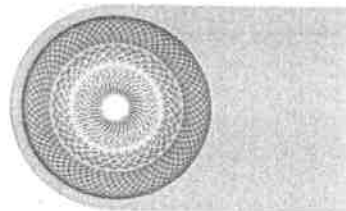


Pořadové číslo	Název subjektu	Adresa	Datum obeslání	Číslo jednací	Datum doručení	Vyjádření	Poznámka
1	Výzkumný ústav železniční, a.s.	Novohradská 1698, 142 01 Praha 4					



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.

N.2.5 - 1



Dílčí stanovisko o ověření ES Ověření

Číslo certifikátu: **1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01**

V souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016
(ve znění pozdějších předpisů).

Předmět posouzení: **Subsystém Traťové řízení a zabezpečení, fáze Celkový návrh
Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P673 v km 8,288 a zrušení
přejezdu P672 v km 7,474 na trati Staňkov - Poběžovice**

Žadatel: **HTA technika, s.r.o.**
se sídlem: Klatovská 100, 301 00 Plzeň

Požadavky posouzení: **TSI CCS 2016/919 ve znění prováděcích nařízení Komise (EU) 2019/776 a
2020/387**

Vynětí z posouzení: **Žádné**

Použitý modul: **SG dle rozhodnutí Komise 2010/713/EU**

Výsledek posouzení: **Výše uvedený předmět posouzení splňuje požadavky, viz NoBo-File, čl. 6.
Základní požadavky byly posouzeny jako vyhovující pouze prostřednictvím
splnění požadavků příslušných TSI**

Omezení/Podmínky: **Bez omezení**

NoBo-File: **1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01-T ze dne 23.09.2021**

Platnost: **od: 23.09.2021** **do: neomezena**

Tento certifikát je platný pro předmět posouzení, jak je uvedeno výše, a tak
dlouho, dokud předmět posouzení a příslušná technická dokumentace nejsou
změněny.

Datum vydání:
23.09.2021

Podpis:

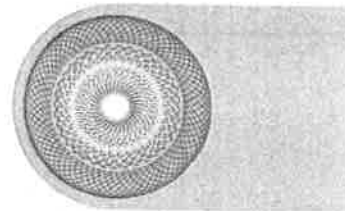
Digitálně podepsal
Ing. Marek Pětioký,
Ph.D.

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. Funkce: vedoucí NoBo
za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
se sídlem Novodvorská 1698/138b, 142 00 Praha 4 - Braník, Česká republika
ES-Identifikační číslo oznámeného subjektu "NoBo": 1714



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.

N.2.5 - 1



NoBo-File

č. 1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01-T

Související certifikát:

Název: Dílčí stanovisko o ověření
ES Ověření

Kód: 1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01

Datum vydání: 23.09.2021

Platnost: neomezena

Vydal: Výzkumný Ústav Železniční, a.s.,
jako oznámený subjekt.

Předmět posouzení: „Subsystem Traťové řízení a zabezpečení“
**Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P673 v km 8,288 a
zrušení přejezdu P672 v km 7,474 na trati Staňkov -
Poběžovice**

Datum vydání:
23.09.2021

Podpis:

Digitálně podepsal
Ing. Marek Pětioký,
Ph.D.

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. Funkce: vedoucí NoBo
za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
se sídlem Novodvorská 1698/138b, 142 00 Praha 4 - Braník,
Česká republika

