



TRAFIKVERKET

Projekt VIRA

År 2020-2021

Workshop med järnvägsföretag utsedda via Trafikverkets kundansvariga och
Branschföreningen Tåg företagen

Agenda 11/2 maskinell rapportering

- 09:30-10:00 Inledning och presentation
- 10:00-11:30 TAF/TAP information och schema för inrapportering
- 11:30-12:30 Lunch
- 12:30-15:15 Maskinell rapportering
- 15:15-15:30 Avslut och fortsatt dialog under projektet

Agenda 12/2 manuell rapportering

- 09:30-10:00 Inledning och presentation
- 10:00-11:00 TAF/TAP information och information som ska rapporteras in
- 11:00-11:30 Manuell rapportering
- 11:30-12:30 Lunch
- 12:30-15:15 Fortsättning manuell rapportering
- 15:15-15:30 Avslut och fortsatt dialog under projektet

Bakgrund

- Befintliga Opera har stor teknisk skuld och är heller inte optimal för verksamhetens behov
- Användarundersökning Opera 2017
- Förstudie hösten 2018 som rekommenderade förändringar
- Förberedande projekt Overtyr 2019 där förutsättningar har skapats för utvecklingsprojektet
- Utvecklingsprojekt VIRA 2020-2021 som förverkligar rekommendationer och förberedelser samt avvecklar Opera

Omfattning

- Vi arbetar med tågsammansättningar och kan inte svara för Trafikverkets hela TAF/TAP införande
- Finns det övergripande frågor tar vi med dessa hem till berörda enheter som får återkomma

Systemet Topas byggs, Opera avvecklas

- TOPAS – WEBB. Ny applikation där järnvägsföretag manuellt inrapporterar tågsammansättningar.
- Common Interface (CI). Service för järnvägsföretag som rapporterar maskinellt. Implementerar TAF/TAP. (*Traincompositionmessage, m.fl. meddelanden*)
- TOPAS – OPAL. Intern applikation som visar tågsammansättningar för operativ trafikledning.
- Historisk information om tågsammansättningar för externa användare kommer finnas i Trafikverkets uppföljningssystem LUPP
- Dokumentering av tågpassager flyttar. Utredds till vilken lösning.
- Sverigekartan i Opera avvecklas.
- Tåglägesbilder i Opera avvecklas. Hänvisning till Här och Nu
- Opera avvecklas i sin helhet.

Hur kommer detta att genomföras ?

Trafikverket, genom förvaltningen för **Trafikstyra Järnväg**, genomför förändringarna i **projekt VIRA**.

I projektet deltar förutom representanter för berörda processer vid Trafikverket, även ett urval av Järnvägsföretag utsedda av **Branchorganisationen Tågoperatörerna**.





När ?

- Under år 2020 kommer de nya applikationerna i huvudsak att utformas och byggas.
- Under år 2021 kommer Topas att drifställas och Opera avvecklas. Enligt EU-förordning måste Trafikverket erbjuda inrapportering enligt TAF/TAP senast 1 jan 2021. Det blir en övergångsperiod då Trafikverket tillhandahåller delar av nuvarande Opera och nya systemet Topas parallellt.

Varför görs detta?

Syfte

- ✓ För att anpassa Trafikverkets och järnvägsbranschen i Sveriges information om tågsammansättningar enligt TAF/TAP.
- ✓ Konsolidera och vidmakthålla de förmågor och funktioner som applikationerna tillhandahåller.
- ✓ Tekniskt modernisera systemet.

Mål

- ✓ Ökad i kvalité i information om tågsammansättningar som ökar förmåga att hantera avvikelser från produktionsplan.
- ✓ Ökad i kvalité i Trafikverkets fakturering över utnyttjad spårkapacitet.
- ✓ Högre kvalité, säkerhet och bättre användarupplevelse eftersom användargränssnitt blir anpassat till sitt syfte.

Hur kommer detta att påverka användarna av Opera ?

Järnvägsföretag

Manuella rapportörer får ett annat gränssnitt.

Maskinella rapportörer behöver rapportera enligt TAF/TAP.

"Rapporteringsfönstret" (när man kan rapportera sammansättning av visst tåg) kommer att bli kortare.

Operativ Trafikledning (Trafikverket)

Bättre användarupplevelse genom nytt gränssnitt som liknar andra.

Nya funktioner som övervakar att tågsammansättning är korrekt rapporterad.

Inga förändringar i arbetssätt.

Uppföljningsprocesser.

De som idag använder Opera i eftermarknad- eller uppföljningssyfte kommer att finna informationen i andra verktyg/system.

Projektorganisationen

Projektgrupp

Ricky Kvist IKTjn (projektledare)

Jörgen Larsson TRvetsj (kravställare, verksamhetsnära förvaltare samt biträdande projektledare)
 Tommie Andersson TRvetp (informationsförvaltare)
 Ramona Lindow IKTjts (tekniknära förvaltare IKT)
 Magdalena Gudmundsson IKTjts (kravanalytiker och ansvarig för TAF/TAP frågor)
 Ingemar Berg TRonåli (verksamhetsexpert trafikledning)
 Anders Hillerström TRono2(verksamhetsexpert trafikledning)
 Ingela Larsson TRpte (fakturerings)
 Annacarin Mörsell IKTjts (acceptanstestledare)
 Karl Åkerlund IKTjti (Projektledare IT hos Trafikinformerare där operativ historik skall byggas)

