

JUNI 2022

Stand van zaken van Change Requests en TSI OPE

ERTMS/ ETCS voor “heavy” users

Inhoud

1 Inleiding	3
2 TSI OPE	4
3 Definitie Stop Marker Board. (Vervolg)	5
4 Level Radio. (vervolg)	6
5 EECT	7
5.1 CR 1367:	7
5.2 CR 1344:	7
6 Systemversions	8

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), en 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).

De EECT komt elke maand twee of drie dagen bijeen en behandelt Change Requests. In de vergadering zijn altijd vertegenwoordigers aanwezig van de ERTMS Usersgroup (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: oke@ertms.nl

2 TSI OPE

Voor de TSI OPE en andere TSI's zitten we nog volop in het consultatie proces. CER en EIM hebben vorig maand hun reactie op de TSI al gegeven en inmiddels zijn er meer partijen die zich hebben gemeld. Erg verwarrend en niet transparant is het aantal varianten van de TSI OPE die op dit moment in omloop zijn. Er is een versie van ERA op de website gepubliceerd en er is een versie die door de EU Commissie zelf is aangepast, buiten alle consultatie om. Voor de App A is er consultatie gevraagd op versie 5.09 terwijl inmiddels versie 5.10 / 5.11 en zelfs versie 6.0 verschenen is. De EU commissie heeft een versie van de TSI OPE waarbij de app A is geïntegreerd. In deze versie is bijvoorbeeld punt 5.1.10 ineens 11.1.10 genummerd enz... Het maakt het allemaal niet overzichtelijker helaas. De verwachting is dat er deze maand (in Juli dus) een definitief concept aangeboden zal worden aan het Railway Interoperability and Safety Committee (RISC)

Tot die tijd zou ik het proces willen beschrijven als een emmer vol met kikkers die in en uit een emmer springen.. ERA probeert zoveel mogelijk de kikkers in de emmer te houden en probeert nieuwe kikkers zoveel mogelijk uit de emmer te houden... Ik ben benieuwd wanneer de deksel definitief op de emmer gaat..

3 Definitie Stop Marker Board. (Vervolg)

In vervolg op de eerdere discussie over de definitie van de Stop Marker is er bij de bijeenkomst van de CER op 15 juni weer gevraagd om een aanpassing naar de oude beschrijving.

DB en RFI wil vasthouden aan een regel die aangeeft dat een machinist moet stoppen bij een SMB als hij een EOA heeft in zijn DMI, ook als die EOA verder ligt dan de SMB. DB vindt daarbij dat het projecteren van een EOA bijvoorbeeld midden in een blocksectie niet toepasbaar en stelt dat dat nooit het geval zal zijn.

Wij hebben de reactie herhaald waarin we aangaven dat juist de projectie van een EOA waar dan ook op een baanvak zeer plausibel is in Hybride Level 3 omgeving, en dat die plaats niet wordt bepaald door traditionele blokgrenzen maar ook bijvoorbeeld door de "safe rear end" van een voorgaande trein die voorzien is van een TIMS. En dat daarom een machinist in FS gewoon zijn DMI moet kunnen opvolgen zonder de plaats van de EOA bevestigd te zien in een SMB (uitgezonderd natuurlijk bij FS RS).

ERA heeft op een mogelijk (terug) aanpassing naar de oude tekst vooralsnog negatief gereageerd.. en dat is voorlopig goed nieuws voor ons

4 Level Radio. (vervolg)

Nadat EIM en CER. Samen met vertegenwoordigers van de ERTMS Usersgroup de conclusie trokken dat vanuit het perspectief van de operationele regels er geen bezwaar is tegen het samenvoegen van L2 en L3 tot Level R. zijn er bezwaren gekomen vanuit meerdere NSA's en een aantal CER leden.

De bezwaren richten zich vooral op de administratieve en mogelijk formele aanpassingen die nodig zijn in handboeken, leerboeken, maar ook bevoegdheidsbewijzen etc.

Daarnaast is een argument dat vanuit Human Factor overwegingen het wellicht voor een machinist verwarrend kan zijn om voor dezelfde situatie geconfronteerd te worden met Level 2 en Level 3 en met Level R.

Uitkomst van de CER vergadering is dat men duidelijk vóór een samenvoeging is van Level 2 en Level 3 maar dat men, omdat er verschillen zijn in operationele regels, de level R gewoon Level 2 zou willen noemen.

Lastig hieraan is dat je hiermee in feite de term Level 3 elimineert, en dat is politiek gezien niet echt handig... Een definitief besluit hoop ik te kunnen zien in de uiteindelijke versie van de TSI die deze maand gepubliceerd zal worden.

5 EECT

Er worden nog steeds laatste noten gekraakt in de EECT. De tijd is bijna om, het punt van publicatie nadert. De volgende Change Requests zijn nog in het proces:

5.1 CR 1367:

Inmiddels is het concept van de Cab Anywhere weer verder ontwikkeld.

De manier van weergave van de rijrichting in de DMI is bepaald, en verder dat er ook sprake zal zijn van een beschikbare planning area. Vooralsnog zal de praktische toepassing van de CR voorlopig niet mogelijk zijn omdat de automatische invoer van “consist lenght” noodzakelijk is. Mogelijk dat deze CR terecht komt in systemversion 3

5.2 CR 1344:

Aanpassing van rem modellen. Rond deze CR zijn door Maarten Bartholomeus simulatieproeven gedaan waarin machinisten vier verschillende remmodellen hebben getest. Uitkomst van deze simulaties was dat er één remmodel was dat door de machinisten bijzonder gewaardeerd werd, waarbij bovendien capaciteitswinst werd behaald. De simulaties zijn gepresenteerd aan ERA en UNISIG. In september wordt dit punt weer opgepakt.

6 Systemversions

Er wordt steeds meer duidelijk over de inhoud van Baseline 4. Liever heeft ERA niet dat we het nog over Baselines hebben. Een indeling in systeem versies is wat hen betreft duidelijker omdat beter aangeven kan worden welke functionaliteiten en specificaties opgenomen zijn per systeem versie

Er wordt vanaf nu gesproken over een indeling die inhoudt dat er naast huidige systeem versies 1.0 / 2.0 / 2.1 een nieuwe systeem versie 2.2 komt waarin als belangrijkste functionaliteiten ATO en FRMCS zijn toegevoegd.

Nog een stap verder is de systeem versie 3.0 waarin een belangrijke stap gezet wordt naar nieuwe functionaliteiten zoals de “mode SM “ (supervised manoeuvre) en “relocation without linking” (een specificatie die het mogelijk maakt de positie van een trein te bepalen op basis van niet gelinkte balises... nodig voor een economische uitrol van Limited Supervision)

Belangrijk is wel dat de systeem versie 3.0 “FRMSC only” is. Dat houdt dus in dat treinen die niet voorzien zijn van de mogelijkheid te werken onder FRMCS, niet kunnen rijden op een lijn waar sv.3.0 is geïmplementeerd.