ES Identifikační číslo oznámeného subjektu: 1714

Přehled změn

Vydání	Datum změny	Číslo článku	Popis změny

OBSAH

1.	ÚČASTNÍCI.....	4
1.1	Oznámený subjekt.....	4
1.2	Žadatel.....	4
2.	CERTIFIKÁTY VYDANÉ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM.....	4
3.	OMEZENÍ / PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ SUBSYSTÉMU INTEROPERABILITY.....	4
4.	ROZSAH PROJEKTU A DEFINICE.....	4
4.1	Všeobecné informace o výrobku.....	4
4.2	Technický rozsah a rozhraní.....	4
4.3	Historie projektu.....	4
4.4	Výjimky dle článku 7 směrnice.....	4
4.5	Seznam zvláštních případů.....	4
5.	PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE.....	4
5.1	Použité technické normy / Technické specifikace / Inovativní řešení.....	4
5.2	Doklady týkající se fáze celkového návrhu.....	5
5.3	Doklady týkající se fáze realizace a závěrečného zkoušení.....	5
5.4	Seznam výrobců a hlavních subdodavatelů.....	5
	Není relevantní.....	5
5.5	Ustanovení pro provoz.....	5
5.6	Ustanovení pro údržbu.....	5
5.7	Prvky interoperability.....	5
6.	INFORMACE O PROCESU ES OVĚŘENÍ.....	5
6.1	Popis posouzení shody.....	5
6.1.1	Základní údaje o postupu posouzení.....	5
6.1.2	Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu.....	5
6.1.3	Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení.....	5
6.1.4	Plán dozorů a související dokumenty.....	5
6.1.5	Rozhraní subsystému s ostatními subsystémy.....	5

Příloha 1:	Technický popis subsystému
Příloha 2:	Použitá technická dokumentace
Příloha 3:	Neobsazeno
Příloha 4:	Vlastnosti subsystému
Příloha 5:	Neobsazeno
Příloha 6:	Použité technické předpisy, dokumenty a normy
Příloha 7:	Neobsazeno

1. ÚČASTNÍCI

N.2.5 - 1

1.1 Oznámený subjekt

Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (zkráceně VUZ)

se sídlem Novodvorská 1698/138b, 142 00 Praha 4 - Braník, Česká republika
jako oznámený subjekt 1714

1.2 Žadatel

KTA technika, s.r.o. se sídlem Klatovská 100, 301 00 Plzeň

2. CERTIFIKÁTY VYDANÉ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM

Žádné

3. OMEZENÍ / PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ SUBSYSTÉMU INTEROPERABILITY

Bez omezení

4. ROZSAH PROJEKTU A DEFINICE

4.1 Všeobecné informace o výrobku

Viz Příloha 1

4.2 Technický rozsah a rozhraní

Viz Příloha 1

4.3 Historie projektu

Dodavatel návrhu subsystému	KTA technika, s.r.o.
Datum zhotovené návrhové dokumentace	10/2021
Projektový stupeň	Projekt
Zhotovitel subsystému	Není relevantní
Provozovatel subsystému	Správa Železnic, s.o.

4.4 Výjimky dle článku 7 směrnice

Žádné

4.5 Seznam zvláštních případů

Žádné

5. PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE

5.1 Použité technické normy / Technické specifikace / Inovativní řešení

Viz Příloha 6

Technické normy a specifikace byly použity v relevantním rozsahu požadavků TSI

5.2 Doklady týkající se fáze celkového návrhu

Viz Příloha 2

N.2.5 -

5.3 Doklady týkající se fáze realizace a závěrečného zkoušení

Není relevantní

5.4 Seznam výrobců a hlavních subdodavatelů

Není relevantní

5.5 Ustanovení pro provoz

Není relevantní

5.6 Ustanovení pro údržbu

Není relevantní

5.7 Prvky interoperability

Ve fázi posouzení celkového návrhu subsystému nebyly k dispozici detailní informace o použitých prvcích interoperability (vč. certifikátů).

6. INFORMACE O PROCESU ES OVĚŘENÍ

6.1 Popis posouzení shody

6.1.1 Základní údaje o postupu posouzení

Fáze	Žádost	Datum přijetí žádosti	Žadatel
Celkový návrh	ZDA21181CCT	27.08.2021	KTA technika, s.r.o.

Důvod pro vydání dílčího ověření:

Posouzení pouze ve fázi Celkového návrhu subsystému

6.1.2 Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu

Výstupy z posouzení fáze celkového návrhu popsal oznámený subjekt v interním dokumentu „Zpráva o zjištěních“ č. ZZA21181CCT-0 ze dne 23.09.2021. Zpráva o zjištěních je uložena u oznámeného subjektu.