Styrgrupp

Sponsor är Gunnar Bengtsson TRvetsj och biträdande sponsor Nils Rosén TRvetsj

Cecilia Olofsson, representant TRpku (Kundansvariga)
 Jens Lindow UHjv, representant för uppföljningssystemet LUPP
 Petter Edzén, representant för TRvetp Planera Trafik
 Johan Marengård, TFL FO Trafikstyra Järnväg
 Christina Sveder Resursägare IKTjts

Järnvägsföretag	Rapporterar	Trafikverket kundansvarig
SJ AB (resandetåg)	Maskinell	Anders Viklund
MTR Express (resandetåg)	Maskinell	Per Joelsson
Green Cargo (godståg)	Maskinell	Eva Hultgren
Hector Rail (godståg)	Maskinell	Kerstin Augustsson
Snälltåget (resandetåg)	Manuellt	Stefan Jonsson
Saga Rail (resandetåg)	Manuellt	Stefan Jonsson
CFL Cargo (godståg)	Manuellt	Frida Seedorff
Tågfrakt (godståg)	Manuellt	Mathilda Grönberg
Sparktrade (entreprenör)	Manuellt	Frida Seedorff
TransRail (Rapportör för bl.a. Tågåkeriet)	Manuellt	Mathilda Grönberg

Utvecklingsteamet

Topas-teamet

Består av en Scrum Master (Ramona), en testledare, en kravanalytiker och fem systemutvecklare. Förvaltar idag b.la Opera och Körorder

Använder ett agilt arbetssätt med tvåveckors sprintar, således demo varannan vecka. Bjuder in externa intressenter till demo via Skype med några veckors framförhållning.

Observera! Common Interface tillhandahålls av IKC (integrationskompetens center) på Trafikverket, detta team jobbar BARA med Train Composition Message av TAF/TAP.

Vi hoppas ni dyker upp på demo när inbjudan kommer och välkomnar er att medverka i de tester som berör inrapportering av tåg

Planen:

Börjar med att bygga integrationen med Common interface, således inrapporteringen av tågsammansättningar

Opera blir kvar, men avvecklas successivt under utvecklingstiden

Operas tågrapportering kommer fungera parallellt med inrapportering till Common interface för att med tiden att avvecklas, inget datum satt ännu. Kommer att kommunicera ut detta i god tid innan

För mer information;

Ricky Kvist IKTjn (Projektledare) ricky.kvist@trafikverket.se

Jörgen Larsson TRvetsj (Verksamhetsnära förvaltare samt biträdande projektledare) jorgen.larsson@trafikverket.se

Ramona Lindow IKTjts (Tekniknära förvaltare IKT) ramona.lindow@trafikverket.se

Magdalena Gudmundsson IKTjts (Ansvarig i projektet för TAF/TAP frågor) magdalena.gudmundsson@trafikverket.se

Sung-Oun Stenberg (Projektledare införande av CI på IKC) sung-oun.stenberg@trafikverket.se

Kenneth Lind (IKC och del av TAF/TAP förvaltning) kenneth.k.lind@trafikverket.se

MASKINELL RAPPORTERING

TAF/TAP

Kenneth Lind

Se separat presentation



Diskussionsfråga:

***Vad ser du/ditt företag som den största fördelen
kontra utmaningen med införandet av TAF/TAP?***

MASKINELL RAPPORTERING

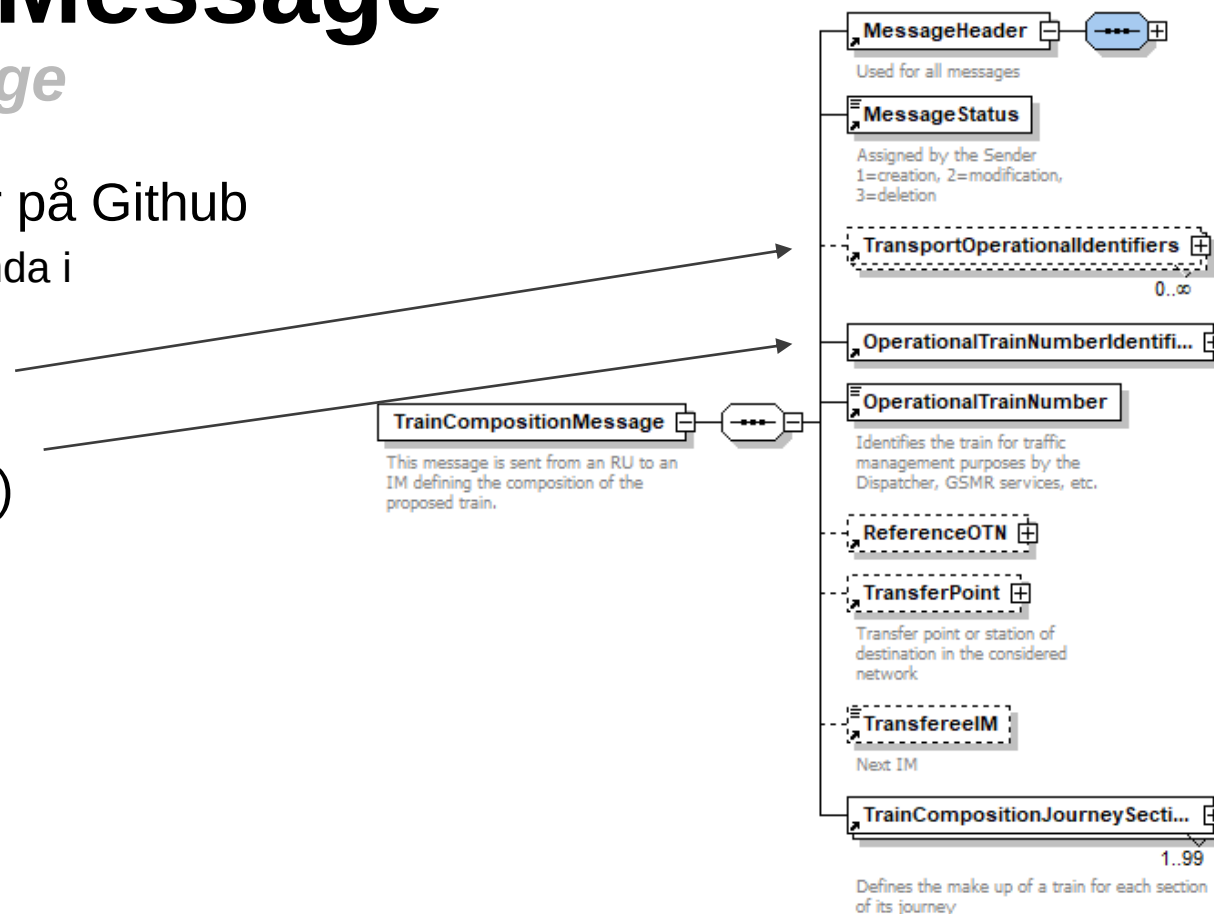
Förändringar, nyheter, utmaningar, möjligheter

