

STRETNUTIE 10.týždeň

ZAZNAMENAL / Matej Petráš

25. November 2020 / 12:00

ZÚČASTNENÍ

Všetci + Ing. Rastislav Bencel, PhD.

BODY STRETNUTIA

- Príprava na stretnutie s dodávateľmi (konzultovanie otázok)
- Kontrolovanie dokumentácie na miľník (odovzdanie)
- Členovia odprezentujú svoju vykonanú prácu za posledný týždeň

POZNÁMKY

- Vznikol nápad na vytvorenie novej nasadenej verzie produktu po každom šprinte
 - Na zabránenie chybovosti by sa mohla vytvoriť vetva, ktorá sa bude vždy nasadzovať, aby sa zabránilo, že sú neobjavené chyby v master vetve

Do ďalšieho stretnutia

- Napísať do metodiky výpis zoznamu nesplnených úloh v rámci zhodnotenia šprintu
- Pridanie tabuľky revízií v dokumentoch
- Pridať metodiku pre updatovanie nasadeného produktu na webovom sídle

Diskusia a otázky

- Kto je zodpovedný za aktualizovanie polohy vlaku ? Kto sa ohlasuje ?
 - Strojvedúci nič nerobí, iba jazdí. Zásielka ho nezaujíma.
 - Táto kontrola sa robí pred vyrazením vlaku, ale takisto aj po ceste a na konci
 - V tých staniaciach, kde sa niečo s vlakom deje
 - Odpojuje sa vagón a zaraďuje sa do iného vlaku
 - Prepájajú sa vagóny na iné vlaky

- Na štátnych hraniciach – predávajú sa vlaky medzi štátnymi prepravcami
 - Vykonáva sa technická prehliadka pri preberaní vlaku
 - Potvrdenie polohy robia zamestnanci doprovodu vlaku
 - Diaľkový vlak (najmä kontajnerová preprava): vychádza až po kontrole (technická prehliadka).
 - Informácia o tom, že sa tam konkrétny vagón v vlaku
 - Zodpovedné osoby: Vozmajster, tranzitér (tranzitér prepravca)
 - Manuálne chodí pri vlaku a kontroluje ich stav (spojenie súprav, kontrola brzd) pred každou jazdou vlaku
 - Vzniká súpis, ktorý sa prepisuje do informačného systému. Vzniká tak, že s papierami s výkazmi vozov chodí a zapisuje priamo do papiera (a potom prepisuje do PC v kancelárii) ALEBO ide popri vlaku a vysielaczkou hlási tranzitérovi informácie, ktoré sa priamo píše do PC
 - Aký vlak, aká koľaj, koľký je vagón v poradí, ...
 - EŠTE JEDNA MOŽNOSŤ (nepoužíva sa na slovensku): vozmajster má PDA s možnosťou zapisovania súpravy a vykonávania technickej prehliadky (ale hľadajú sa iné riešenia, toto riešenie upadá)
 - Robia to všetci prepravci, nejde to veľmi inak
 - =====
 - Ak dopravca ide do istej stanice pre kontajner na naloženie (jeden vagón s naloženým kontajnerom) – tam nie je staničný personál
 - Všetko si lokomotíva prinesie so sebou
 - Nachádza sa tam rušňovodič a vedúci posunu
 - NL sa už predtým orazítkoval
 - Vedúci posunu skontroluje vagón, či je všetko v poriadku
 - Zapisuje sa neskôr do výkazu vozidiel, že sa tento vagón pripája do vlaku (keďže sme ho vyzdvihli inde v malej stanici) – táto činnosť **prebieha vždy** (inak vlak ani neodíde, iba v prípade chyby)
- Vieme dopredu aké budú čísla vlakov ?
 - Áno. Pokiaľ nenastáva oneskorenie, tak je možné vyhľadať nákladné spojenie medzi stanicami (podobne ako v prípade osobnej dopravy). Dá sa prehliadať dopredu, ktorými vlakmi môže tovar ísť.
 - ALE
 - Pokiaľ je oneskorený vlak a nestihne sa previesť vagón na iný vlak (nestíha), tak sa po dorazení prepája vagón na iný zodpovedný vlak (toto sa tiež dá dohľadať)
 - VLAK A má odozvať vagón 123 VLAKU B

