**Bản giải trình ý kiến góp ý của các đơn vị đối với Dự thảo 3.0**

**“Quy chuẩn KTQG về Thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động”**

*(Kèm theo công văn số: /CĐSVN-KHCN&MT ngày tháng 10 năm 2018*

*của Cục Đường sắt Việt Nam)*

**\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\***

**1. Các góp ý chung**

***- Vụ Pháp chế***

Đề nghị rà soát các lỗi chính tả trong dự thảo (rà soát các mục 3.3.2 đến 3.3.5 đề nghị sửa các cụm từ “0oC đến 55oC thành “00C đến 550C”, giãn cách giữa các từ trong văn bản cho thống nhất, in đậm đề mục 3.7.2.5, 2, Việt hóa các từ nước ngoài tại mục 3.10.3.2).

*Tiếp thu*

***- Tổng công ty ĐSVN***

+ Kiến nghị xem xét sửa tên Quy chuẩn trong Dự thảo thành “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị tự động phòng vệ đường ngang”, việc sửa tên quy chuẩn của Dự thảo như trên phù hợp với tên của hệ thống thiết bị đã nêu trong Quy trình bảo trì KCHT đường sắt ban hành theo Quyết định số 2320/QĐ-BGTVT ngày 30/6/2015 của Bộ GTVT và Tiêu chuẩn cơ sở bảo trì công trình đường sắt ban hành theo quyết định số 688/QĐ-CĐSVN ngày 31/12/2014 của Cục ĐSVN là thiết bị tự động phòng vệ đường ngang. Đồng thời phù hợp với các loại hình đường ngang (có người chốt gác và cảnh báo tự động) khi áp dụng lắp thiết bị tự động phòng vệ đường ngang. Khi tên Quy chuẩn được xem xét sửa, Tổng công ty đề nghị sửa nội dung Dự thảo cho phù hợp tên quy chuẩn thay đổi.

*Giải trình:*

*Giữ nguyên như Dự thảo*

*Lý do:*

*- Căn cứ theo quy định tại Luật Đường sắt 2017 và Thông tư 25/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 5 năm 2018 quy định về Đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt, giao cắt đường sắt - đường bộ bao gồm: giao cắt khác mức và giao cắt đồng mức (gồm: đường ngang có người gác, đường ngang cảnh báo tự động, đường ngang biển báo và lối đi tự mở);*

*- Căn cứ theo Đề cương được phê duyệt, phạm vi điều chỉnh của Dự thảo Quy chuẩn này quy định các yêu cầu kỹ thuật đối với các thiết bị của hệ thống phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động. Vì thế trong Dự thảo này sẽ không có các quy định liên quan đến các loại đường ngang khác bao gồm: đường ngang có người gác (chốt gác).*

***- Công ty CP TTTH Đà Nẵng***

+ Sửa đổi và thống nhất cụm từ “***đèn báo hiệu***” tại các mục sau: 1.4.2; 1.4.3; 3.6.2.1; 3.7.1.3; 3.7.1.5; 3.7.1.6; 3.7.1.7.

*Giải trình:*

*Giữ nguyên như dự thảo*

*Lý do:*

*Để thống nhất với cụm từ “Đèn tín hiệu” như quy định tại Thông tư 25/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 5 năm 2018 quy định về Đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt.*

+ Sửa đổi và thống nhất cụm từ “***chuông điện hoặc loa phát âm thanh***” tại các mục: 1.4.3; 3.6.2.1; 3.6.2.2; 3.6.3.1.c; 3.6.3.2.d; 3.6.3.3.c; 3.7.1.2; 3.7.1.3; 3.7.1.6; 3.7.1.7.

*Tiếp thu*

**2. Các góp ý chi tiết**

**QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA**

**VỀ THIẾT BỊ PHÒNG VỆ ĐƯỜNG NGANG CẢNH BÁO TỰ ĐỘNG**

# Quy định chung

## **Phạm vi điều chỉnh**

Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động (sau đây gọi tắt là Quy chuẩn) quy định các yêu cầu kỹ thuật đối với ***hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động*** trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia, nhằm bảo đảm an toàn trong quá trình vận hành.

## **Đối tượng áp dụng**

Quy chuẩn này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến công tác thiết kế, cung cấp, lắp đặt, giám sát, nghiệm thu, vận hành và bảo trì thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

## **Tài liệu viện dẫn**

Các tài liệu được viện dẫn dưới đây là cần thiết trong Quy chuẩn này. Trường hợp các tài liệu viện dẫn được sửa đổi, bổ sung và thay thế thì áp dụng phiên bản mới nhất.

QCVN 08:2018/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Khai thác đường sắt;

QCVN 06:2018/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Tín hiệu giao thông đường sắt;

QCVN 41:2016/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ;

QCVN 32:2011/BTTTT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chống sét cho các trạm viễn thông và mạng cáp ngoại vi viễn thông;

QCVN 81:2014/BTTTT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng dịch vụ truy cập Internet trên mạng viễn thông di động mặt đất IMT-2000;

QCVN 82:2014/BTTTT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng dịch vụ tin nhắn ngắn trên mạng viễn thông di động mặt đất;

QCVN 36:2015/BTTTT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng dịch vụ điện thoại trên mạng viễn thông di động mặt đất;

Thông tư số 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/05/2018 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về đường ngang và cấp giấy phép công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt;

Thông tư số 16/2018/TT-BGTVT ngày 04/04/2018 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về quản lý, bảo trì công trình đường sắt quốc gia;

Thông tư số 28/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt;

IEC/TS 61000: 2006 Tiêu chuẩn tương thích điện từ trường;

EN 50121-4 Tiêu chuẩn tương thích điện từ trường;

TCVN 4255:2008 (IEC 60529 : 2001) Tiêu chuẩn quốc gia về Cấp bảo vệ bằng vỏ ngoài (mã IP);

IEEE 802.3 Bộ tiêu chuẩn về điện và điện tử;

TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005) Tiêu chuẩn quốc gia về Thử nghiệm môi trường - Phần 2-30: Các thử nghiệm - Thử nghiệm Db: Nóng ẩm, chu kỳ (chu kỳ 12h+12h).

## **Giải thích từ ngữ**

Trong Quy chuẩn này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

### *Thiết bị phát hiện tàu:* là thiết bị có chức năng phát hiện chính xác sự xuất hiện của đoàn tàu thông qua các loại cảm biến, mạch xử lý tín hiệu.

### *Hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động* là hệ thống bao gồm: cần chắn tự động (nếu có); đèn tín hiệu và chuông điện hoặc loa phát âm thanh; tủ điều khiển; mạng cáp điều khiển, cáp điện; thiết bị phát hiện tàu; trung tâm giám sát; phần mềm điều khiển TBPVĐN CBTĐ và các thiết bị khác liên quan đến đảm bảo an toàn giao thông tại đường ngang;

***Vụ Pháp chế - Bộ GTVT***

*Đề nghị sửa lại viện dẫn “Hệ thống TBPVĐN CBTĐ” được quy định tại mục 1.4.2 của dự thảo, không phải thuộc phạm vi điều chỉnh tại mục 1.1.*

***Tiếp thu, chỉnh sửa lại nội dung quy định tại Mục 1.1 Phạm vi điều chỉnh, thống nhất sử dụng cụm từ “Hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động”****.*

### *Cảnh báo (hoặc báo hiệu)* là việc cung cấp các dịch vụ cảnh báo (báo hiệu) tự động tại đường ngang thông qua các phương thức để người tham giao giao thông đường bộ xác nhận có tàu đến đường ngang như: đèn hiệu (bằng mắt), chuông điện (bằng tai), cần chắn đường (khu vực cấm xâm nhập) để cảnh báo, ngăn chặn người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ không được phép vượt qua các đèn hiệu cấm, rào chắn đường hoặc tự quan sát tình hình giao thông về hai phía để nhanh chóng vượt qua đường ngang một cách an toàn khi đèn vàng sáng nháy;

### *Chế độ tăng cường* là chế độ thường trực kiểm tra các tham số kỹ thuật, giám sát các chức năng chính đối với hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động với tần xuất 120 phút/1 lần và sẵn sàng giải quyết các trở ngại, sự cố phát sinh trong quá trình vận hành hệ thống;

### *Tàu chạy bất thường* là các đoàn tàu chạy không tuân thủ tốc độ quy định, thời gian chạy tàu quá 5 phút kể từ thời điểm đoàn tàu chiếm dụng khu đoạn đến gần đường ngang hoặc tàu phải dừng đỗ do sự cố, tai nạn chạy tàu trên khu đoạn đến gần của đường ngang hoặc ngay trong phạm vi đường ngang;

### *Tương thích điện từ* là khả năng thiết bị, hệ thống thiết bị điện, điện tử hoạt động bình thường trong môi trường điện từ và không gây nhiễu đến thiết bị, hệ thống thiết bị khác.

