

Piotr Bakalarski
MIM UW

Internet rzeczy

Godzina 7:32, zamykam drzwi do mieszkania. Gdy schodzę po schodach, słyszę cichy klik automatycznie przekręcającego się zamka. Winda już na mnie czeka. Początkowo brak konieczności czekania, aż przyjedzie z parteru na 17 piętro, był niepokojący. Dziś wydało mi się to tak samo oczywiste, jak brak kolejek do kasy w supermarketach. Na 12 piętrze do windy wsiada pan Mietek, taksjarz.

- Dzień dobry - mówię.

- Witaj Adasiu - odpowiada. Jeszcze 3 lata temu nie zareagowałby, zajęty przeglądaniem mapy korków na swoim smartfonie. Automatyczny system sterowania ruchem - sensory obciążenia drogi i umieszczone na skrzyżowaniach wyświetlacze podpowiadające jak najszybciej dotrzeć do głównych węzłów komunikacyjnych - oszczędza mu pracy, paliwa i nerwów związanych ze stanem w korku.

- Będzie dziś padać? - Pan Mietek spogląda na parasol w mojej dłoni.

- Na to wygląda - odpowiadam. Nie pamiętam brania parasola z mieszkania. Codziennie rano łączy się z siecią i sprawdza, czy będę go danego dnia potrzebował, uwzględniając pory i trasy moich spacerów. Delikatnym błyskiem błękitnej diody przypomina o sobie, gdy wychodzę z mieszkania. Musiałem go wziąć automatycznie.

Winda zatrzymuje się na parterze.

- Miłego dnia - rzuca pan Mietek.

- Nawzajem - odpowiadam.

Gdy wychodzimy, dostrzegam żółtą taksówkę sąsiada, wyłaniającą się z windowego garażu podziemnego.

Udaję się na przystanek. Na dużym, czytelnym wyświetlaczu LCD odczytuję przewidywany czas oczekiwania na autobus: 2 minuty. Dokładnie 80 sekund później zza zakrętu wyłania się żółty, podłużny pojazd. Po zamontowaniu we wszystkich autobusach modułów GPS i połączeniu położenia z danymi o korkach uzyskano znaczną poprawę dokładności predykcji.

Autobus jest wypełniony, ale nie panuje zbyt ścis. Kamera rejestruje liczbę osób wsiadających i wysiadających, po czym wysyła dane do centrali ZTM. Komputery automatycznie dostosowują częstotliwości i modele autobusów na poszczególnych liniach. Podczas postoju na następnym przystanku znajduję miejsce siedzące. Rzadko zdarza się, aby trzeba było stać dłużej niż 3 przystanki - system dba również i o to. Autobus zatrzymuje się na światłach tylko raz - to z kolei zasługa skorelowania sygnalizacji świetlnej z komunikacją miejską.

Po kwadransie jazdy wysiadam i otwieram parasol. Zaczyna padać. 10-minutowy spacer przez Pole Mokotowskie to moja ulubiona część dnia. Od kiedy powstał Automatyczny System Antysmogowy, powietrze zawsze jest tu czyste i świeże. Sieć setki czujników rozsianych po mieście dostarcza informacje o zanieczyszczeniu atmosfery. System reaguje,

przekierowując ruch na inne trasy, wykluczając część dróg przelotowych, a w skrajnym przypadku zamykając centrum dla ruchu samochodowego.

Wchodzę do biurowca. Winda zabierze mnie na 45 piętro. Dłuższa przejażdżka pozwala mi na pobieżne przejrzanie wiadomości e-mail na wbudowanym w ścianę windy ekranie dotykowym, który automatycznie rozpoznał mnie na podstawie identyfikatora.

Gdy wchodzę do wspólnej kuchni, wita mnie odgłos ekspresu kończącego przygotowywanie kawy. Wystarczył tydzień, aby maszyna nauczyła się mojej trasy dojazdowej. Sama pobiera dane o opóźnieniach na drogach. Jeszcze się nie zdarzyło, aby przywitała mnie zimną kawą po tym, jak mój autobus utknął na 20 minut w korku.

Zabieram kubek z napojem bogów i udaję się do swojego biura. Gdy siadam, stojąca obok monitora biała kula bilardowa podświetla się na niebiesko, przypominając o lunchu z szefem. Uśmiecham się. Całe szczęście, że system czuwa.