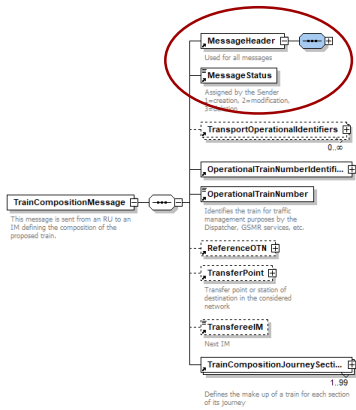
Jonny Påls & Magdalena Gudmundsson

TrainCompositionMessage

PassengerCompositionMessage

- Kandidat-version finns att ladda ner på Github
 - Har med de ändringar som förväntas landa i nästa officiella version
- Optional, ej obligatoriskt (streckat)
- Mandatory, obligatoriskt (heldragen)





<IDNR>

MessageHeader

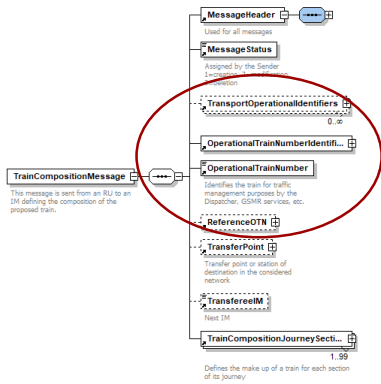
- MessageType: ex. 8008 TrainCompositionMessage
- MessageTypeVersion
- MessageIdentifier
- MessageDateTime
- **MessageHeader** – MessageRoutingID, SenderReference
- MessageSender – CI_InstanceNumber
- MessageRecipient – CI_InstanceNumber

Ger information om meddelandet

<IDNR>

MessageStatus

Assigned by the Sender
1=creation
2=modification
3=deletion



<IDNR>

TransportOperationalIdentifiers

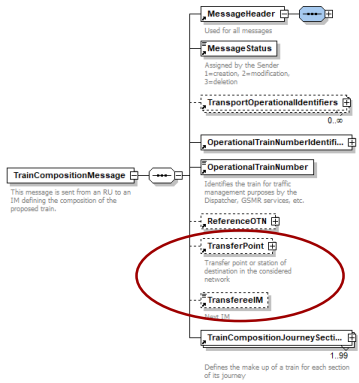
- ObjectType
- Company
- Core
- Variant
- TimetableYear
- Startdate

Identifierar tåget

<IDNR>

OperationalTrainNumberIdentifier

- OperationalTrainNumber
- ScheduledTimeAtHandover
- ScheduledDateTimeAtTransfer



<IDNR>

TransferPoint

- CountryCodeISO
- LocationPrimaryCode
- PrimaryLocationName
- LocationSubsidiaryCode
- AllocationCompany
- LocationSubsidiaryName

“Transfer point or station of destination in the considered network”

<IDNR>

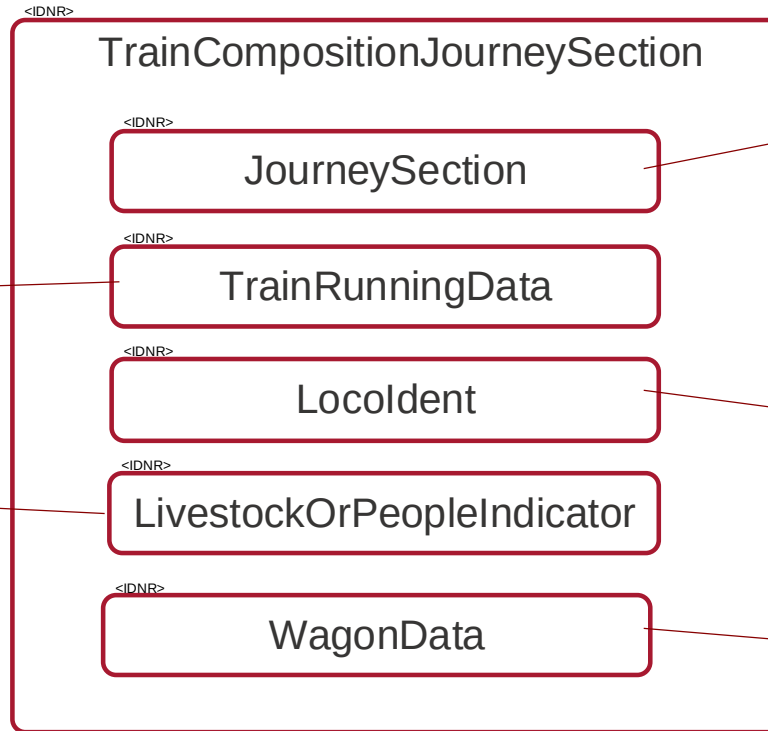
TransfereeIM

“Next IM”