## **Những chữ viết tắt**

CBTĐ : Cảnh báo tự động;

CCTĐ : Cần chắn tự động;

CSDL : Cơ sở dữ liệu;

TBPVĐN : Thiết bị phòng vệ đường ngang.

EN (European Standard): Bộ tiêu chuẩn châu Âu;

GPRS (General Packet Radio Service): Dịch vụ vô tuyến gói chung;

GSM (Global System in Mobile): Hệ thống thông tin di động toàn cầu;

IEC (International Electrotechnical Commission): Ủy ban kỹ thuật điện quốc tế;

IP (Internet Protocol): Giao thức internet;

IP (Ingress Protection): Quy định về mức độ bảo vệ của thiết bị điện tránh sự thâm nhập của vật cứng (bụi) và nước vào hệ thống thiết bị, trong bộ tiêu chuẩn IEC 60529;

LED (Light emitting diode): Diode phát quang;

PLC (Programmable Logic Controller): Bộ điều khiển logic khả trình;

SIL (Safety Integrity Level): Qui định mức độ toàn vẹn an toàn của hệ thống đường sắt; quy định này được chia làm 4 cấp từ cấp độ thấp đến cao, tương ứng là SIL1, SIL3, SIL3 và SIL4, thuộc bộ tiêu chuẩn châu Âu IEC 60529;

RAM (Random Access Memory): Là bộ nhớ truy cập ngẫu nhiên;

RAMS (Reliability, Availability, Maintainability, Safety): Là Độ tin cậy - Tính sẵn sàng để dùng – Khả năng bảo trì – Độ an toàn của một hệ thống thiết bị;

SMS (Short Message Service): Dịch vụ tin nhắn ngắn;

PCB FR4: Mạch in sợi thủy tinh chuẩn FR4;

# Yêu cầu kỹ thuật chung

2.1 Yêu cầu về độ tin cậy đối với hệ thống

* + Mức 1: ≥ 99,0%;
  + Mức 2: ≥ 99,9%;
  + Mức 3: ≥ 99,99%.

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*Yêu cầu về độ tin cậy đối với hệ thống:*

*- Mức độ 1: ≥ 99,0%;*

*- Mức độ 2: ≥ 99,9%;*

*- Mức độ 3: ≥ 99,99%.*

*Lý do: Sửa nội dung về độ tin cậy (độ hoạt động ổn định của hệ thống), mục đích phân biệt và không bị nhầm lẫn với mức cảnh báo (Mức 1, Mức 2, Mức 3) tại Mục 3.6.2 (trang 12)*

***Tiếp thu***

2.2 Có khả năng giám sát và điều khiển (khi gặp sự cố nghiêm trọng) hoạt động của hệ thống trên miền thời gian thực qua mạng viễn thông theo phương thức không dây hoặc có dây; dễ đo kiểm, quan trắc các tham số điện khí; thuận tiện trong bảo trì; dễ dàng thay thế phụ kiện, chi tiết tại chỗ khi hư hỏng;

***Công ty CP TTTH Đà Nẵng:***

*Mục 2.2 sửa cụm từ (khi gặp sự cố nghiêm trọng) thành* ***(khi gặp sự cố, trở ngại)****.*

***Tiếp thu và thống nhất thay cụm từ “sự cố” bằng cụm từ “trở ngại” để thống nhất với quy định tại Thông tư 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt.***

2.3 Về cơ khí: Đầy đủ các chi tiết, đúng quy cách, lắp đặt ngay ngắn, chắc chắn và không có rạn nứt, sứt vỡ làm ảnh hưởng đến hoạt động của thiết bị.Các bộ phận cơ khí chuyển động phải linh hoạt, không bị kẹt. Các bu lông, đai ốc, vít vặn không được chờn ren. Các thiết bị phải viết tên, các cọc đấu dây phải có đánh số hoặc đánh dấu để thuận tiện nhận biết và phân biệt và đọc số thứ tự cọc.

2.4 Các bộ phận thiết bị, cụm phụ tùng, chi tiết cấu thành hệ thống TBPVĐN CBTĐ được tiếp đất, phù hợp với tiêu chuẩn được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chấp thuận;

2.5 Hệ thống TBPVĐN CBTĐ được lắp đặt theo quy định tại điểm A, Phụ lục 4, Thông tư số 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/05/2018 của Bộ Giao thông vận tải quy định về đường ngang và cấp giấy phép công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt.

***Công ty CP TTTH Đà Nẵng:***

*Sửa lại thành: Hệ thống TBPVĐN CBTĐ được lắp đặt theo quy định tại điểm B.1, phụ lục 4, thông tư số 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ Giao thông vân tải quy định về đường ngang và cấp giấy phép công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt. Đối với hệ thống TBPVĐN CBTĐ có lắp đặt cần chắn tự động thì vị trí đặt cần chắn tự động thực hiện theo mục 3.8.1.1 của thông tư này.*

***Tiếp thu***

2.6 Đối với các hệ thống TBPVĐN CBTĐ gần ga hoặc trong phạm vi ga mà việc cung cấp các dịch vụ cảnh báo có thể bị ảnh hưởng do hoạt động của nhóm các thiết bị tín hiệu khác hoặc sự vận hành của các đoàn tàu, thì hệ thống TBPVĐN CBTĐ phải thực hiện kết nối để nhận tín hiệu điều khiển từ hệ thống tín hiệu ga. Trong mọi trường hợp tổ chức kết nối với thiết bị tín hiệu ga thì việc hoạt động hoặc mọi sự cố hư hỏng của hệ thống TBPVĐN CBTĐ không được gây ảnh hưởng đến sự làm việc bình thường của hệ thống tín hiệu ga mà hệ thống TBPVĐN CBTĐ móc nối để nhận tín hiệu điều khiển.

2.7 Có khả năng kết nối đèn tín hiệu giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang theo quy định của Thông tư số 28/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt;

# Quy định kỹ thuật chi tiết

## **Khung vỏ tủ**

### Vỏ tủ chế tạo bằng thép tấm đảm bảo chắc chắn; được xử lý bề mặt và sơn tĩnh điện hai lớp; màu sơn vỏ tủ sơn màu ghi xám; bên trong vỏ tủ được lót một lớp cách nhiệt, chống cháy;

### Kết cấu tủ đảm bảo độ an toàn cao, có cửa phía trước và phía sau; cửa tủ chắc chắn, có khóa chống phá xâm nhập trái phép; tủ được bố trí quạt làm mát; mặt vỏ tủ về phía đường sắt được đánh số lý trình đường sắt bằng sơn màu đen trên nền màu ghi; cỡ chữ viết theo quy định của QCVN 06:2018/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Tín hiệu giao thông đường sắt; trong tủ có một bảng đồng tiếp đất chung để nối đến hệ thống tiếp đất bảo vệ;

### Các thiết bị, phụ kiện trong tủ điều khiển có cấu trúc hợp lý, gọn nhẹ và bố trí tách biệt nhau với khoảng cách hợp lý để chống gia tăng nhiệt hoặc tổn thất do hư hỏng tác động chéo sang nhau và giúp cho người vận hành, bảo trì dễ quan sát, thay thế linh, phụ kiện;

### Tủ được chế tạo có khả năng ngăn ngừa xâm thực của bụi, côn trùng, động vật gặm nhấm và nước theo mọi hướng; các đầu cáp tín hiệu, điều khiển, cung cấp điện được dẫn vào tủ qua các ống dẫn cáp, ống dẫn cáp được đổ hợp chất ngăn ẩm, chống côn trùng, động vật gặm nhấm; độ phòng vệ cơ học và ngăn ngừa ẩm xâm thực tủ điều khiển ít nhất đạt chuẩn IP54.

***Công ty CP TTTH Đà Nắng***

*Đề nghị sửa lại như sau: “Tủ được chế tạo có khả năng ngăn ngừa xâm thực của bụi, côn trùng, động vật gặm nhấm và nước theo mọi hướng; các đầu cáp ~~tín hiệu,~~ điều khiển, cung cấp điện được dẫn vào tủ qua các ống dẫn cáp, ống dẫn cáp được đổ hợp chất ngăn ẩm, chống côn trùng, động vật gặm nhấm; độ phòng vệ cơ học và ngăn ngừa ẩm xâm thực tủ điều khiển ít nhất đạt chuẩn IP54.”*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do: Cáp dẫn vào tủ điều khiển bao gồm: cáp tín hiệu, cáp điều khiển, cáp điện.***

## **Nguyên tắc đấu phối dây hệ thống**

### Bản vẽ thiết kế kỹ thuật phải được thể hiện đầy đủ mạch điện, số hiệu các tổ tiếp điểm, các cọc, phiến đấu dây tên cũng như kiểu loại của các loại đèn biểu thị, giao tiếp, rơle,… mỗi dây dẫn đều phải thể hiện (đánh dấu) hai lần, một ghi ở đầu đi và một ghi ở đầu đến;

### Bản vẽ thiết kế thi công phải thể hiện chính xác bản vẽ thiết kế kỹ thuật đã thể hiện để phục vụ đấu phối dây, đo kiểm thử hoạt động chính xác; Dây dẫn đấu gọn gàng, không chồng chéo nhau; mỗi vị trí đấu dây không nên có quá hai đầu dây dẫn để tránh chạm chập giữa các tiếp điểm cũng như gây khó khăn cho việc hàn nối;

### Dây phối có những chức năng khác nhau như: Cấp nguồn điện, biểu thị, điều khiển, tiếp đất phải phân biệt bằng những mầu sắc khác nhau và khuyến khích bó theo từng nhóm riêng hoặc đi trong máng tách biệt; dây dẫn phải tiếp cận từ hai phía khác nhau đến các tiếp điểm nguồn điện công suất lớn để đảm bảo cấp nguồn liên tục khi gặp sự cố đứt dây từ một phía.