- VLAK A mešká
 - VLAK B odíde zo stanice
 - VLAK A odovzá vagón 123 VLAKU XYZ
- Neprijemnosť sú prednostné zásielky (instradace) – zákazník si priplatil a dohodol s dopravcom, že sa prechod medzi vlakmi garantuje.
 - Výnimka – nedá sa to zariadiť (extrémne veľké oneskorenie vlaku) ale jedná sa zase o celkom výnimku. Ak dopravca vie, že problémy nastávajú, tak nesľúbi toto dodanie.
- SPONA (ČD CARGO)
 - Verejne dostupné informácie o nákladnej doprave, stanovené podľa smerovacej tabuľky. Nevýhoda je, že nemôžeme skúšať varianty (čo ak zmeškáme tento spoj, atď)
 - Manipulačné miesto – kde sa nakladá a vykladá vagón
 - Jedná sa o zobrazenie premávky podobne ako cestné poriadku
 - Vidíme, kde vyráža zásielka, ktorými vlakmi pôjde, kade, kedy
 - V každej stanici kde sa mení vlak, sa vykonáva rozradovanie a kontroluje sa vlak
- Číslo vlakov sú unikátne, nestáva sa, že vlak vyráža s rovnakým číslom vždy v pondelok o 05:00 ?
 - Číslo vlaku je unikátne po dobu 24h. Niekedy sa môže stať, že sa dva rovnaké vlaky nachádzajú v európskej železničnej sieti (najmä pri OS vlakoch).
 - Je unikátne skôr geograficky a v určitom čase.
 - TR číslo vlaku: čas a číslo trasy.
 - Dá sa teda unikátnym kódom identifikovať každý vlak.
 - Viditeľné pre dopravcu a správcu komunikácie objednávkou konkrétnej trasy pre dopravcu
 - Táto identifikácia zatiaľ nefunguje v celej EÚ. Vychádza sa zo štandardov interoperability (štandardy medzi dopravcom a správcom infraštruktúry a medzi dopravcami navzájom). Nepoužíva sa však zatiaľ všade, nie je jednoduché prejsť na túto formu v každom systéme.
 - Zatiaľ je lepšie sa držať čísla vlaku. Viazať je dobré s daným miestom a časom (nie je možné aby dva rovnaké čísla vlakov boli v jednej stanici, lebo je aktívne časové obmedzenie na to, kedy môže vlak byť na trati).
 - Extrémny prípad: meškanie min. 20 hodín, tak sa pokračuje pod iným číslom vlaku.
 - Z BA vyrazíme o 13, na hranici spadne most
 - Vlak čaká v Kútoch a prideme s 25 hodinovým meškaním
 - Do Brna tento vlak dorazí **pod iným číslom vlaku**

Složení vlaku ✕

Složení platné v úseku ze stanice do stanice Mladá Boleslav hl.n. (54-544510-00)

Číslo vlaku: **Nex 59027** Délka vlaku: **595 m** Počet vozidel: **26** Max. rychlost: **90 km/h**
 Dopravce: **ČD Cargo, a.s.** Hmotnost vlaku: **1027 t** Počet náprav: **104** Typ brzd: **P**
 Kontakt: GSM-R; TRS; TESLA; PLM: ne Živý náklad: ne Nebezpečné věci: ne
 +420725542746