Data för tågfärd

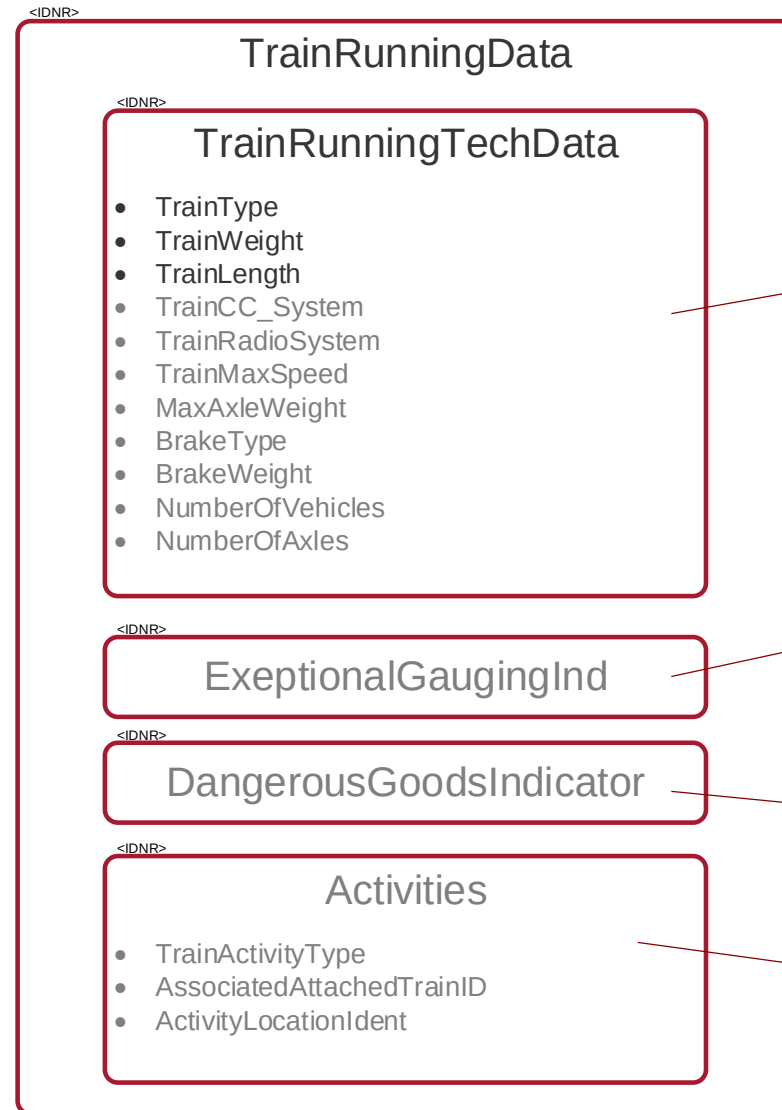
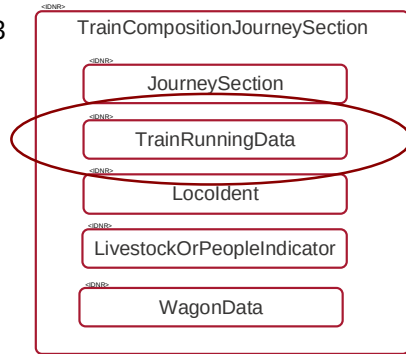
Indikator boskap eller
persontransport