## **Các yêu cầu tiêu chuẩn điện khí chính của tủ điều khiển**

### Bộ điều khiển tín hiệu đường ngang

* Số đầu vào/ra được tích hợp sẵn: đáp ứng tối thiểu cho đường ngang đơn; có khả năng tích hợp bằng các modules định hình để mở rộng các đầu vào ra;
* Tài nguyên phần cứng: đáp ứng cho tất cả các loại hình đường ngang và có đồng hồ thời gian thực;
* Chuẩn truyền thông: Hỗ trợ các chuẩn truyền thông công nghiệp phù hợp để kết nối các thiết bị;
* Đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật về tương thích điện từ theo bộ tiêu chuẩn IEC/TS 61000:2006 (hoặc tiêu chuẩn EN tương đương);
* Độ ẩm môi trường làm việc tới 95% (không ngưng tụ nước);
* Cấp bảo vệ bụi và chống xâm thực nước đạt IP20 theo IEC 60529: 2001;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị bỏ tiêu chuẩn kháng bụi, nước (IP20) của Bộ điều khiển tín hiệu đường ngang Lý do: Do bộ điều khiển tín hiệu đường ngang đã được đặt trong tủ điều khiển và đã được quy định tủ có cấp kháng bụi nước IP54 tại mục 3.1.4, đồng thời bộ điều khiển được các Nhà sản xuất tạo các khe thoát nhiệt đối lưu không khí để làm mát thiết bị khi hoạt động*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như Dự thảo***

***Lý do:***

***Để đồng bộ về yêu cầu kỹ thuật đối với tủ điều khiển quy định tại mục 3.1.4***

### Mạch giám sát

* Truyền thông trên nền dịch vụ hiện có của các nhà cung cấp dịch vụ di động GSM theo QCVN 36:2015/BTTTT, QCVN 81:2014/BTTTT; Có lựa chọn mở rộng truyền thông trên mạng Ethernet theo tiêu chuẩn IEEE 802.3; Tốc độ truyền thông ≥ 32 kbps;
* Chuẩn truyền thông: Hỗ trợ các chuẩn truyền thông công nghiệp phù hợp để kết nối các thiết bị;
* Các giao tiếp truyền nhận được bảo vệ cách ly không gây ảnh hưởng tới các thiết bị khác;
* Vật liệu sử dụng: PCB FR4, các linh kiện chính đạt chuẩn công nghiệp đối với các thiết bị lắp đặt trong tủ ngoài trời;
* Độ ẩm môi trường đến 95% (không ngưng tụ nước);
* Nhiệt độ môi trường: Từ 0oC đến 55oC;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*- Nhiệt độ môi trường: Từ 00C đến 650C*

*Lý do: Sửa dải nhiệt độ hoạt động của thiết bị cho phù hợp quy định tại các Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 09: 2014/VNRA và TCCS 10: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành, đồng thời để các đơn vị thiết kế, thi công và cung cấp thiết bị CBTĐ đưa vào các vật tư, phụ kiện chịu được điều kiện khắc nghiệt về thời tiết nắng nóng ở Việt Nam*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như Dự thảo***

***Lý do:***

***- Theo TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005) về thử nghiệm môi trường - phần 2 - 30: các thử nghiệm - thử nghiệm: nóng ẩm, chu kỳ quy định mức khắc nghiệt đối với nhiệt độ giới hạn trên là 550C***

***- Theo quy định tại Luật Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật thì các yêu cầu kỹ thuật nêu trong Tiêu chuẩn phải bằng hoặc lớn hơn các quy định nêu trong Quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.***

* Đáp ứng tiêu chuẩn: TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005).

### Bảng mạch giao tiếp vào

* Số đầu vào/ra được tích hợp sẵn: tối thiểu 8 đầu vào/8 đầu ra;
* Các giao tiếp được bảo vệ cách ly không gây ảnh hưởng tới các thiết bị khác;
* Vật liệu sử dụng: PCB FR4, các linh kiện chính đạt chuẩn công nghiệp đối với các thiết bị lắp đặt trong tủ ngoài trời;
* Độ ẩm môi trường làm việc tới 95% (không ngưng tụ nước);
* Nhiệt độ môi trường: Từ 0oC đến 55oC;
* Đáp ứng tiêu chuẩn: TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005).

### Bảng mạch giao tiếp ra

* Số đầu vào/ra được tích hợp sẵn: tối thiểu 5 đầu vào/10 đầu ra;
* Các giao tiếp được bảo vệ không gây ảnh hưởng tới bộ điều khiển tín hiệu đường ngang;
* Vật liệu sử dụng: PCB FR4, các linh kiện chính đạt chuẩn công nghiệp đối với các thiết bị lắp đặt trong tủ ngoài trời;
* Độ ẩm môi trường làm việc tới 95% (không ngưng tụ nước);
* Nhiệt độ môi trường: Từ 0oC đến 55oC;
* Đáp ứng tiêu chuẩn: TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005).

### Bo mạch âm thanh

* Số đầu vào/ra được tích hợp sẵn: tối thiểu 1 đầu vào/2 đầu ra giao tiếp loa nén;
* Công suất âm thanh điều chỉnh được tự động trong dải: 80 dB ÷ 110 dB;
* Bo mạch âm thanh được bảo vệ không gây ảnh hưởng tới bộ điều khiển tín hiệu đường ngang;
* Vật liệu sử dụng: PCB FR4, các linh kiện chính đạt chuẩn công nghiệp đối với các thiết bị lắp đặt trong tủ ngoài trời;
* Đồng hồ thời gian thực, tuổi thọ ít nhất 5 năm, sai số max 1 phút/1 năm;
* Có chế độ hoạt động tự động ngày đêm; Tự động kiểm tra ngắn mạch, đoản mạch loa;
* Chuẩn truyền thông: Hỗ trợ các chuẩn truyền thông công nghiệp phù hợp để kết nối các thiết bị;
* Độ ẩm môi trường làm việc tới 95% (không ngưng tụ nước);
* Nhiệt độ môi trường: Từ 0oC đến 55oC;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*- Nhiệt độ môi trường: Từ 00C đến 650C*

*Lý do: Sửa dải nhiệt độ hoạt động của thiết bị cho phù hợp quy định tại các Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 09: 2014/VNRA và TCCS 10: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành, đồng thời để các đơn vị thiết kế, thi công và cung cấp thiết bị CBTĐ đưa vào các vật tư, phụ kiện chịu được điều kiện khắc nghiệt về thời tiết nắng nóng ở Việt Nam*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như Dự thảo***

***Lý do:***

***- Theo TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005) về thử nghiệm môi trường - phần 2 - 30: các thử nghiệm - thử nghiệm: nóng ẩm, chu kỳ quy định mức khắc nghiệt đối với nhiệt độ giới hạn trên là 550C***

***- Theo quy định tại Luật Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật thì các yêu cầu kỹ thuật nêu trong Tiêu chuẩn phải bằng hoặc lớn hơn các quy định nêu trong Quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.***

### Bộ nguồn

* Điện áp vào dải rộng: 170÷250 VAC – 50Hz; có bảo vệ chống sét lan truyền
* Dòng nạp lớn nhất: Inạp ≤ 0,1\*Dung lượng acquy; có bù nhiệt; đáp ứng cho tổ ắc quy axít chì có dung lượng từ 50Ah tới 100Ah;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*- Dòng nạp: điều chỉnh được từ 0A đến 15A;*

*Lý do: Sửa cho phù hợp quy định tại TCCS 09: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành, đồng thời phù hợp dòng nạp khi mất điện thời gian dài, ắc quy sụt áp khi nạp lại dòng nạp có thể cao hơn bình thường. Đối với quy định dung lượng ắc quy đưa vào phần 3.3.7 ắc quy dự phòng*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Dòng nạp lớn nhất phụ thuộc vào dung lượng ắc quy được nạp.***