6.1.3 Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení

Není relevantní

6.1.4 Plán dozorů a související dokumenty

Není relevantní

6.1.5 Rozhraní subsystému s ostatními subsystémy

Je zajištěno v rámci příslušných TSI kap. 4.3.

* * *

Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení P673 ležícího v km 8,288 mezistaničního úseku Staňkov – Horšovský Týn trati č. 717C Staňkov - Poběžovice, která je součástí dráhy regionální. Platí, že požadavky TSI CCS se vztahují na celý železniční systém v Evropské unii.

V rámci stavby dojde ke komplexní rekonstrukci PZZ. Pro kontrolu volnosti přibližovacích úseků bude částečně využita stávající a nově vybudovaná výstroj počítače náprav.

Rozsah posouzení je vymezen následovně:

- Přejezd P673 a příslušné počítací body ležící na trati č. 717C

Provozní soubory, které jsou předmětem posouzení:

- **PS 11-01-31** PZZ přejezdu P673 v km 8,288

**POUŽITÁ TECHNICKÁ
DOKUMENTACE**

1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01-T

ze dne 23.09.2021

Příloha 2

Strana 1 (celkem 1)

P.č.	Číslo (označení) dokumentu, počet listů, název firmy	Název dokumentu	Datum vydání	Datum poslední revize	Poznámka: Např.: výkres, protokol, výpočet, oprávnění apod.
1.	Typové výkresy a technické popisy				
[1.1]	A, KTA technika, s.r.o.	Průvodní zpráva	10/2021	08/2021	zpráva stupeň DUSP
[1.2]	B, KTA technika, s.r.o.	Souhrnná technická zpráva	10/2021	08/2021	zpráva stupeň DUSP
[1.3]	D.1.1.3, KTA technika, s.r.o.	PS 11-01-31, Technická zpráva PZZ přejezdu P673 v km 8,288	10/2021	08/2021	zpráva stupeň DUSP
[1.4]	D.1.1.3, KTA technika, s.r.o.	PS 11-01-31, Situační schéma PZZ přejezdu P673 v km 8,288	10/2021	08/2021	výkres stupeň DUSP
2.	Návody na obsluhu a údržbu – řeší relevantní obchodně technická dokumentace (především Návody pro obsluhu a údržbu) instalovaných zabezpečovacích zařízení				

Pro posouzení bylo využito nařízení Komise (EU) 2016/919 ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776, PNK (EU) 2020/387 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii, dále již jen TSI CCS.

Rozsah posouzení – požadavky TSI				
č.	Technická specifikace TSI CCS odd.	Zkoumaná hodnota	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
1.	6.3.4	Použití prvků interoperability.	Zkontrolovat, zda jsou všechny prvky interoperability, které mají být zabudovány do subsystému, pokryty ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem. Zkontrolovat podmínky a omezení používání prvků interoperability podle vlastností subsystému a prostředí. U prvků interoperability, které byly certifikovány podle verze TSI „Řízení a zabezpečení“, která se liší od verze uplatňované pro ES ověření subsystému, a/nebo podle souboru specifikací, který se liší od souboru specifikací uplatňovaných pro ES ověření subsystému, zkontrolovat, že certifikát stále zajišťuje soulad s požadavky TSI, která platí v současné době.	Ano
2.	4.2.5 4.2.7	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že vnitřní rozhraní subsystému byla náležitě nainstalována a náležitě fungují. (Nepoužije se pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
3.	6.3.4	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že doplňkové funkce (nespecifikované v této TSI) nemají vliv na povinné funkce.	Není relevantní
4.	4.2.9	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že hodnoty identifikátorů (ID) systému ETCS jsou v rámci přípustného rozmezí, a pokud tak požaduje tato TSI, že vykazují jedinečné hodnoty – základní parametr 4.2.9 (Nepoužije se pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
5.	4.2.10	Zabudování prvků interoperability do subsystému ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1	Minimální délka úseku kontroly volnosti počítače náprav je 20 m. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Ano
6.	4.2.10	Zabudování prvků interoperability do subsystému ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4	Minimální vzdálenost počítačového bodu od námezničky přilehlé výhybky je 5m. Platí pro vysokorychlostní tratě. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
7.	4.2.10	Zabudování prvků interoperability do subsystému ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5	Minimální vzdálenost počítačového bodu od námezničky přilehlé výhybky je 4,2 m. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní

8.	6.3.4	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat správnou instalaci zařízení a podmínek uvedených výrobcem a/ nebo provozovatelem infrastruktury. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
9.	4.2.15	Viditelnost traťových objektů traťového subsystému řízení	Zkontrolovat, že jsou splněny požadavky na návěští tabule uvedené v této TSI (vlastnosti, kompatibilita s požadavky na infrastrukturu (rozchod...), kompatibilita s výhledovým polem strojvedoucího)	Není relevantní
10.	4.2.3	Zabudování do infrastruktury	Funkce traťového zařízení ERTMS/ETCS.	Není relevantní
11.	4.2.4	Zabudování do infrastruktury	Funkce mobilní komunikace pro železnice – GSM-R.	Není relevantní
12.	4.2.16	Zabudování do infrastruktury	Kontrola, že nově instalované zařízení je slučitelné s traťovým prostředím.	Ano
13.	4.2.3	Zabudování do staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení	Zkontrolovat, že všechny funkce vyžadované aplikací jsou prováděny v souladu se specifikacemi, na které odkazuje tato TSI. Zkontrolovat správnou konfiguraci parametrů (telegramy zařízení Eurobalise, zprávy RBC, umístění návěštních tabulí, atd.). Zkontrolovat, že rozhraní jsou správně instalována a náležitě fungují. Zkontrolovat, že traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ správně funguje podle informací na rozhraní se staničními, traťovými a přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (např. náležité vytváření telegramů zařízení Eurobalise jednotkou LEU nebo zpráv RBC).	Není relevantní
14.	4.2.4	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel	Kontrola pokrytí GSM-R	Není relevantní
15.	4.2.3 4.2.4 4.2.5	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel	Provedení scénářů provozních zkoušek systémů ERTMS	Není relevantní
16.	4.2.10	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1	Minimální délka úseku kontroly volnosti kolejového obvodu 20 m.	Není relevantní
17.	4.2.10	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4	Minimální vzdálenost izolovaného styku od námezníku přilehlé výhybky je 5 m. Platí pro vysokorychlostní tratě.	Není relevantní
18.	4.2.10	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5	Minimální vzdálenost izolovaného styku od námezníku přilehlé výhybky je 4,2 m.	Není relevantní

VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU

19.	4.2.10 4.2.11	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1, 3.1.2.5, 3.1.7.2, 3.2.1, 3.1.2.3, 3.1.4.1, 3.1.6, 3.1.7.1, 3.1.9, 3.2.2.2, 3.2.2.4 ¹ , 3.2.2.6 ²	Použití perspektivních resp. preferovaných kolejových obvodů zavedených pro provoz na síti SŽDC s.o.	Není relevantní
20.	4.2.10 4.2.11	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.7.2, 3.2.1	Použití vhodného systému vozidlových smyček.	Není relevantní
21.	6.3.4	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav)	Správná instalace a podmínky.	Není relevantní
22.	4.2.1.1	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	Soulad s bezpečnostními požadavky <ul style="list-style-type: none"> • Splnění požadavků na technickou a funkční bezpečnost. 	Ano
23.	4.5.2	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	Soulad s požadavky týkajícími se údržby.	Ano
24.	4.2.10 4.2.11 4.2.16	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel: zkoušky za podmínek představujících předpokládaný provoz	Ověření zkouškou funkce systémů detekce vlaků Ověření zkouškou, že je traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ slučitelný s traťovým prostředím	Není relevantní
25.	4.2.17	Kompatibilita systému ETCS a rádiového systému	Potřebnou definici kontrol ESC a RSC má k dispozici agentura	Není relevantní