Färdväg
- Avtalad avgångsplats
- Avtalad ankomstplats

Teknisk data
dragfordon

Teknisk data vagn

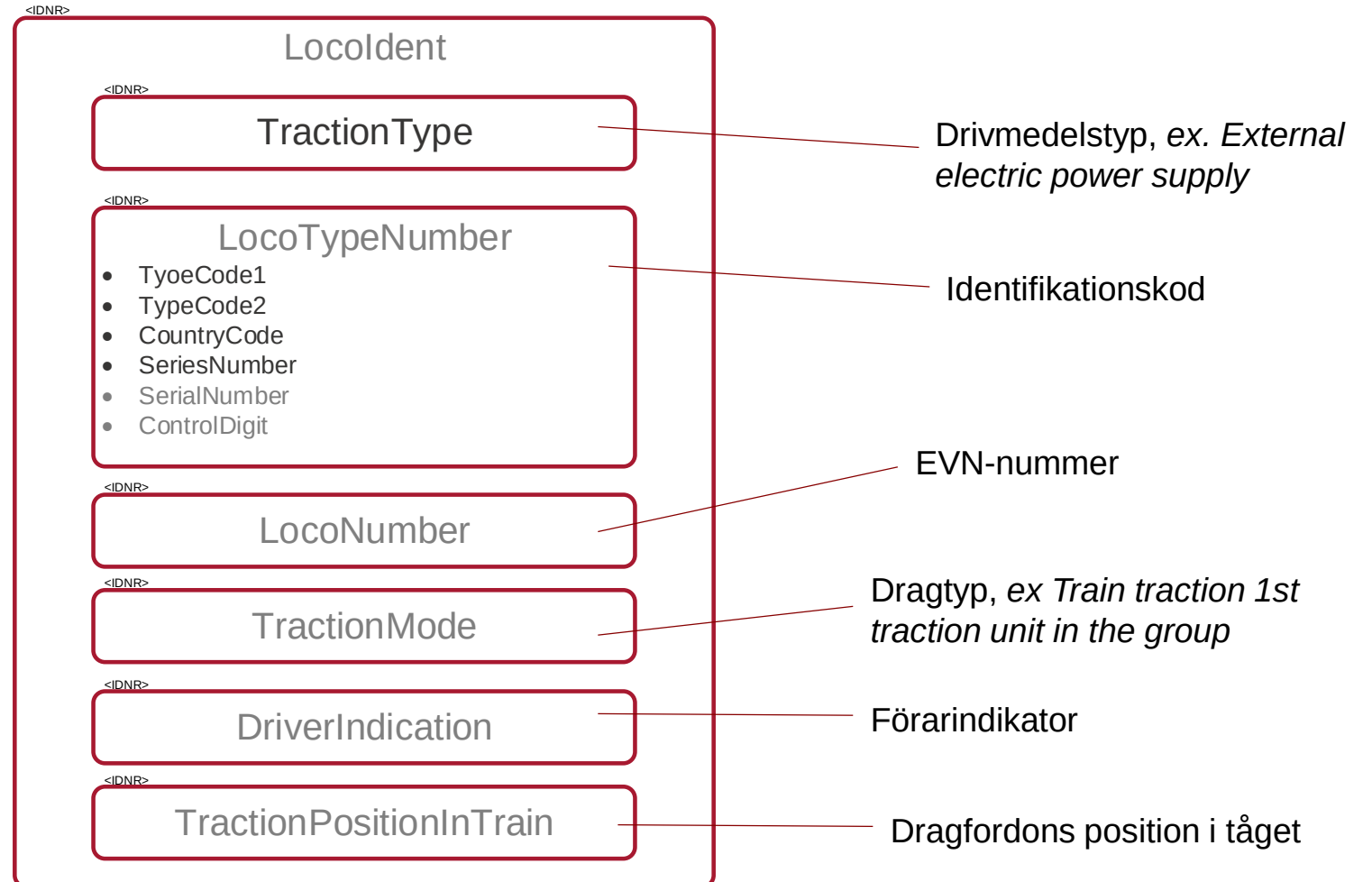
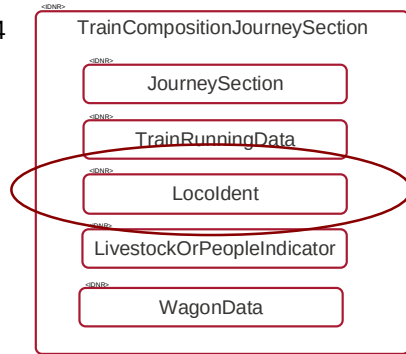