### Ắc quy dự phòng

* Khô kín khí, không cần bảo dưỡng;
* Vỏ có khả năng chống cháy;
* Tuổi thọ không dưới 2 năm theo điều kiện khai thác của nhà sản xuất và đáp ứng yêu cầu khai thác bình thường của hệ thống;
* Phạm vi nhiệt độ hoạt động rộng;
* Dung lượng đảm bảo khi mất điện xoay chiều thiết bị cảnh báo làm việc: ít nhất 24 giờ;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị bổ sung nội dung quy định dung lượng ắc quy dự phòng: “- Dung lượng ắc quy dự phòng từ 70AH - 100AH”*

*Lý do: Hiện nay đang sử dụng ắc quy dự phòng tại các đường ngang là loại 70AH, đáp ứng thiết bị hoạt động 24h khi mất điện lưới, dưới 70AH sẽ không đủ năng lượng cho thiết bị hoạt động, do đường ngang CBTĐ đều lắp CCTĐ, các động cơ điện cần nguồn dự trữ lớn.*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Giá trị dung lượng của ắc quy không quy định cụ thể mà phụ thuộc vào công suất làm việc của thiết bị và dung lượng của ắc quy phải đảm bảo khi mất điện xoay chiều thiết bị cảnh báo làm việc ít nhất 24 giờ.***

### Yêu cầu về tiêu chuẩn hóa và định hình hóa tủ điều khiển:

* Các thiết bị thành phần, tấm bảng mạch hoặc cụm phụ tùng, chi tiết ... cấu thành một tủ điều khiển có kiểu dáng công nghiệp, kích thước chế tạo, vị trí lắp đặt các linh, phụ kiện tương đồng nhau với các tủ khác trên cùng một tuyến đường;
* Đảm bảo tính lắp lẫn, thay thế trong quản lý, bảo trì và giải quyết trở ngại sự cố hệ thống TBPVĐN CBTĐ;
* Các chỉ thị cảnh báo dễ dàng cho người vận hành;

## **Cáp điều khiển**

### Cáp kết nối giữa tủ điều khiển với các cột hiệu và cần chắn

* Điện trở một chiều ở 200C : ≤ 23,5Ω/km ;
* Điện trở cách điện giữa các ruột cáp và cách điện giữa ruột cáp bất kỳ với đất khi đo bằng Mêgaôm 500V (hoặc Mêgaôm có điện trở cao): ≥ 500 MΩ/km;
* Điều kiện làm việc:
* Nhiệt độ môi trường sử dụng từ -400C đến 600C;
* Chôn trực tiếp trong đất;
* Bán kính uốn cong cho phép đối với cáp có gia cường không nhỏ hơn 15 lần so với đường kính ngoài của sợi cáp.
* Cáp phải có tính năng chống ăn mòn, chống chấn động của đường sắt và cường độ cơ khí ổn định; có khả năng chống các loài gặm nhấm.

### Cáp kết nối giữa tủ điều khiển với thiết bị phát hiện tàu

* Điện trở một chiều ở 200C : ≤ 23,5 Ω/km ;
* Tiêu hao xuyên âm đầu gần, tiêu hao xuyên âm đầu xa và tiêu hao truyền dẫn: phù hợp với yêu cầu của thiết bị phát hiện tàu do nhà sản xuất quy định ;
* Điện trở cách điện giữa các ruột cáp và cách điện giữa ruột cáp bất kỳ với đất khi đo bằng Mêgaôm 500V (hoặc Mêgaôm có điện trở cao): ≥ 1000 MΩ/km;
* Điện trở cách điện giữa các dây của cáp xoắn và cách điện giữa ruột cáp bất kỳ nào của loại cáp xoắn tổng hợp với đất khi đo bằng Mêgaôm điện trở cao : ≥ 3.000MΩ/km;
* Phạm vi sử dụng: dùng để truyền dẫn các mạch điện tín hiệu đường sắt, tín hiệu âm tần, cao tần hoặc hệ thống tự động với nguồn điện xoay chiều có điện áp định mức dưới 500V hoặc nguồn điện một chiều dưới 1.000V;
* Điều kiện làm việc:
* Nhiệt độ môi trường sử dụng từ -400C đến 600C;
* Chôn trực tiếp trong đất;
* Bán kính uốn cong cho phép đối với cáp có gia cường, không nhỏ hơn 15 lần so với đường kính ngoài của sợi cáp.
* Cáp phải có tính năng chống ăn mòn, chống chấn động của đường sắt và cường độ cơ khí ổn định; có khả năng chống các loài gặm nhấm.

## **Thiết bị phát hiện tàu**

### Thiết bị có khả năng phát hiện chính xác các trục toa xe có vận tốc từ 0 đến tối thiểu 120km/h khi qua hoặc dừng trên thiết bị phát hiện tàu;

### Có khả năng phân biệt chính xác bánh tàu với các loại xung nhiễu, điện từ trường của môi trường tại địa điểm lắp đặt; phạm vi làm việc (độ nhạy) phải đáp ứng độ hao mòn trong suốt chu kỳ sử dụng của ray và sự rung lắc không đồng pha của bánh tàu so với ray cơ bản;

### Thiết bị phát hiện tàu đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật về tương thích điện từ theo bộ tiêu chuẩn EN 50121-4 (hoặc IEC/TS 61000: 2006);

### Hoạt động của thiết bị phát hiện tàu ổn định trong điều kiện môi trường: nhiệt độ từ -400C đến +850C, độ ẩm đến 100% (ngưng tụ nước) hoặc ngâm trong nước thời gian đến 60 phút với áp lực cột nước 8kPa đạt chuẩn IP68;

### Thiết bị phát hiện tàu có thiết kế vật lý và bộ gá định hình để có thể dễ dàng lắp đặt và điều chỉnh đối với mọi loại ray, khổ đường mà không gây ảnh hưởng đến sự vận hành của đoàn tàu; kiểm tra bảo trì thuận tiện, thay thế dễ dàng.

### Tần số làm việc để hạn chế can nhiễu trong dải âm tần hoặc các thiết bị điện, điện tử trên đầu máy, toa xe;

### Sai số đếm trục ≤10-6;

### Số trục bánh xe tối đa thiết bị có thể đếm được: 1024 trục;

### Thời gian trễ thông tin sự kiện tàu vào, ra khu đoạn ≤ 0,1 giây;

### Có khả năng chịu được hiệu ứng sét hỗn hợp và chống sét lan truyền;

### Thiết bị đáp ứng các tiêu chuẩn, điều kiện tương thích điện từ theo tiêu chuẩn quy định của hệ thống;

### Thiết bị phát hiện tàu phải được kiểm nghiệm có dấu niêm phong của nhà sản xuất đảm bảo một sự toàn vẹn;

### Thiết bị phát hiện tàu được thiết kế: phù hợp và làm việc độc lập với bất kỳ loại tà vẹt hoặc loại đường ray nào; ít bảo dưỡng, nếu cần bảo dưỡng và đo kiểm đặc tính điện khí thì thực hiện dễ dàng;

## **Phần mềm điều khiển TBPVĐN CBTĐ**

### **Yêu cầu chung**

#### Cho phép thực hiện linh hoạt các thuật toán điều khiển logic, thông qua các ngôn ngữ lập trình được hỗ trợ để có thể quét và giám sát theo vòng lặp mong muốn trên miền thời gian thực, phù hợp với các trạng thái của tín hiệu trên các cổng vào, ra;

#### Phần mềm phải được thiết kế tiêu chuẩn hoá và module hoá, dễ dàng sử dụng đáp ứng với yêu cầu của từng hệ thống.

### **Yêu cầu về thiết kế**

### **Áp dụng các mức trong các trường hợp hệ thống TBPVĐN CBTĐ xảy ra các sự cố sau:**

#### Mức cảnh báo đầy đủ (Mức 1)

* 1. Có trở ngại sự cố nhỏ: Mất điện xoay chiều nhưng dung lượng ác quy dự phòng vẫn trong phạm vi cho phép cung cấp điện cho cần chắn hoạt động (đối với đường ngang có lắp CCTĐ).
  2. Hỏng một trong số hai thiết bị phát hiện tàu trong cụm thiết bị phát hiện tàu đầu xa của khu đoạn đến gần đường ngang hoặc cụm thiết bị phát hiện tàu xác định đoàn tàu 2 bên đường ngang.
  3. Khi xảy ra sự cố như mục a hoặc b nêu trên thì tình trạng thiết bị cảnh báo khi có tàu đến gần đường ngang: CCTĐ (nếu có) ở vị trí đóng, đèn đỏ nháy luân phiên, chuông điện kêu.