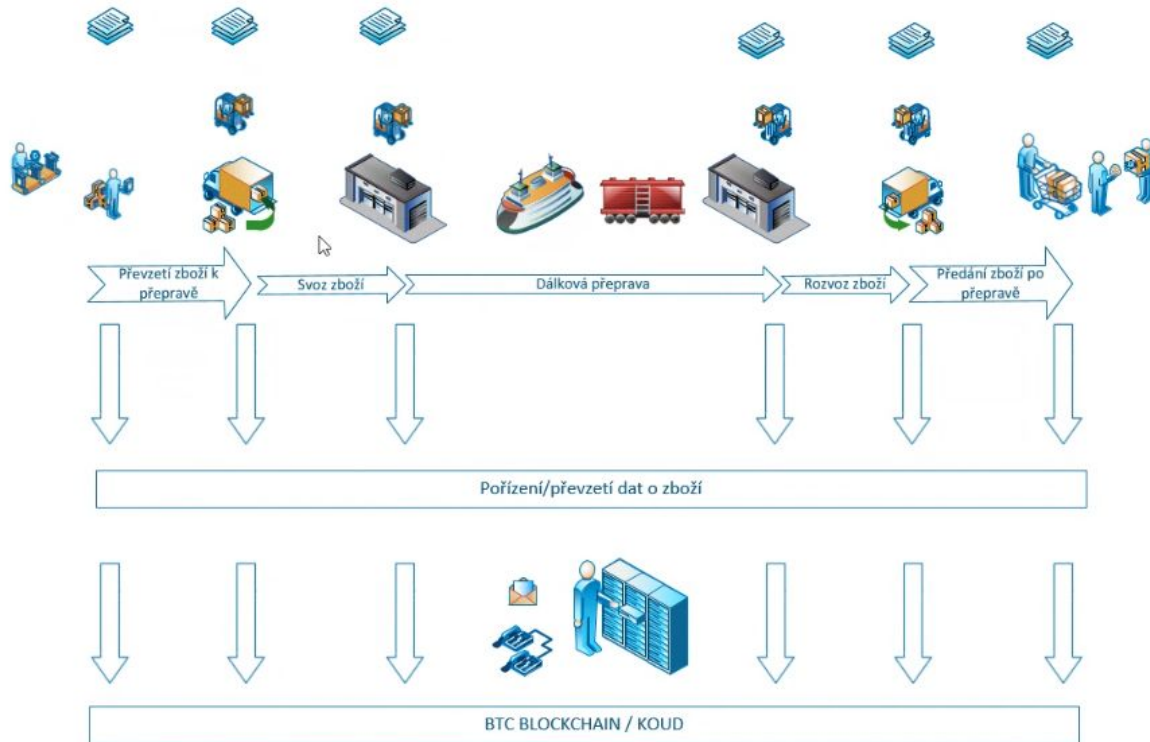
Pořadí	Popis	Číslo	Obsazenost
1	Vlakové HV	92 54 2 753 615-4	-
2	Vlakové HV	92 54 2 742 192-8	-

Aktivita **Dopravní bod**
 0012 Přepřah HV Mladá Boleslav hl.n.

Pozice	Číslo vozidla	Režim brzd	Brzdná váha	Rychlost	Hm. nákl.	Náprav	Délka	Hm. pr. vozu	PLM	UN
12	23 54 4 366 014-9	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
13	23 54 4 366 129-5	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
14	23 54 4 366 019-8	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
15	23 54 4 366 268-1	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
16	23 54 4 366 086-7	P	28	100	10,000	4	23,000	25,000	-	-
17	23 54 4 366 135-2	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
18	23 54 4 366 271-5	P	28	100	12,000	4	23,000	25,000	-	-
19	23 54 4 366 090-9	P	28	100	12,000	4	23,000	24,000	-	-
20	23 54 4 366 064-4	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
21	23 54 4 366 035-4	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-
22	23 54 4 366 239-2	P	28	100	11,000	4	23,000	25,000	-	-

[Detail vlaku](#)

- Flexibilné zobrazenie reťazca (moduly môžeme ľubovoľne pridávať a odstrániť)
 - Je nutné vymyslieť interface z pre jednotlivé typy prepravy
 - KOUD – projekt
 - Cieľ je prispôbiť sa existujúcim identifikátorom a náš identifikátor možno iba zobrazíť (ale nenútiť jeho používanie jednotlivým prepravcom)
 - Pri výrobcovi je potrebné poskytnúť náš spôsob identifikácie ale pri preprave musíme nechať prepravcu používať jeho spôsob identifikácie



- Dáta OS alebo nákladných vlakov nie sú verejne prístupné (žiadna API v ČR/SR)
- Aké informácie si dávajú prepravcovia, keď si vymieňajú zásielky (napr. hranice) ?
 - NL
 - Flexibilné možné ďalšie informácie
 - Príklad: štandardizovaná prehláška zloženia vlaku
 - čísla vlakov, obsah prepravy - čísla zásielok, ...
 - Čas príchodu, hnacie vozidlo, ...
 - Zodpovedná osoba (agent prechodovej stanice) na hranici je na úrovni tranzitéra
 - V prípade menšej spoločnosti sa predávajú kopy NL, čo sa dlhšie prepisuje do PC
 - Spisuje a odovzdáva sa strojvedúcemu takisto stav vozidiel a ich súpis, obsah NL strojvedúceho veľmi nezaujíma
 - Stáva sa, že prepravci sú dohodnutí "na dôveru":
 - bez prehliadky predaný vlak, vykonáva sa až vtedy, keď sa prepájajú vozne a podobne
 - Typický príklad je pri preprave medzi SR/ČR, neprebíha žiadna kontrola, len sa predávajú listiny o stave vlaku a nič sa nespisuje

