



Výskumný ústav dopravný, a. s.
Veľký Diel 3323, 010 08 ŽILINA



Autorizovaná osoba SKTC-125 | Autorizovaná osoba SK05 | Notifikovaná osoba 1358
Authorized Body SKTC-125 | Authorized Body SK05 | Notified Body 1358

Signal Projekt s.r.o.

Mgr. Radek Böhm

Vídeňská 546/55,

639 00 Brno

Věc: Stanovisko VUD a.s. jako notifikované osoby 1358 k projektové dokumentaci stavby „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek“ z hlediska požadavků na interoperabilitu.

Firma Signal Projekt s.r.o. zaslala dne 07.06.2021 na VUD a.s. projektovou dokumentaci stavby „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek“. Dle informací uvedených v projektové dokumentaci a informací žadatele bylo zjištěno následující:

Jedná se o stavbu jejíž obsahem u subsystému CCT je rekonstrukce PZS na přejezdu P8325 v km 126,462. Dle rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu bude nově přejezd zabezpečen přejezdovým zab. zařízením kategorie 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací a s přenosem indikací a ovládání k dopravnímu zaměstnanci v DK ŽST Hnojník). Bude použito PZS reléového typu s elektronickými doplňky.

V rámci subsystému INF je rozsahem uvedené akce jen výměna součástí železničního svršku za typ, který má ES prohlášení o shodě s požadavky na interoperabilitu. Dále proběhne v rámci stavby rekonstrukce propustku na trubní propustek s DN600. Jedná se o stavbu bodového charakteru, která výrazně neovlivňuje úsekové vlastnosti interoperability.

Vyřádění pro Subsystém Traťové řízení a zabezpečení:

Dle TSI CCS (Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii v platném znění) se posouzení provádí dojde-li k výměně nebo rekonstrukci některé ze základní parametrů subsystému CCT (vlakové zabezpečovací zařízení, rádiová hlasová a datová komunikace nebo detekce vlaků). Dle projektové dokumentace a informací firmy Signal Projekt s.r.o. v rámci stavby jako ovládací prvky PZS zůstanou stávající počítače náprav se směrovým výstupem. V rámci stavby nebudou zřizovány nové počítačové úseky. Přibližovací úseky budou vypočítány na stávající traťovou rychlost a vzhledem k doplnění závor dojde k jejich prodloužení. Ostatní části subsystému zůstanou rovněž beze změn. V návaznosti na výše uvedený rozsah stavby není potřebné posouzení shody s požadavky na interoperabilitu.

Vyřádění pro Subsystém Infrastruktura:

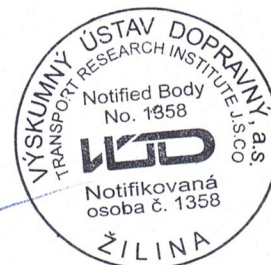
V souladu s dopisem Ministerstva dopravy (dopis značky 15/2012-130-INF/1, ze dne 23.10.2012) „Uplatňování požadavků interoperability na konvenční železniční tratě“ spadá výše uvedený rozsah stavby do části B.2.a „Akce malého rozsahu“, a tudíž není nutné posouzení shody na požadavky interoperability ve fázi celkového návrhu ani realizace a závěrečného zkoušení.

Požadavky TSI INF (Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii, ve znění Prováděcího Nařízení Komise 2019/776 ze dne 16. května 2019) se proto na tuto stavbu neuplatní.

V Žilině dne 16.08.2021

Vypracovali:

Ing. Petr Felgr, vedoucí inspektor (INF)
Ing. Pavel Bízek, vedoucí inspektor (CCT)



Schválil: Bc. Lubomír Vlasko
vedoucí Certifikačního orgánu pro výrobky VÚD, a.s.