***Công ty CP TTTH Đà Nắng***

*Đề nghị sửa lại như sau: “Khi xảy ra sự cố như mục a hoặc b nêu trên thì tình trạng thiết bị cảnh báo khi có tàu đến gần đường ngang: CCTĐ* ***~~(nếu có)~~*** *ở vị trí đóng, đèn đỏ nháy luân phiên, chuông điện kêu.”*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Theo quy định Thông tư 25/2018-BGTVT đối với đường ngang cảnh báo tự động có lắp đặt cần chắn tự động hoặc không.***

#### Mức cảnh báo cơ bản (Mức 2)

1. Trong trường hợp dung lượng ác quy dự phòng tới ngưỡng không đủ khả năng cấp điện cho CCTĐ làm việc.
2. Hỏng một trong số các phần tử mạch kết nối của một trong số 2 mạch của các cụm thiết bị phát hiện tàu đầu xa thuộc khu đoạn đến gần đường ngang hoặc cụm thiết bị phát hiện tàu xác định đoàn tàu 2 bên đường ngang đến đầu vào bộ điều khiển tín hiệu đường ngang.

***Công ty CP TTTH Đà Nắng***

*Xem xét bỏ mục này vì hỏng một trong số các phần tử mạch kết nối của một trong số 2 mạch của các cụm thiết bị phát hiện tàu đầu xa thuộc khu đoạn đến gần đường ngang... Trường hợp này không ảnh hưởng đến cần chắn tự động nên để cần chắn hoạt động bình thường.*

***Giải trình:***

***Tiếp thu***

1. Trong trường hợp CCTĐ bị trở ngại không hoạt động được hoặc hoạt động không đúng với yêu cầu.
2. Khi xảy ra sự cố như mục a, mục b hoặc mục c nêu trên thì tình trạng thiết bị cảnh báo khi có tàu: CCTĐ (nếu có) ở vị trí mở; đèn đỏ nháy, chuông điện hoạt động bình thường; đèn vàng nháy sau khi tàu ra khỏi đường ngang.

***Công ty CP TTTH Đà Nắng***

*Đề nghị sửa lại như sau: “d) Khi xảy ra sự cố như mục a, mục b hoặc mục c nêu trên thì tình trạng thiết bị cảnh báo khi có tàu: CCTĐ* ***~~(nếu có)~~*** *ở vị trí mở; đèn đỏ nháy, chuông điện hoạt động bình thường; đèn vàng nháy sau khi tàu ra khỏi đường ngang.”*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Theo quy định Thông tư 25/2018-BGTVT đối với đường ngang cảnh báo tự động có lắp đặt cần chắn tự động hoặc không.***

#### Mức cảnh báo tối thiểu (Mức 3)

1. Khi tàu chạy bất thường trong khu đoạn đến gần đường ngang hoặc khi nhân viên kỹ thuật thực hiện các tác nghiệp kiểm tra, bảo trì định kỳ; đèn vàng tắt khi đoàn tàu ra khỏi khu đoạn đến gần phía bên kia của đường ngang theo hướng tàu chạy hoặc nhân viên kỹ thuật nhấn nút phục hồi.
2. Khi một trong các phần tử mạch kết nối của một trong các cụm thiết bị phát hiện tàu đầu xa khu đoạn đến gần đường ngang đến đầu vào bộ điều khiển tín hiệu đường ngang hư hỏng.
3. Khi xảy ra sự cố như mục a hoặc b nêu trên thì tình trạng thiết bị cảnh báo khi có tàu tới gần đường ngang: CCTĐ (nếu có) ở vị trí mở; đèn đỏ, chuông điện tắt; đèn vàng sáng nhấp nháy cho đến khi trở ngại, sự cố được khắc phục.

## **Đèn tín hiệu, chuông điện, loa phát âm thanh**

### **Yêu cầu chung**

#### Các thiết bị báo hiệu phía đường bộ phải đảm bảo thông báo rõ ràng và kịp thời trong mọi điều kiện thời tiết về trạng thái đóng đường ngang khi có đoàn tàu chiếm dụng khu đoạn tới gần;

#### Khi hệ thống có trở ngại, sự cố không thể cung cấp các dịch vụ cảnh báo phía đường bộ như đèn đỏ nháy luân phiên, chuông điện, CCTĐ trong mọi trường hợp thì đèn cảnh báo vàng của cột hiệu 2 phía đường bộ vào đường ngang phải sáng nhấp nháy, người và phương tiện qua đường ngang tự quan sát về phía đường sắt để đảm bảo an toàn khi qua đường ngang; đèn vàng chỉ tắt khi nhân viên kỹ thuật khắc phục xong trở ngại sự cố; Trường hợp cột tín hiệu hư hỏng hoặc thiết bị điều khiển hư hỏng không cấp tín hiệu đèn vàng cảnh báo được thì phải treo biển “thiết bị hư hỏng đang sửa chữa” và tổ chức cảnh giới.

#### Đèn tín hiệu báo cấm qua đường ngang là hai đèn đỏ đặt ngang nhau trong cụm cơ cấu 3 biểu đèn (2 đỏ, 1 vàng), khi đoàn tàu chiếm dụng khu đoạn đến gần đường ngang, hai đèn đỏ luân phiên sáng với tần số từ 30 đến 50 lần/phút; khi đoàn tàu ra khỏi đường ngang, CCTĐ mở, đèn đỏ nháy tắt, chuông điện tắt hệ thống TBPVĐN trở về trạng thái thông thường;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau: “Đèn tín hiệu báo cấm qua đường ngang là hai đèn đỏ đặt ngang nhau trong cụm cơ cấu 3 biểu thị đèn (2* ***đèn*** *đỏ* ***trên****, 1* ***đèn*** *vàng* ***dưới****), khi đoàn tàu chiếm dụng khu đoạn đến gần đường ngang, hai đèn đỏ luân phiên sáng với tần số từ 30 đến 50 lần/phút; khi đoàn tàu ra khỏi đường ngang, CCTĐ mở, đèn đỏ nháy tắt, chuông điện tắt hệ thống TB****TĐ****PVĐN trở về trạng thái* ***bình*** *thường;*

*Lý do: Bổ sung để phù hợp quy định của Thông tư 25/2018/TT-BGTVT về cơ cấu tín hiệu đường ngang CBTĐ*

***Tiếp thu***

***Công ty CP TTTH Vinh:***

*Đề nghị sửa lại như sau: “Đèn tín hiệu báo cấm qua đường ngang là hai đèn đỏ đặt ngang nhau trong cụm cơ cấu 3 biểu đèn (2 đỏ, 1 vàng), khi đoàn tàu chiếm dụng khu đoạn đến gần đường ngang, hai đèn đỏ luân phiên sáng với tần số từ 30 đến 50 lần/phút; khi đoàn tàu ra khỏi đường ngang, CCTĐ mở, đèn đỏ nháy tắt, chuông điện tắt* ***~~hệ thống TBPVĐN trở về trạng thái thông thường~~****;”*

***Đã tiếp thu theo ý kiến của Tổng công ty ĐSVN***

#### Thời điểm cụm đèn đỏ tự động bật và luân phiên sáng nháy khi đoàn tầu bắt đầu chiếm dụng khu đoạn tới gần của đường ngang và duy trì trong suốt khoảng thời gian tối thiểu 60 giây (yêu cầu khác do cấp có thẩm quyền quy định);

***Công ty CP TTTH Đà Nắng***

*Sửa lại cho dễ hiểu: “Tính từ thời điểm đèn báo hiệu màu đỏ bật sáng (khi đoàn tàu bắt đầu chiếm dụng khu đoạn tới gần của đường ngang) và duy trì cho đến khi đoàn tàu đến đường ngang phải đảm bảo ≥ 60 giây. Yêu cầu khác do cấp có thẩm quyền quyết định.”*

***Tiếp thu có chỉnh sửa căn cứ theo điểm b, khoản 2, điều 19, Thông tư 25/2018-TT-BGTVT***

***Công ty CP TTTH Vinh:***

*Đề nghị sửa lại như sau:”* *Khoảng thời gian tính từ thời điểm cụm đèn đỏ tự động bật và luân phiên sáng nháy liên tục khi đoàn tàu bắt đầu chiếm dụng khu đoạn tới gần của đường ngang đến khi tàu chiếm dụng trên đường ngang phải tối thiểu là 60s (yêu cầu khác do cấp có thẩm quyền quyết định).”*

***Đã tiếp thu và chỉnh sửa như trên***

#### Độ sáng và góc phát sáng: Ánh sáng và góc phát sáng của đèn tín hiệu phải bảo đảm để người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhìn thấy được tín hiệu từ khoảng cách 100m trở lên, góc quan sát của các biểu thị tín hiệu đường bộ phải đảm bảo quan sát tín hiệu rõ ràng và không nhỏ hơn 60o; Ánh sáng đỏ của đèn tín hiệu không được chiếu về phía đường sắt;

#### Chuông điện hoặc loa phải làm việc đồng bộ với đèn tín hiệu khi có đoàn tàu chiếm dụng khu đoạn tới gần đường ngang; chuông điện tắt ngay sau khi khi tàu ra khỏi đường ngang hoàn toàn;