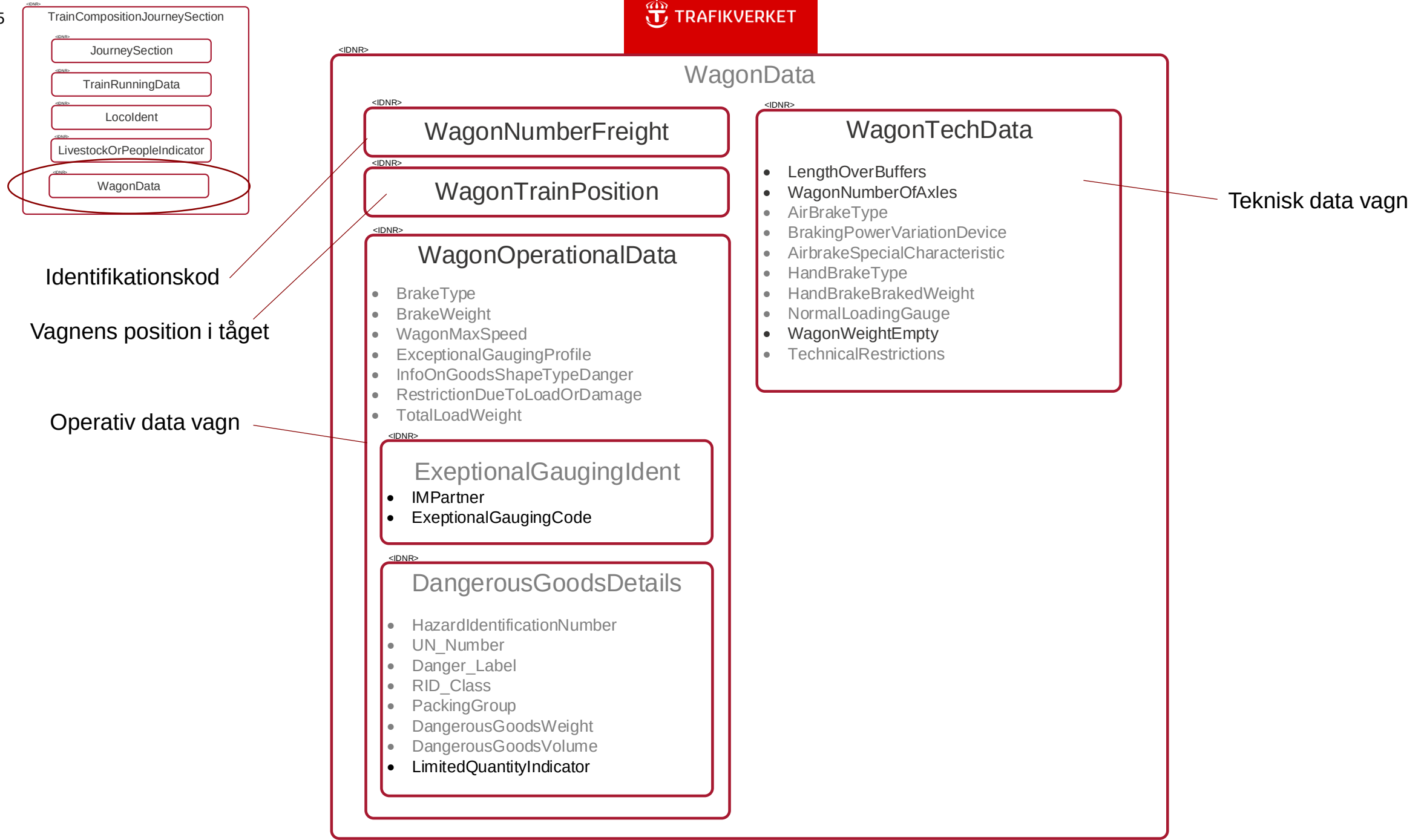
Teknisk data tågfärd

Indikator
specialtransport

Indikator farligt gods

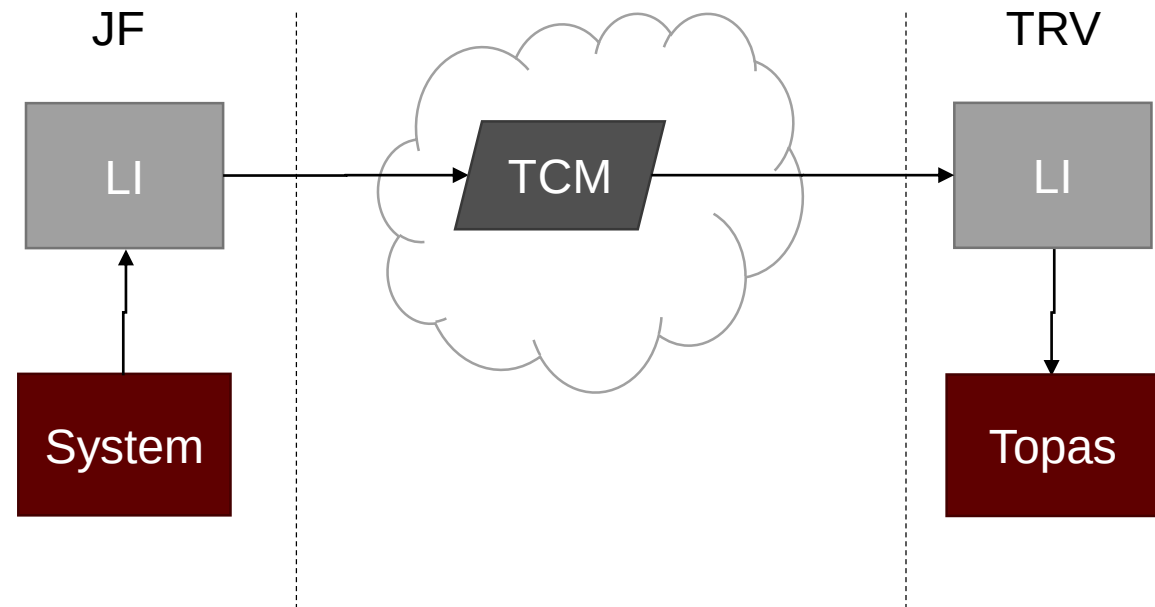
Trafikaktiviteter. *Ex operational stop, commercial stop etc.*





Maskinell rapportering

- Endast via CI (Common Interface) enligt TAF/TAP



Förändringar

- Ingen samrapportering - hela tågsammansättningen i ett meddelande
- Vid förändringar, skall hela meddelandet om tågsammansättning skickas om.
- Om flera JF är involverad i en färd skall JF skicka data mellan varandra – trv kommer inte att agera hub
- Endast rapportering på avtalsplatser

Nyheter i Topas

- Höja datakvalitet – effektivisera, automatisera, rätt avgifter...
- Koppling mot OVR – slippa ange data
- Avvikelselarm
- Övergångslösning gamla Opera
- Extern data cache för distribution

Utmaningar

- Telefonnummer till förare
- OTN och utgångsdatum
- TrainId
- Annonseringsinformation i TAP

Diskussionsfråga:

Vad ser du/ditt företag som den största utmaningen med att rapportera tågsammansättning maskinellt?

