



November 2023

Stand van zaken van Change Requests en TSI OPE ERTMS/ ETCS voor “heavy” users

Versie v0.1
Kenmerk [E_Kenmerk]
Classificatie Openbaar

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	3
2 TSI OPE / TSI CCS.....	4
3 System Pillar Operational Design (SP OD).....	5
4 Change Requests	6
4.1 Oude Change Requests weer nieuw leven ingeblazen	6
4.2 Voortgang CR 1459 “Vreemde weergave” van CSM bij behoedzaam naderen EOA	6

1 Inleiding

Met deze info van het OKE geven we inzicht in de recente ontwikkelingen met betrekking tot Change Requests die in behandeling zijn bij ERA en de daaruit volgende eventuele veranderingen in de TSI OPE.

De informatie die gedeeld wordt, komt uit de vergaderingen van EECT (Era Extended Core Team), de CER OPE SG (de CER groep die ondersteunt bij het maken van de TSI OPE), de ERA ERTMS OH WP (de ERA groep die één keer per drie maanden bijeenkomt om wijzigingen van de TSI OPE Annex A te bespreken), en de System Pillar Operational Design (een groep die onderdeel uitmaakt van de European Joint Rail Undertaking, bezig met het ontwerp van het geharmoniseerde spoorstelsel van de toekomst)

De EECT komt elke maand twee of drie dagen bijeen en behandelt Change Requests. In de vergadering zijn altijd vertegenwoordigers aanwezig van de ERTMS Users Group (EUG), de Industrie (UNIFE) en natuurlijk ERA. CER is aanwezig als "observer". De CER OPE SG komt eens per twee maanden bijeen en bestaat uit vertegenwoordigers van vervoerders uit heel Europa. De groep beoordeelt voorgestelde wijzigingen van de TSI OPE en geeft die mee aan de Speakers die namens de CER de ERA ERTMS OH WP bezoeken. De ERA ERTMS OH WP tenslotte, bestaat uit vertegenwoordigers van de National Safety Authorities, vertegenwoordigers van de Europese vakbonden ETF en ALE, de speakers van de CER, de speakers van de Europese Infrastructuur Managers (EIM), en natuurlijk ERA.

Mocht je als lezer meer willen weten over één van de onderwerpen die in dit artikel wordt behandeld, neem dan contact op met het team van OKE, te bereiken per mail. Het adres waar je het bericht naartoe kunt sturen is oke@prorail.nl

2 TSI OPE / TSI CCS

In september zijn de TSI OPE en de TSI CCS gepubliceerd. Het werk aan de Application Guide voor de TSI OPE is nog niet helemaal klaar, maar de verwachting is dat deze in december 2023 wordt gepubliceerd. Binnen de CER OPE Support Group wordt nog gewerkt aan aanpassingen aan de tekst. In de achtergrond wordt ook nog gewerkt aan verbeteringen van de vertaling van de TSI OPE. Samen met België heeft Nederland vanuit ProRail voorstellen gedaan om de vertaling nog te verbeteren.

Nu de TSI OPE 2023 is afgerond gaat er een nieuwe revisieperiode in. In die nieuwe periode verwacht ERA vooral te werken aan de uitwerking van de operationele regels die horen bij Baseline 4 en de komst van FRMCS. Verder zal het zo zijn dat er Change Requests zullen komen vanuit de System Pillar Operational Design. De System Pillar werkt aan een geharmoniseerd spoorstelsel en daar volgen natuurlijk geharmoniseerde processen uit. Het idee is dat de structuur van de TSI OPE wellicht gaat veranderen. Op dit moment staan er vooral geharmoniseerde functies beschreven in de TSI. Er wordt gedacht aan een TSI waarin vooral geharmoniseerde processen staan beschreven. Een klein voorbeeld: In de huidige Appendix A staat wel een geharmoniseerde functie voor OS beschreven maar er staat niet in welke processen OS gebruikt wordt. Dit is veelal afhankelijk van de manier waarop ETCS technisch is geïmplementeerd. In een geharmoniseerde technische omgeving zal OS overal op dezelfde wijze toegepast kunnen worden. De System Pillar Operational Design is met ERA in overleg over de manier waarop de geharmoniseerde processen in de TSI OPE terecht moeten komen. Gedacht wordt aan een aparte Appendix A2 die speciaal gericht is op wat de System Pillar het Target System noemt. Het Target System is daarbij een radio based ERTMS zonder lineside signals en met een gekoppeld Traffic Management System. Overigens is het fijn dat ProRail bij de uitrol van ERTMS al past binnen deze visie op het Target System.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat er vanuit Nederland een belangrijke bijdrage wordt geleverd in de ontwikkeling van het Target System en de bijbehorende beschrijvingen van de operationele processen.

3 System Pillar Operational Design (SP OD)

De System Pillar is nu een jaar aan het werk en bestaat uit vertegenwoordigers van infrabeheerders, industrie en vervoerders. Inmiddels heeft de SP OD een groot aantal geharmoniseerde scenario's beschreven en overgedragen aan de System Pillar Architecture. Deze groep gaat op basis van de beschreven operationele scenario's technische systemen beschrijven die het mogelijk moeten maken om de geharmoniseerde processen ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. De output van de Achitecture groep zal in sommige gevallen leiden tot een Change Request voor de TSI CCS. Vaak is het echter zo dat al bestaande functionaliteiten gebruikt kunnen worden in een geharmoniseerd technisch ontwerp.