#### Sau từ 7 đến 8 giây khi đèn tín hiệu đỏ nháy sáng luân phiên, chuông điện kêu thì các đèn nháy trên CCTĐ bật sáng, CCTĐ hạ xuống đóng đường ngang cấm người và phương tiện tham gia giao thông qua đường ngang; CCTĐ phải được đóng hoàn toàn (vị trí nằm ngang) trước khi đoàn tàu đến đường ngang ít nhất 40 giây. Đèn trên CCTĐ nháy sáng liên tục từ khi cần chắn đóng cho đến khi cần chắn nâng lên mở đường ngang thì đèn trên cần chắn tắt;

#### Đối với đường hỗn hợp 2 làn xe chạy cần chắn dùng loại cần đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ; phần đường bộ còn lại không có cần chắn phải rộng ít nhất 3 m và ở bên trái của chiều xe chạy vào đường ngang;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị bỏ*

*Lý do: Do đã có quy định tại mục 3.8.1.9 của CCTĐ*

*Mục 3.7.1.8 thuộc về phần quy định của mục 3.7 đèn tín hiệu, chuông điện, loa phát âm thanh*

***Tiếp thu***

***Công ty CP TTTH Vinh***

*Trùng với Mục 3.8.1.9*

***Tiếp thu và bỏ mục này***

#### Sơ đồ và quy cách lắp đặt cột tín hiệu báo hiệu đường bộ theo quy định tại Thông tư số 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/05/2018 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về đường ngang và cấp giấy phép công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt

### **Cơ cấu đèn tín hiệu**

#### Cơ cấu tín hiệu bao gồm: Tán che đèn, tấm chiết quang và hộp đèn. Cơ cấu tín hiệu có thể được chế tạo bằng kim loại hoặc vật liệu tổng hợp nhưng phải đảm bảo: Có khả năng làm việc bền bỉ trong điều khiện thời tiết nóng ẩm biến động lớn; có khả năng chống han rỉ, lão hóa cao; không nứt vỡ, biến dạng trong suốt thời gian sử dụng;

#### Có kích thước hình học chính xác; không dò lọt sáng ra ngoài; đảm bảo độ bịt kín và ngăn ngừa xâm thực bụi, nước ở mức IP54;

#### Được khóa và được lắp chắc chắn trên bộ gá vào đúng vị trí quy định trên thân cột hiệu.

#### Vỉ đèn led:

* Sử dụng LED phát xạ cao;
* Đáp ứng tiêu chuẩn IP66 về chống nước, chống bụi thâm nhập;
* Cường độ sáng tối thiểu đo cách tâm bảng đèn led là 1 m: Imin ≥ 283 Cd;
* Nhiệt độ môi trường làm việc: từ 00C đến 700C;
* Độ ẩm môi trường từ 0% đến 95% (không ngưng tụ nước).

#### Kính tán xạ:

* Kính tán xạ của cơ cấu tín hiệu phía đường bộ của đường ngang dùng kính kẻ ô vuông chuyên dụng, đường kính 216 mm; kính phải nhẵn bóng, không bị nứt vỡ;
* Kính không màu, không có bọt khí bên trong để có thể làm ảnh hưởng đến độ khúc xạ của chùm tia sáng hoặc thay đổi bước sóng của ánh sáng biểu thị.

### **Chuông điện:**

* Tần số làm việc của vồ chuông 30 Hz/giây đến 50 Hz/giây;
* Cường độ âm thanh ≥ 90 dB - đo cách 1 m;
* Nhiệt độ làm việc: 00 C đến 550 C;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*- Nhiệt độ môi trường: Từ 00C đến 650C*

*Lý do: Sửa dải nhiệt độ hoạt động của thiết bị cho phù hợp quy định tại các Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 09: 2014/VNRA và TCCS 10: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành, đồng thời để các đơn vị thiết kế, thi công và cung cấp thiết bị CBTĐ đưa vào các vật tư, phụ kiện chịu được điều kiện khắc nghiệt về thời tiết nắng nóng ở Việt Nam*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như Dự thảo***

***Lý do:***

***- Theo TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005) về thử nghiệm môi trường - phần 2 - 30: các thử nghiệm - thử nghiệm: nóng ẩm, chu kỳ quy định mức khắc nghiệt đối với nhiệt độ giới hạn trên là 550C***

***- Theo quy định tại Luật Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật thì các yêu cầu kỹ thuật nêu trong Tiêu chuẩn phải bằng hoặc lớn hơn các quy định nêu trong Quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.***

### **Loa:**

* Cường độ âm thanh ≥ 90 dB – đo cách 1m;
* Tiêu chuẩn IP-65;
* Nhiệt độ làm việc: 00 C đến 550 C;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*- Nhiệt độ môi trường: Từ 00C đến 650C*

*Lý do: Sửa dải nhiệt độ hoạt động của thiết bị cho phù hợp quy định tại các Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 09: 2014/VNRA và TCCS 10: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành, đồng thời để các đơn vị thiết kế, thi công và cung cấp thiết bị CBTĐ đưa vào các vật tư, phụ kiện chịu được điều kiện khắc nghiệt về thời tiết nắng nóng ở Việt Nam*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như Dự thảo***

***Lý do:***

***- Theo TCVN 7699-2-30:2007 (IEC 60068-2-30:2005) về thử nghiệm môi trường - phần 2 - 30: các thử nghiệm - thử nghiệm: nóng ẩm, chu kỳ quy định mức khắc nghiệt đối với nhiệt độ giới hạn trên là 550C***

***- Theo quy định tại Luật Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật thì các yêu cầu kỹ thuật nêu trong Tiêu chuẩn phải bằng hoặc lớn hơn các quy định nêu trong Quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.***

### **Dây dẫn lên đèn, chuông:**

* Dùng cáp bọc 2 lớp cách điện trở lên; ruột nhiều sợi; tiết diện mỗi dây ruột không dưới 1,5 mm2;
* Vỏ bọc cách điện đồng đều, không bị rạn nứt, lão hóa hoặc trầy xước lớp cách điện.

### **Biển báo hiệu và biển phụ:**

* Biển 242a, 242b chế tạo theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2016 về báo hiệu đường bộ;
* Biển phụ “Dừng lại quan sát tàu hỏa khi qua đường sắt” chế tạo bằng thép độ dày không nhỏ hơn 1,5 mm, quy cách, kích thước biển theo quy định;
* Các biển báo sơn phản quang, không bị bong tróc sơn, han rỉ, cong vênh.

## **Thiết bị cần chắn tự động**

### **Yêu cầu chung**

#### Trong phạm vi của hệ thống TBPVĐN CBTĐ có lắp đặt CCTĐ thì CCTĐ phải đặt cách mép ray ngoài cùng tối thiểu 6 m; đặt sau cột tín hiệu phía đường bộ của đường ngang với khoảng cách gần nhất (nếu địa hình hạn chế có thể lắp trên cột tín hiệu phía đường bộ của đường ngang nhưng không được vi phạm khổ giới hạn tiếp tiếp giáp kiến trúc đường sắt); cần chắn về 2 phía của đường bộ phải đóng hoàn toàn trước khi tàu đến đường ngang ít nhất 40 giây;

#### Động cơ cần chắn sử dụng điện một chiều hoặc điện xoay chiều 1 pha 220V, ưu tiên sử dụng động cơ điện loại một chiều 24VDC. Cần chắn tự động được cung cấp nguồn và giám sát từ tủ đường ngang cảnh báo tự động; có khả năng điều chỉnh tốc độ; có giảm tốc cuối các quá trình vận hành phù hợp với nguyên lý hoạt động

#### Cần chắn tự động phải đảm bảo có cơ cấu bảo vệ an toàn khi gặp vật cản hoặc ngoại lực tác động ở bất thời điểm nào trong quá trình vận hành mà không bị hư hại;

#### Có hệ thống tiếp điểm hành trình tương ứng với các vị trí đóng, mở hoàn toàn cần chắn; cọc đấu dây có kết cấu chắc chắn, đấu phối dây phục vụ sửa chữa, thay thế dễ dàng không bị sai sót;

#### Động cơ cần chắn, các tấm bảng mạch điều khiển, cụm tiếp điểm, cọc đấu dây … được lắp đặt, bảo vệ trong hộp bảo vệ và gia cố chắc chắn; hộp kim loại bảo vệ động cơ, có độ phòng ngừa xâm thực bụi, nước ít nhất đạt chuẩn IP54; lắp đặt, thay thế, vận chuyển dễ dàng;