- Stačí komunikovať iba so správcom železníc, keďže on udeľuje číslo vlaku ?
 - Znie to fajn, ale problém je, že majiteľ dát (ktorý vlak je kde) **je dopravca**
 - Zmluvy sa však dajú prispôbiť (je treba povolenie dopravcu)
- S kým uzatvára výrobca zmluvu, ak sa počas prepravy menia dopravcovia ?
 - Zmluvný dopravca
 - vlakový, cestný, to je jedno, s ním má zákazník (výrobca) zmluvu
 - Väčšinou ten prvý, ale nemusí to tak byť vždy
 - Výkonný prepravca - aj ostatní prepravcovia, ktorí sa zúčastňujú na preprave
 - Buď zmluvný dopravca poskytne svoje vozidlo a tým sa to prepravuje, alebo sa dohodne s výkonným prepravcom o výmene vozidiel
 - Tlak vytvára fakt, že vyplácanie nastáva až po úspešnom doručení zásielky do cieľa
 - Zákazníka (výrobca) nezaujímajú ostatní prepravcovia okrem zmluvného
 - Automotive: zákazník (škoda auto) si môže dať do zmluvy so zmluvným dopravcom aj to, že chce vedieť, čo sa so zásielkou deje počas celej cesty (v tom prípade sa môžu dať GPS zariadenia do vagónov)
 - Informácie sú, a sú dostupné od správcu infraštruktúry
 - Nápad: Zákazník si to praje, takže to platí (on je tá páka) - chce, aby iná strana tieto informácie dostávala
- Predbežné prezentovanie nášho prototypu: 9. December (možná dohoda zmeny)

Tímové stretnutie

26. November 2020 / 18:00

ZÚČASTNENÍ

- všetci

BODY STRETNUTIA

- Šprint review a retrospektíva
- Vytvorenie sprint backlogu na nasledujúci šprint

POZNÁMKY

- Vykonávali sme šprint review a retrospektívu pre každého člena naraz

Andrej:

- SR:
 - Primeraná veľkosť úloh, bolo ich o niečo viac, ale keďže bolo odovzdanie, tak to bolo pochopiteľné
- R:
 - Komunikácia sa zlepšila, lebo bolo viac standupov, čo oceňujem. Zlepšuje to prehľad o činnostiach ostatných členov
 - Keď bolo niečo treba, tak boli ostatní rýchlo ochotní pomôcť

Adrián:

- SR:
 - Úloh bolo dosť, ale bolo vidno takisto dosť pokroku
 - Veľkosť úloh bola aj napriek definition of done dobre sledovateľná
 - Množstvo taskov bolo tiež v poriadku, lebo máme aj iné povinnosti
 - Stále sú však niektorí členovia viac vyťažení ako niektorí iní
- R:
 - Komunikácia je na dobrej úrovni, napr. medzi BE a BC, a podobne
 - Treba dávať pozor na oznamovanie informácií aj ostatným členom (napríklad merge PR, ...)

Matej H.:

- SR:
 - Tasky sa lepšie rozdelili a boli lepšie zadané
- R:
 - Stalo sa, že sa zabudlo informovať iných o merge PR, ale to je v poriadku

Daniel:

- SR:
 - V poriadku, ale nemám prehľad o tom, ako ťažké úlohy majú ostatní

- R:
 - Nepáčilo sa mi, že veľa PR zostalo otvorených a mergovali sa až na konci
 - Určite ponechať standupy

Kamil:

- SR:
 - Veľkosť a množstvo úloh bolo v poriadku
 - Niektorí členovia robia viac ako iní
 - Je ťažko objektívne porovnať vyťaženie členov
- R:
 - Je dobré, že aj ostatní používajú standupy a informujú sa všetci navzájom
 - Bolo by vhodnejšie lepšie opisovať úlohy/storky pri komunikácii s ostatnými členmi, aby nenastala nezhoda pri pochopení

Tomáš:

- SR:
 - Tasky a veľkosť dobrá, každý mal prácu
 - Tiež si myslím, že sú členovia, čo robia viac
- R:
 - Dobrá komunikácia
 - Bolo by vhodné zjednotiť štýl napríklad v prípade posielania ID, ...

Matej P.:

- SR:
 - Taskov bolo viac, ale to je dobre, lebo sme radšej zobrali viac aby sme mali dobré vyťaženie členov
- R:
 - Páči sa mi, že sa využívajú standupy, mohla by sa však dodržiavať ich štruktúra
 - Mal by sa zaviesť nejaký spôsob evidencie bugov
 - Dobrá komunikácia členov