" aanzien en zal de tijd tot vertrek volgens de vertrekindicatie (aantal seconden voor de geplande vertrektijd) knipperend weergegeven worden. Een alternatief is een aparte TripStopStatus (per TMI status) die aanduidt dat de passage over een tijddhalte gaat zodat al bij het eerste vertragsbericht voor deze passage de display wordt ingelicht en hiermee rekening kan houden voor de alternatieve weergave.

Op deze manier is het voor ons niet noodzakelijk de indicator voor tijddhalte te ontvangen via KV7.

3 Overige opmerkingen

3.1 KV7 Destinations

Volgens de TMI specificaties zijn volgende DestName velden verplicht en verwachten we hier dus zeker inhoud:

- DestName50
- DestName30
- DestName24
- DestName19
- DestName16

Enkel DestName10 is een optioneel veld.

Het systeem is momenteel zo voorzien dat per display type, geconfigureerd via de beheerapp, het te gebruiken veld aan de hand van de veldlengte ingesteld kan worden.

Aangezien enkel DestName10 optioneel is zullen we in de FDS opnemen dat indien dit veld gespecificeerd maar leeg is DestName16 als alternatief wordt gebruikt.

De vraag hierbij is wel hoe een te lange richtingstekst wordt weergegeven op de display?

Deze vraag hebben wij ook bij volgende stelling:

Destname19, het lettertype op het display is proportioneel. De lengte van de bestemmingstekst die kan worden weergegeven is in dat geval groter dan 19 posities (bijv 21). Nu wordt een langere bestemmingstekst afgekapt door de constraint → Wenselijk om max. lengte op 22 posities te zetten (bij proportioneel lettertype 10% ruimtewinst).

Hierbij wordt echter afgeweken van de TMI specificatie en is het niet zeker dat de doorgestuurde tekst door de display kan worden weergegeven.

Voor verdere veldlengte wijzigingen voor DestName / DestDisp zullen we het halteprocessor protocol zo voorzien dat ook andere waarden voor de veldlengte mogelijk zijn.

3.2 KV7 Local Service Level Group Validity

De stelling in de FDS in verband met KV7_LOCSERVGR en KV7_LCSRVGRVAL bevat een typfout, de stelling zal als volgt verbeterd worden:

*Naast de local service level groups die zijn opgenomen in KV7_LCSRVGRVAL zijn in de tabel KV7_LOCSERVGRP alle actuele local service level groups opgenomen. Dit betreft ook local service level groups die buiten de periode van local service level validity nog geldig kunnen worden. Local service level groups die niet zijn opgenomen in **KV7_LCSRVGRVAL** kunnen worden verwijderd van de halteprocessor en distributieserver.*

Op regelmatige basis (wekelijks of maandelijks afhankelijk) zal een proces het verschil tussen de kalender gegevens en de service levels valideren en de nodige stappen richting LDC zetten zodat overbodige service levels van de displays verwijderd worden.

3.3 Doven van display

Om te voldoen aan de volgende bestekeis (a-iv-23) zal de configuratieparameter eerder gebruikt worden als een window waartussen de display gedoofd kan worden:

's Nachts (na de laatste verwachte buspassage) worden de displays gedoofd. De laatste buspassage wordt gebaseerd op actuele data (indien beschikbaar) of anders de dienstregeling. Haltes waar 24 uur per dag bussen passeren worden nooit gedoofd.

Aangezien er tussen 0u en 12u twee data als operationele datum kunnen doorgaan en er dus gewerkt wordt met een doorlopende dienstregeling kunnen we enkel detecteren wanneer er niets getoond wordt op het display. De configuratieparameter die bepaald hoe lang op voorhand een passage op de display mag verschijnen heeft hier ook invloed op.

We kunnen de display doven als er niets op het display getoond zou worden en als dit binnen het geconfigureerde window voorkomt. Zonder deze configuratieparameter zou de display ook overdag gedoofd worden als er binnen een periode geen bussen passeren.

Bij doven van de display veronderstellen we zowel de dienstregeling, vrije teksten als de klok. Kan deze veronderstelling bevestigd worden?

3.4 Alternatieve weergave bij ritstatus UNKNOWN

De wens om de richtlijn van Mijksenaar/FromAtoB, met betrekking tot de weergave van ritten waarvan geen actuele informatie werd ontvangen (binnen het geconfigureerde window), wijkt af van het originele bestek: "verwacht <hh:mm>" alternerend met de bestemming en bij tijd tot vertrek "--".

Zoals reeds gemeld in onze analyse op het adviesrapport wordt deze afwijking niet ondersteund. Het alsnog doorvoeren van de wijziging kan o.a. invloed hebben op de huidige planning.

3.5 KV7 stamgegevens

Bij deze bevestigen we dat bij het aanbieden van een "KV7base dossier" de aangebrachte mutaties kunnen worden doorgezet naar de LDC's.

De update van de basisgegevens wordt op de LDC actief bij het samenstellen van de volgende dienstregeling (op een vast tijdstip of eventueel bij het forceren via de beheerapp).

3.6 Vertragsingsbericht

Wij wensen de vorm van het vertragsingsbericht naar de LDC te behouden door gebruik te maken van de nieuwe verwachte vertrektijd hhmmss. Indien de seconden de waarde 00 hebben zullen deze echter niet worden doorgestuurd.

3.7 LDC configuratiebestand

De nieuwe default instellingen die aangegeven werden worden verwerkt in een nieuwe FDS versie.

Dienstregeling:

- Na hoeveel seconden een vertrektijd van een rit waarvan geen actuele informatie werd ontvangen (ritstatus UNKNOWN), automatisch van de display verwijderd wordt na het verstrijken van de geplande vertrektijd:
 - 0 ... 300 (default: **60**)

Presentatie:

- Aantal passages (vertrekmogelijkheden) dat per lijn(groep)/richting combinatie maximaal op het display getoond mogen worden bij sortering op (verwachte of geplande) vertrektijd.
Zoals aangegeven is dit een parameter die in het configuratiebestand van de LDC wordt ingesteld.
- Aantal seconden voor de geplande vertrektijd van ritten (waarvan geen actuele informatie werd ontvangen = ritstatus UNKNOWN) gedurende een alternatieve weergave van de tijd tot vertrek wordt gebruikt:
 - default: **120**