Voorbeeld

In Europa is het verschillend hoe het proces "defecte overweg" verloopt. In sommige landen wordt dit automatisch gedaan, door middel van packet 88, en wordt er voor gezorgd dat een machinist op zijn DMI een remcurve aangeboden krijgt met een EOA vlak voor de overweg. Vervolgens wordt kort voor het bereiken van de EOA de MA verlengd met een max. snelheid van 10 kilometer per uur, en kan de machinist de overweg passeren waarbij hij de typhoon gebruikt en goed oplet of er misschien om veiligheidsredenen gestopt moet worden.

In een aantal landen gebeurt dit wel met automatisch door middel van packet 88, maar moet er eerst gestopt worden voor de overweg alvorens de MA verlengd wordt. Sommige landen echter gebruiken de automatische afhandeling niet omdat er voor gekozen is de packet 88 niet te gebruiken. In deze landen ontvangt de machinist een Europese Instructie van de treindienstleider.

De SP OD heeft in haar voorstel nu beschreven dat er in het Target System altijd gebruik gemaakt moet worden van packet 88. Dat betekent dus eigenlijk dat er een geharmoniseerde trackside wordt voorgeschreven met bestaande (in de TSI CCS en Subsets) beschreven techniek waardoor het operationele proces ook geharmoniseerd kan worden.

Naast de al genoemde SP OD en SP Architecture is er ook nog de SP innovation, die op zoek is naar innovatieve oplossingen, en de SP Migration die de moeilijke opdracht heeft om te beschrijven hoe we van de huidige niet geharmoniseerde situatie komen tot de geharmoniseerde situatie.

4 Change Requests

4.1 Oude Change Requests weer nieuw leven ingeblazen

De tijd die de ERA had om in de vorige revisieperiode al het werk te doen wat gevraagd werd, was helaas beperkt. Van de grote hoeveelheid enhancement Change Requests die ingediend zijn is er daarom maar een klein deel daadwerkelijk behandeld omdat, begrijpelijk, de error Change Requests eerst behandeld moesten worden. Ook FRMCS Change Requests kregen voorrang omdat de industrie daarmee weer verder kon in de verdere ontwikkeling hiervan.

Een aantal CR's waren dus in de vorige revisieperiode achtergebleven in de status "postponed". De ERTMS Users Group heeft deze lijst samen met een aantal operationeel experts van verschillende landen opgeschud en heeft een lijst samengesteld met daarop de CR's die we nog willen behandelen in de komende periode.

4.2 Voortgang CR 1459 "Vreemde weergave" van CSM bij behoedzaam naderen EOA

Machinisten van Arriva, testmachinisten en opleiders hebben ervaren dat als je een EOA zeer behoedzaam nadert, zonder dat je in de TSM komt, dat je dan op een gegeven moment stil staat met je trein bij de EOA, maar dat de CSM nog steeds op baanvaksnelheid staat. Eenzelfde weergave kan ontstaan als je stilstaat en in overleg je MA ingetrokken wordt. Wat je wel ziet is dat het gele afstand streepje in de Planning Area helemaal op de bodem ligt. Je hebt dus weliswaar een snelheidsaanduiding maar de toegestane afstand is 0.

Deze weergave is een bijverschijnsel van een eerdere CR met betrekking tot de Pre-Indication die door ERA is verwerkt. ERA staat op het standpunt dat de DMI het doet volgens de specificaties, stelt dat machinisten de eerdere CR uitgebreid hebben getest (in FR) en dat er geen probleem is omdat de machinisten de Planning Area zouden moeten volgen. Wij denken dat er voldoende redenen zijn om de door de Zweden enkele jaren geleden ingediende CR die dit ongewenste effect teniet doet, alsnog op te pakken in de volgende revisieperiode. Deze CR is destijds "postponed" omdat het volgens ERA zou gaan om een Enhancement en niet om een Error.

Inmiddels is deze situatie gepresenteerd in zowel EECT, ERA ERTMS OH WP en in de CER OPE SG. Uitkomst daarvan is dat er een CR is ingediend met als nummer 1459. Deze CR wordt binnenkort gevalideerd in de EECT waarna de uitwerking van een oplossing kan beginnen. Helaas heeft ERA aangegeven geen prioriteit te kunnen geven aan de uitwerking in verband met andere urgentere zaken. Hierop heeft CER aangegeven dit niet acceptabel te vinden en heeft bij ERA het verzoek ingediend de uitwerking te bespoedigen.

Jammer genoeg is de CR niet als error is gekwalificeerd. Daarmee zou de uitwerking en de oplossing namelijk verplicht geïmplementeerd moeten worden in de tussenliggende periode tot de volgende revisiedatum. Nu is het aan de spoorwegonderneming zelf of ze wel of niet een aanpassing willen doen in de software van de trein om dit ongewenste fenomeen op te lossen.