

# UC 067 Pünktlichkeitsanzeige ansehen

<b>Release / Prio</b>	1 / mittel
<b>Akteur / Rolle</b>	Lokpersonal, Beobachter
<b>Auslöser</b>	Das Lokpersonal befährt ein Hauptsignal.
<b>Beschreibung</b>	Das Lokpersonal sieht die Differenz der effektiv gefahrenen Zeit gegenüber der Fahrempfehlung für maximal 5min oder bis zum nächsten Hauptsignal.
<b>Weiterführende Infos</b>	<p>Inputs und Fragen vom 21.03.24:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mathieu Ochsenbein: Im Verspätungsfall, besser ein Aktualisierte Fahrlage / Gelenkte Fahrt vom Fdl</li> <li>Felix Traber: Sehr hilfreiches Instrument für P. Es ermöglicht dem P LF eine entspanntere Fahrweise. Für Cargo kaum relevant.</li> <li>Thomas Steiger: PüA wird von den MA sehr geschätzt. Die Zeit wann PüA inaktiv, (grau) bzw. ausgeblendet wird sollte dem EVU in der Konfiguration möglich sein</li> <li>Manfred Jossen: Bei P unbedingt einführen. Bei Cargo nicht nötig da angepasste FO ausreicht.</li> <li>Tizian Dähler: PüA für P- Züge unbedingt behalten. Auch wichtig: Aktualisierte Fahrlage für alle Züge, die keine vPRO haben (Leermaterialzüge, Lokzüge, Infra, etc...)</li> <li>anonym: PüA ist eine enorme Erleichterung für das Lokpersonal. Gerne Wie heute bei LEA.</li> <li>Martin Köppel: Die PüA wird aktuell nach 3 Minuten grau und nach 5 Minuten gar nicht mehr dargestellt. (UC037_01: in UX aufgenommen)</li> <li>Stephan Bruni: Lopas BLS verschwindet PüA nach 5 Minuten. Kein grau werden.</li> <li>Stephan Bruni: Wenn PüA im Cargo müsste die Zeit auf die aktualisierte Fahrlage berechnet werden. Wenn auf Planzeit berechnet wird, kann es mehrere Stunden plus anzeigen.</li> <li>Claudio Volz: Für Cargo nicht wichtig.</li> <li>Martin Bütikofer: PüA nicht schlecht. Sehe aber auch genug Möglichkeiten um dies selbst zu ermitteln.</li> <li>Rahim Stapel: Ich möchte ein solches System beim Fahren nicht mehr missen. Egal in welchem Fahrbild.</li> </ul> <p>Review Daniel Minder vom 29.04.2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wir hatten vor nur eine PüA zu liefern, wo es VPro Zeiten gibt. Somit gäbe es für Cargo Züge gar keine PüA zahlen vom VAD. Wenn eine PüA Zahl kommuniziert worden ist, werden wir es nicht nach 3 oder 5 Minuten anders markieren. Wenn der Zug an einem Signal vorbei fährt, so werden die Daten angereichert mit der PüA Zahl an diesem Signal, was mit den alten Zahlen passiert (verschwinden, grau, etc...) sollte auf Seite dFO geregelt werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>Anmerkung Stephanie Francke: Falls SBB Cargo tatsächlich situativ die PüA haben möchte, werden wir die Anforderungen dazu noch genau klären (unter anderem zwischen welchen Zeiten eine Differenz gerechnet werden muss). Ich werde dich noch entsprechend über den Verlauf der Diskussionen informieren. Und die Anzeige der PüA wird durch DAS gesteuert, richtig.</li> </ul> </li> </ul> <p>Review Felix Traber vom 29.04.24:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dieser UC gehört aus meiner Sicht in Release 1. Die Zufahrt auf die Knoten hin konnte dank der PüA bereits messbar verbessert werden.</li> </ul> <p>Input Thomas Graffagnino vom 24.05.24:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PüA ist ausschliesslich verfügbar wo vPro Informationen vorhanden sind. Das heisst Cargo kann keine PüA bekommen.</li> </ul> <p>Personenverkehr verfügt von realistischen Trassen die man dank vPro und PüA sehr präzis nachfahren kann. Cargo ist sehr oft stark neben eine Trasse (betrieblichen Fahrplanzeiten) und deshalb ohne klaren Zeit-Ziele (Mission) unterwegs.</p> <p>Grundsätzlich verfügt Cargo von keine aktualisierten Missionsziele = betrieblichen Fahrplanzeiten. Aktualisierte Fahrlage ist eine Krücke, um "etwas" als Orientierung zu haben. Eigentlich ist die aktualisierte Fahrlage ein internes Instrument der Betriebsführung, um den Verkehr zu lenken. Problem hiermit, wenn Dispositionen getätigt werden, sind viele zwischen Zustände gar nicht für eine Kommunikation nach draussen gedacht, sondern nur als Entscheidungsgrundlage. Diese zwischen Zustände sind labil und Gedankenstütze, um sich möglichen Varianten der Dispositionen vorzustellen.</p> <p>Zusätzlich, kann sich ein Cargo Zug selber prognostizieren, was sehr ungewünscht ist. Falls man zu langsam fährt, wir sich die aktualisierte Fahrlage auch entsprechend verspäten, was irreführend zu eine noch langsamere Fahrt führen kann... Als Massnahmen im LEA ist(war) eine Zeitverzögerung eingebaut, so dass nicht alle zwischen Zustände angezeigt werden.</p>
<b>EVU</b>	<p>SBBP, SOB und BLSP</p> <p>Kann situativ auch für SBBC interessant sein - dies wird noch weiter geklärt.</p>

<b>Abhängigkeiten</b>	TMS VAD: <a href="https://trace.sbb.ch/polarion/redirect/project/TMSVAD/workitem?id=TMSVAD-520">https://trace.sbb.ch/polarion/redirect/project/TMSVAD/workitem?id=TMSVAD-520</a>
<b>Status</b>	alle Reviews durchgeführt