#### Cần chắn được bố trí khớp quay hoặc chốt an toàn để hạn chế hư hỏng cần chắn khi có va chạm;

#### Cần chắn được chế tạo bằng vật liệu tổng hợp hoặc kim loại nhẹ có độ bền cao và chắc chắn, chịu được tác động va đập và có hình dạng hình học phù hợp để giảm sức cản gió và phù hợp với điều kiện khí hậu Việt Nam; cần chắn được sơn (hoặc dán) phản quang với các dải mầu đỏ và mầu trắng xen kẽ nhau, nghiêng sang phải theo phương nằm ngang một góc từ 450 đến 500; chiều rộng của các dải sọc (trắng/đỏ) theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2016/BGTVT về báo hiệu đường bộ;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*Cần chắn được chế tạo bằng vật liệu tổng hợp hoặc kim loại nhẹ có độ bền cao và chắc chắn, chịu được tác động va đập và có hình dạng hình học phù hợp để giảm sức cản gió và phù hợp với điều kiện khí hậu Việt Nam; cần chắn được sơn (hoặc dán) phản quang với các dải mầu đỏ và mầu trắng xen kẽ nhau* ***rộng 300mm****, nghiêng sang phải theo phương nằm ngang một góc từ 450 đến 500;*

*Lý do: Trong QCVN 41: 2016/BGTVT về báo hiệu đường bộ chưa quy định đối với dải màu cho thanh chắn đường ngang, vì vậy sửa phù hợp với độ rộng dải màu trắng đỏ các đơn vị hiện đang áp dụng cho cần chắn tự động rộng 300mm tại các đường ngang theo TCCS 01: 2016/VNR của Tổng công ty ĐSVN ban hành*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo.***

***Lý do:***

***Độ rộng dải màu trắng đỏ đã được nêu tại điều 64 QCVN41:2016/BGTVT.***

#### Trên cần chắn được lắp các đèn nháy khoảng cách phân bổ đều nhau, đèn nháy ngoài cùng cách đầu cần 150 mm; cần chắn có chiều dài ≤ 5 m bố trí 2 đèn nháy, cần có chiều dài > 5 m bố trí ít nhất 3 đèn nháy; cao độ cần chắn tính từ mặt đường bộ trong khoảng 1,0 đến 1,2m;

#### Đối với đường hỗn hợp cần chắn chỉ đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ; phần đường bộ còn lại (không có cần chắn) phải rộng ít nhất 3 m và ở bên trái của chiều xe chạy vào đường ngang;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*Đối với* ***đường hai chiều*** *cần chắn chỉ đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ; phần đường bộ còn lại (không có cần chắn) phải rộng ít nhất 3 m và ở bên trái của chiều xe chạy vào đường ngang.*

***Đối với đường ngang có người chốt gác cần chắn đóng kín mặt đường bộ.***

*Lý do: Sửa cho phù hợp với quy định đường hai chiều tại Mục 3.17 của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41: 2016/BGTVT, đồng thời phù hợp áp dụng đối với đường ngang có người chốt gác*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo.***

***Lý do:***

***- Đường hỗn hợp đã bao gồm đường hai chiều và đường đôi.***

***- Đối với đường ngang có người chốt gác không quy định trong Dự thảo Quy chuẩn này. Đây là Dự thảo Quy chuẩn cho Đường ngang cảnh báo tự động.***

***Công ty CP TTTH Vinh***

*Trùng với Mục 3.7.1.8*

#### Có thể điều khiển đóng, mở cần chắn bằng điện hoặc bằng tay; có cơ chế khoá bằng điện hoặc cơ khí để khóa cần chắn ở các vị trí mong muốn để thực hiện việc bảo dưỡng hoặc thay thế cần chắn khi bị hư hỏng;

#### Thiết bị đáp ứng các tiêu chuẩn, điều kiện tương thích điện từ theo tiêu chuẩn quy định của hệ thống.

### **Tiêu chuẩn kỹ thuật chi tiết**

#### Nhiệt độ môi trường: Từ -100C đến +700C

#### Độ ẩm môi trường: Từ 0% đến 95% (không đọng nước)

#### Thời gian mở chắn: Không quá 10 giây

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

#### *3.8.2.3 Thời gian mở chắn: Không quá 12 giây*

*Lý do: Sửa cho phù hợp quy định tại Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 09: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành (mục 5.10), thời gian đóng chắn 12s (sau khi tín hiệu mở 7s-8s), cần chắn quay đóng đường ngang đảm bảo thời gian tối thiểu 40s trước khi tàu đến đường ngang theo quy định của Thông tư 25/2018/TT-BGTVT. Bên cạnh đó, phù hợp với tình hình giao thông qua đường ngang đông đúc phức tạp hiện nay, tại các đường ngang còn nhiều phương tiện thô sơ qua đường ngang, xe người kéo, xe súc vật kéo, người dẫn dắt súc vật qua đường ngang, đồng thời đảm bảo cho người và phương tiện và các loại hình phương tiện thô sơ thoát khỏi đường ngang an toàn trước khi cần chắn đóng hoàn toàn*

***Tiếp thu và điều chỉnh thời gian mở chắn là không quá 12 giây.***

#### Thời gian đóng chắn: Không quá 10 giây

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

#### *3.8.2.3 Thời gian đóng chắn: Không quá 12 giây*

*Lý do: Sửa cho phù hợp quy định tại Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 09: 2014/VNRA do Cục ĐSVN ban hành (mục 5.10), thời gian đóng chắn 12s (sau khi tín hiệu mở 7s-8s), cần chắn quay đóng đường ngang đảm bảo thời gian tối thiểu 40s trước khi tàu đến đường ngang theo quy định của Thông tư 25/2018/TT-BGTVT. Bên cạnh đó, phù hợp với tình hình giao thông qua đường ngang đông đúc phức tạp hiện nay, tại các đường ngang còn nhiều phương tiện thô sơ qua đường ngang, xe người kéo, xe súc vật kéo, người dẫn dắt súc vật qua đường ngang, đồng thời đảm bảo cho người và phương tiện và các loại hình phương tiện thô sơ thoát khỏi đường ngang an toàn trước khi cần chắn đóng hoàn toàn*

***Tiếp thu và điều chỉnh thời gian đóng chắn là không quá 12 giây***

***Giải thích:***

***Theo quy định tại Thông tư 25/2018/TT-BGTVT:***

***- Khi tàu đến gần đường ngang đèn đỏ báo hiệu trên đường bộ và đèn đỏ trên cần chắn bật sáng, chuông báo hiệu hoặc loa phát âm thanh tự động kêu. Sau từ 7 giây đến 8 giây, cần chắn bắt đầu đóng. Thời gian đóng chắn: Hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải đóng chắn hoàn toàn trước khi tàu đến đường ngang ít nhất 40 giây (khoản 2 và 3, điều 24).***

***- Thời điểm đèn tín hiệu bật sáng phải bảo đảm trước lúc tàu tới đường ngang ít nhất là 60 giây đối với đường ngang cảnh báo tự động (điểm b, khoản 2, điều 19).***

***Như vậy việc quy định đóng chắn không quá 12 giây là quy định bắt buộc tối thiểu, phù hợp với quy định tại Thông tư 25/2018/TT-BGTVT.***

#### Độ toàn vẹn an toàn: SIL 3 hoặc SIL 4

## **Camera giám sát TBPVĐN CBTĐ**

* Tại mỗi đường ngang CBTĐ lắp đặt 02 Camera trên các cột báo hiệu phía đường bộ hai hướng đi vào đường ngang, đảm bảo quan sát rõ được toàn bộ khu vực đường ngang.
* Các camera dược kết nối với trung tâm giám sát qua mạng không dây hoặc có dây; tốc độ truyền dẫn tối thiểu: 384 kbps.
* Yêu cầu kỹ thuật đối với camera:
* Camera IP lắp đặt ngoài trời, có khả năng chịu được các tác động môi trường (bụi, ẩm, nhiệt độ); quan sát được cả ngày và đêm;
* Cho phép lưu trữ dữ liệu ít nhất 48h;
* Chuẩn nén hình ảnh: ≥ H264/ MJPEG/ H264+
* Tốc độ khung hình: tối thiểu 24 fps
* Độ phân giải: tối thiểu HD
* Tầm quang hồng ngoại: ≥ 15m
* Tiêu chuẩn chống nước, bụi: tối thiểu đạt mức IP66
* Nguồn điện: 12VDC/ 24VDC ± 10%

## **Trung tâm giám sát**

### **Yêu cầu về phần cứng**

#### Máy chủ: có cấu hình đáp ứng đối với các phần mềm cơ sơ phục vụ cho chức năng giám sát hệ thống; có khả năng đáp ứng giám sát tối thiểu 300 hệ thống TBPVĐN trên một máy chủ giám sát; linh hoạt trong khai báo mở rộng các loại hình TBPVĐN; Khả năng lưu trữ CSDL của toàn bộ hệ thống TBPVĐN CBTĐ trên máy chủ trung tâm giám sát ít nhất là 30 ngày; dự phòng nóng 1+1;

#### Khả năng lưu trữ CSDL của toàn bộ hệ thống TBPVĐN CBTĐ trên máy chủ trung tâm giám sát ít nhất là 30 ngày; định kỳ tiến hành tự động sao lưu CSDL hệ thống;

#### Tốc độ của đường truyền dẫn kết nối giữa Trung tâm giám sát với thiết bị giám sát tại đường ngang: ≥ 30Mbps, có dự phòng để đảm bảo hoạt động liên tục.

