

Žádost/Dotaz:

1. Jaký řídicí systém či systémy EOv tramvajových tratí používáte?
2. Kdo je dodavatelem, popř. výrobcem Vámi používaného řídicího systému EOv?
3. Jaký způsob komunikace pro EOv tramvajových tratí používáte?
4. Používáte řídicí systém EOv od jiného výrobce, než je výrobce zařízení pro vyslání signálu (vysílač) umístěného v tramvajovém voze? Pokud ano, o jaké výrobce se jedná?
5. Vlastníte komunikační protokol pro ovládání jednotlivých prvků EOv popř. kdo je vlastníkem Vámi používaného protokolu EOv?

Odpověď:

1. V Plzni je pro elektrické ovládání a ohřev výměn používán kompletní systém s řídicí skříní typu TMPKM a TSC 3.1 (SIL3) nebo TSC 3.2 (SIL3) umístěný vedle tratí a elektro-hydraulickým přestavňákem TSH umístěným v zemní skříní výhybky. Součástí systému jsou blokovací prvky, signalizační lampa a přijímač stavěcího signálu. Starší systémy TMPKM již postupně měníme za nové systémy TSC.

2. Výrobce a dodavatel systému je firma Elektroline a.s., která na zařízení provádí rovněž záruční a pozáruční servis.

3. U starých typů řízení TMPKM je použit radiový přenos na frekvenci 433 MHz. Tento radiový systém je z větší části již nahrazen novým komunikačním systémem VETRA, který komunikuje na frekvenci 2,4GHz a přenos je obousměrný. Tento komunikační systém VETRA je vybaven na všech vozidlech a ve městě už zbývá jen několik systému, které ještě používají starý typ rádiového přenosu na 433MHz.

4. Jiný řídicí systém EOv nepoužíváme.

5. Komunikační protokol pro ovládání jednotlivých prvků EOv nevlastníme. Vlastníkem protokolu je výrobce systému EOv, který je zároveň výrobcem palubního zařízení tramvaje pro vyslání signálu na přestavení výhybky, tzn. společnost Elektroline a.s. V případě potřeby použít informace obsažené v komunikačním protokolu mezi tramvají a řídicím systémem není problém se s výrobcem zařízení domluvit na poskytnutí těchto informací, pouze s úhradou případných přiměřených nákladů vynaložených na zpřístupnění těchto informací.

Systém mimo to umožňuje rozšíření o další přijímače radiového signálu umístěné na místech, které si definuje např. dodavatel systému dopravní signalizace SSZ, apod. Informace do cizích systémů mohou být poskytnuty domluveným komunikačním protokolem mezi dekódovací jednotkou radiového signálu z tramvaje a příslušným cizím systémem anebo pomocí galvanicky oddělených signálů z reléové jednotky. Dekódovací jednotka může být umístěna přímo v cizím zařízení.