MANUELL RAPPORTERING

TAF/TAP

Kenneth Lind och Magdalena Gudmundsson







Diskussionsfråga:

***Vad ser du/ditt företag som den största fördelen
kontra utmaningen med införandet av TAF/TAP?***

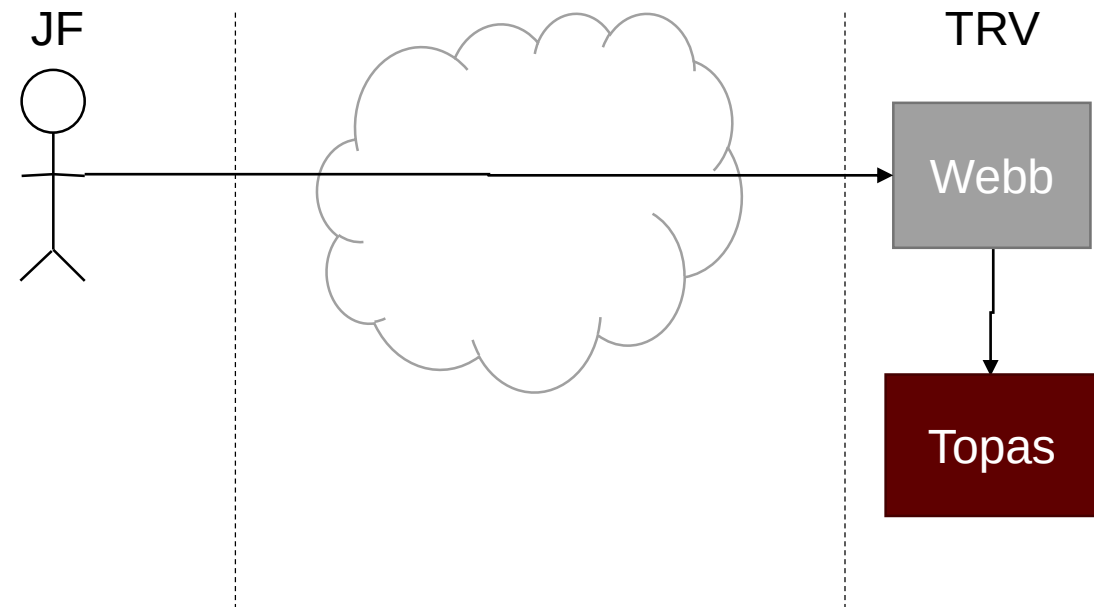
MANUELL RAPPORTERING

Förändringar, nyheter, utmaningar, möjligheter

Jörgen Larsson & Magdalena Gudmundsson

Manuell rapportering

- Webbapplikation



Förändringar

- Omlopp försvinner
- Endast rapportering på tidtabellsplatser
- Ingen uppföljning

Nyheter i Topas

- Höja datakvalitet – effektivisera, automatisera, rätt avgifter...
- Fokus på användbarhet – utseende, mindre manuell inmatning
 - Koppling mot OVR
 - Utgå från tidtabell
- Avvikelselarm
- Övergångslösning gamla Opera
- Extern data cache för distribution