¹ Pro jiné rozsahy pracovních frekvencí, než je uvedeno v tabulce 13, je požadavek otevřený bod² Pro jiné pracovní frekvence, než je uvedeno v tabulce 15, je požadavek otevřený bod

Rozsah posouzení – požadavky TSI / otevřené body (vnitrostátní požadavky)				
č.	Technická specifikace	Posuzovaný parametr	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
1.	TSI CCS, odd. 4.2.10 odd. 4.2.11	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.4.2, 3.1.5, 3.1.10, 3.2.2.1, 3.2.2.2 ³ , 3.2.2.6 ⁴	ČSN 34 2613 ed. 3 ČSN 34 2614 ed. 3 ČSN CLC/TS 50238-2	Není relevantní
2.	TSI CCS, odd. 4.2.1.2	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	ČSN EN 50 126-1 ed.2 ČSN EN 50 126-2 TNŽ 34 2620 ⁵ ČSN 34 2650 ed. 2 ⁶	Ano

³ Týká se jen v případě použití stejnosměrných napájecích systémů⁴ Souvisí s body 3.2.2.1, 3.2.2.2⁵ definuje funkční požadavky SZZ a TZZ⁶ definuje funkční požadavky PZZ

**POUŽITÉ TECHNICKÉ
PŘEDPISY,
DOKUMENTY A NORMY**

1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01-T

ze dne 23.09.2021

Příloha 6

Strana 1 (celkem 2)

P. č.	Označení	Název	Ze dne
1. Použité Směrnice a TSI			
1.1	směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797	O interoperabilitě železničního systému ve Společenství	11.05.2016
1.2	směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/700	kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu	25.05.2020
1.3	Nařízení Komise (EU) 2016/919	O technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii	27.05.2016
1.4	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/776	kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1299/2014, (EU) č. 1301/2014, (EU) č. 1302/2014, (EU) č. 1303/2014 a (EU) 2016/919 a prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU, pokud jde o soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a provádění konkrétních cílů stanovených v rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474	16.05.2019
1.5	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/387	kterým se mění nařízení (EU) č. 321/2013, (EU) č. 1302/2014 a (EU) 2016/919, pokud jde o rozšíření oblasti použití a prodloužení přechodných fází	09.03.2020
1.6	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6	O Evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu	05.01.2017
1.7	rozhodnutí Komise 2010/713/EU	O modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES	09.11.2010
2. Závazné normy nebo jiné dokumenty uvedené v TSI			
Povinné normy dle Přílohy A, Tab. A3			
Povinné specifikace dle Přílohy A, Tab. A 2.3 (Soubor specifikací č. 3)			
2.1	ČSN EN 50 126-1 ed. 2	Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS) – Část 1: Generický proces RAMS	01.03.2019
2.2	ČSN EN 50 126-2	Drážní zařízení – Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS) – Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti	01.03.2019
2.3	ČSN EN 50 128 ed. 2	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Software pro drážní řídicí a ochranné systémy	01.04.2012
2.4	ČSN EN 50 129	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Elektronické zabezpečovací systémy	01.12.2003
2.5	ČSN EN 50 159	Drážní zařízení – Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat – Komunikace v přenosových zabezpečovacích systémech	01.08.2011
2.6	ERA/ERTMS/033281 (ver. 4.0) (index 77)	Interfaces between control-command and signalling trackside and other subsystems	20.09.2018



**POUŽITÉ TECHNICKÉ
PŘEDPISY,
DOKUMENTY A NORMY**

1714 / 8.6 / SG / 2021 / CCT / CS / 4254 / V01-T

ze dne 23.09.2021

Příloha 6

Strana 2 (celkem 2)

3. Doporučené normy nebo jiné dokumenty neuvedené v TSI			
3.1	ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení. Přejezdové zabezpečovací zařízení.	01.03.2010

Při posuzování byly použity harmonizované české technické normy, které plně přejaly požadavky stanovené evropskou normou. Normativní část obou norem je identická.