MANUELL RAPPORTERING

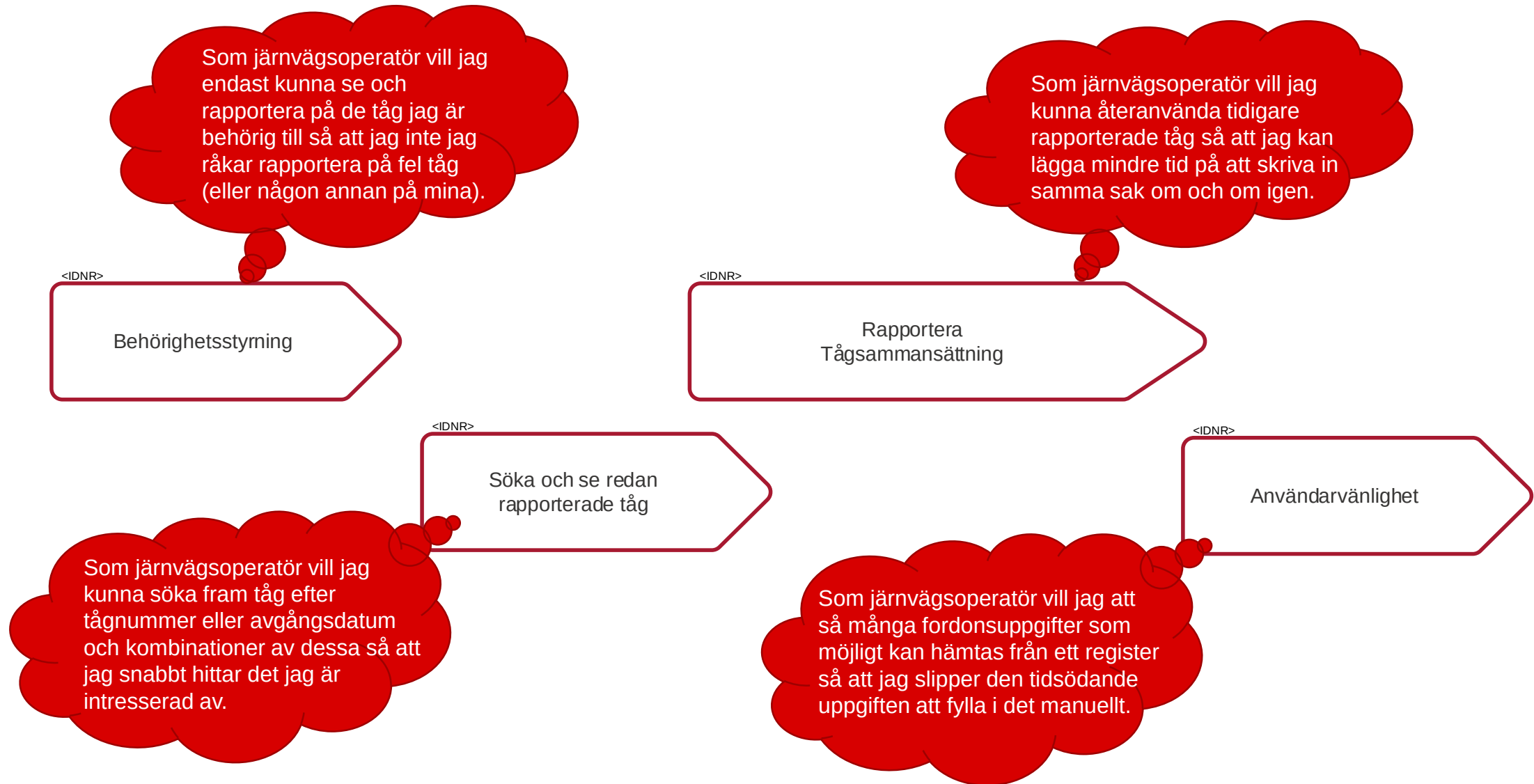
Behov & önskemål

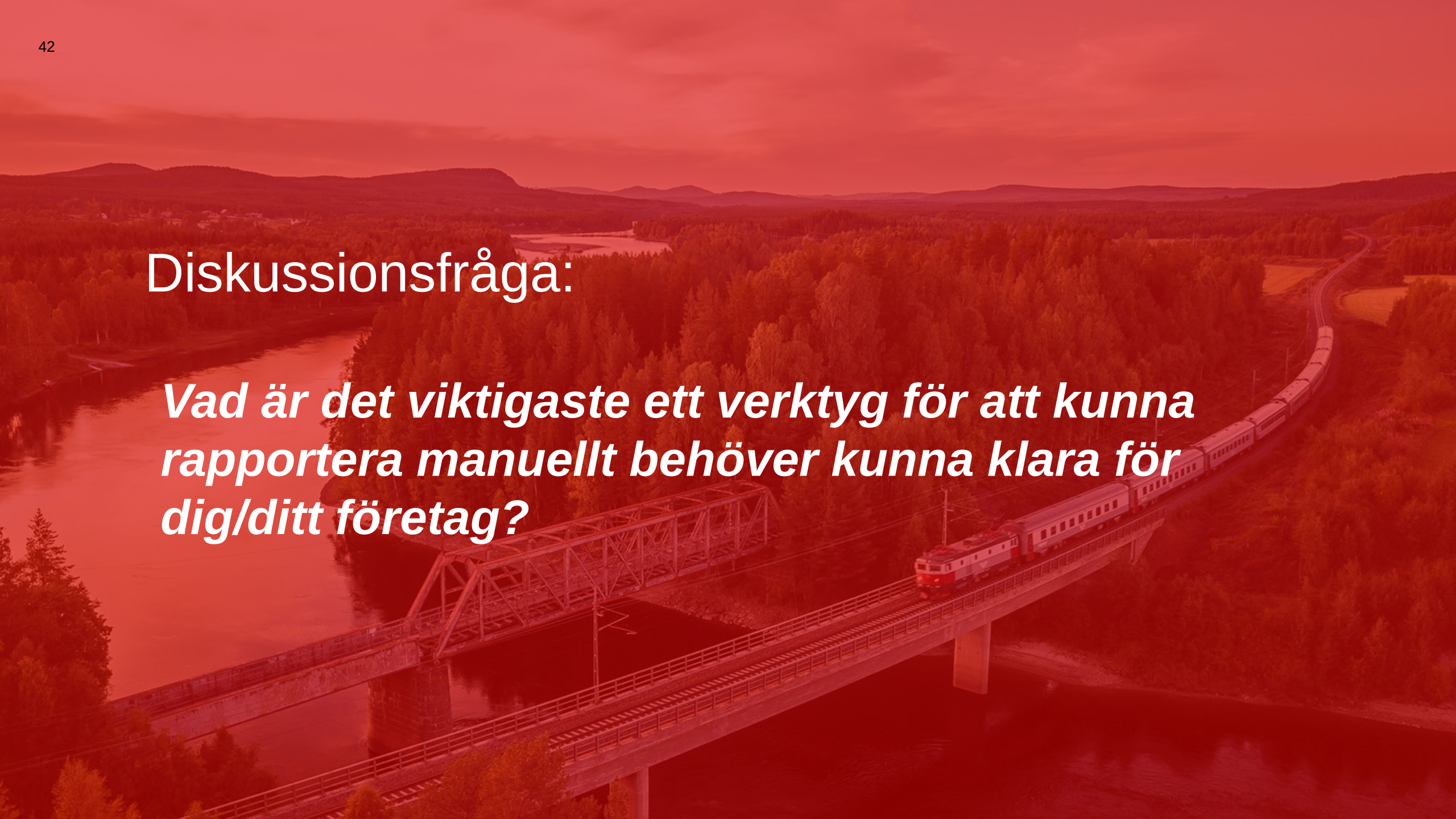
Jörgen Larsson & Magdalena Gudmundsson

Att uttrycka ett behov i en user story:

Vem? Vad? Varför?

Som workshopdeltagare vill jag ha mitt kaffe extra starkt så att jag orkar vara fokuserad under längre stunder.



A scenic landscape featuring a river, a dense forest, and a train crossing a bridge. The entire image is overlaid with a red tint. The train is moving across a bridge that spans the river. The background shows rolling hills and a cloudy sky.

Diskussionsfråga:

Vad är det viktigaste ett verktyg för att kunna rapportera manuellt behöver kunna klara för dig/ditt företag?