### **Yêu cầu về hệ thống phần mềm:**

* Phân hệ truyền thông:
  + Thực hiện giao tiếp truyền thông với các thiết bị giám sát đặt tại tủ thông tin TBPVĐN;
  + Xác thực và xử lý dữ liệu thô;
  + Bảo mật truyền thông với máy chủ CSDL;
* Phân hệ CSDL & máy chủ dịch vụ WEB:
  + Khai báo thông tin đường ngang, giá trị đầu đo; thiết lập ngưỡng cảnh báo;
  + Khai báo thông tin người dùng và phân cấp chức năng điều hành; giao đường ngang cho người trực; cung cấp công cụ điều hành xử lý kiểm tra trực tiếp công việc từ xa;
  + Lưu trữ, quản lý và khai thác dữ liệu thông tin đường ngang;
  + Báo cáo thống kê;
* Phân hệ ứng dụng:
  + Cung cấp công cụ giám sát và cảnh báo theo quyền hạn người sử dụng;
  + Cung cấp công cụ truy xuất thông tin, tổng hợp dữ liệu trực tuyến;
* Dễ dàng lựa chọn phương thức truyền thông sẵn có: mạng vô tuyến (GPRS) hay hữu tuyến (cáp quang, đồng); bảo mật dữ liệu trong quá trình truyền thông;
* Tổ chức CSDL phục vụ công tác tra cứu thống kê, đánh giá chất lượng theo thời gian, lên kế hoạch kiểm tra duy tu bảo dưỡng;
* Phân quyền giám sát, quản lý, điều khiển và cảnh báo;

#### Lưu đồ xử lý dữ liệu

1. Dữ liệu từ thiết bị giám sát đến máy chủ

* Bản tin truyền thông: Được gửi từ các thiết bị giám sát đến phân hệ truyền thông tại đường ngang để truyền về trung tâm;
* Xác thực: Tính hợp lệ của bản tin truyền;
* Tách dữ liệu: Định dạng theo cấu trúc và lưu trữ tạm thời bản tin nhận;
* Xử lý dữ liệu: Xử lý thông tin dựa trên các dữ liệu đầu vào đã được định dạng và đưa ra kết quả xử lý bản tin;
* Xử lý sự cố: Tự động đưa ra các cảnh báo khi hệ thống có trở ngại, sự cố;
* Lưu trữ kết quả: Lưu trữ kết quả vào CSDL hệ thống giám sát.

1. Dữ liệu từ máy chủ đến thiết bị giám sát

* Lệnh điều khiển: Được truyền từ user đến phân hệ truyền thông;
* Xác thực: xác định tính hợp lệ của lệnh điều khiển;
* Chuẩn hóa dữ liệu: đưa tập lệnh về định dạng có cấu trúc;
* Đóng gói bản tin: Bảo mật mã hóa bản tin truyền;
* Truyền tin: truyền lệnh điều khiển tời thiết bị giám sát;
* Xác nhận: Trạng thái thực thi lệnh tới thiết bị giám sát;
* Kết quả: Lưu trữ quá trình thực hiện vào cơ sở dữ liệu.

### **Yêu cầu về chức năng giám sát cảnh báo, quản lý điều hành;**

#### Yêu cầu giám sát TBPVĐN CBTĐ

***Công ty CP TTTH Vinh***

*Đề nghị bổ sung giám sát trạng thái gãy cần chắn.*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Hệ thống đã được trang bị camera có khả năng quan sát trạng thái gãy cần chắn. Do đó không cần thiết phải bổ sung thêm tính năng này.***

#### Giám sát cảnh báo, phân quyền chức năng quản lý, điều khiển:

* Phân quyền quản lý, điều hành :
* Tổ chức phân cấp từ nhân viên tới các cấp lãnh đạo trong mô hình quản lý; có phân cấp theo theo khu vực; và khả năng mở rộng cấp giám sát tập trung toàn quốc;

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*+ Tổ chức phân cấp từ nhân viên tới các cấp lãnh đạo trong mô hình quản lý; có phân cấp theo theo khu vực; và khả năng mở rộng cấp giám sát tập trung toàn* ***mạng đường sắt*** *quốc* ***gia****;*

*Lý do: Sửa cho phù hợp với quy định tại các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt QCVN 06: 2018/BGTVT, QCVN 08: 2018/BGTVT, Thông tư số 25/2018/TT-BGTVT, và Mục 1.1 Phạm vi điều chỉnh của Quy chuẩn đang dự thảo*

***Tiếp thu***

* Có chức năng điều khiển từ người dùng được phân quyền, lệnh sẽ được truyền tới phân hệ truyền thông rồi đưa tới các đối tượng giám sát;
* Có khả năng điều khiển cưỡng bức trong trường hợp hệ thống TBPVĐN CBTĐ ***gặp sự cố nghiêm trọng;***
* Có khả năng thực hiện đo kiểm dung lượng ắc quy báo cáo số liệu về trung tâm – với bộ nguồn theo chuẩn truyền thông công nghiệp phù hợp;
* Có khả năng kiểm soát trạng thái hoạt động chuông điện, điều chỉnh âm lượng, chế độ ngày đêm, đồng bộ thời gian – với bộ chuông điện theo chuẩn truyền thông công nghiệp phù hợp;
* Cung cấp ứng dụng trên smart phone để hỗ trợ việc cảnh báo, điều hành xử lý sự cố hệ thống TBPVĐN trực tuyến;
* Smartphone App/SMS: pop-up message ứng dụng chạy trên nền tảng Android, IOS để gửi các bản tin cảnh báo liên quan đến sự cố, hư hỏng của hệ thống TBPVĐN CBTĐ nhân viên thường trực hoặc gửi tin nhắn, email tới cấp quản lý;
* Báo cáo: Kết xuất các dữ liệu giám sát, phục vụ phân tích, đánh giá độ ổn định, trở ngại sự cố của hệ thống TBPVĐN CBTĐ theo yêu cầu.

***Vụ ATGT - Bộ GTVT***

*Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung một số nội dung sau: “ Trường hợp xảy ra sự cố nghiêm trọng đối với TBPVĐN CBTĐ”, nhằm nâng cao điều kiện an toàn chạy tàu, an toàn giao thông.*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Đã quy định ở trên: Hệ thống “Có khả năng điều khiển cưỡng bức trong trường hợp hệ thống TBPVĐN CBTĐ gặp trở ngại nghiêm trọng”.***

#### Sai số cho phép của các giá trị đo kiểm ≤ ±5%; cho phép hiệu chuẩn bằng công cụ phần mềm (calib software)

## **Tiếp đất và bảo vệ.**

### Các thiết bị của hệ thống TBPVĐN phải được tiếp đất bảo vệ.

### Dây đất dùng để bảo vệ an toàn cho thiết bị điện tử và điện trở tiếp đất phải phù hợp với tiêu chuẩn được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận

***Công ty CP TTTH Đà Nắng***

*Đề nghị có số điện trở tiếp đất cụ thể*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Không quy định cụ thể điện trở tiếp đất vì điện trở tiếp đất phải phù hợp với tiêu chuẩn của hệ thống thiết bị của dự án, được Bộ Giao thông Vận tải chấp thuận.***

# Quan trắc, kiểm tra và bảo trì

## **Nguyên tắc chung**

### Việc quan trắc, bảo trì hệ thống TBPVĐN CBTĐ phải được tiến hành đúng định kỳ và ghi chép theo mẫu;

### Thực hiện các công việc quan trắc, kiểm tra, quản lý, bảo trì phải tiến hành theo quy trình, với đầy đủ nội dung công việc; kết quả quan trắc, bảo trì, sửa chữa thay thế phải được ghi chép và lưu chữ như một phần của hồ sơ quản lý, bảo trì theo quy định;

### Việc quan trắc, kiểm tra, bảo trì theo định kỳ tuần, tháng hoặc sau xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa lớn do công nhân kỹ thuật chuyên ngành thực hiện; kết quả quan trắc, đo kiểm, bảo trì được ghi vào “Sổ kiểm tra, bảo trì hệ thống tự động phòng vệ đường ngang”;

***Công ty CP TTTH Vinh***

*Đề nghị xem xét, sửa đổi lại biểu mẫu “Sổ kiểm tra, bảo trì thiết bị cảnh báo tự động đường ngang” cho phù hợp. (Cần bổ sung thêm các tiêu chí kiểm tra: cần chắn, thời gian hoạt động của cần chắn, camera, bỏ cột “Máy tính”…*

***Tiếp thu***

### Việc quan trắc, đo kiểm và hiệu chỉnh các tiêu chuẩn điện khí, mạch giám sát điều khiển đối với hệ thông hệ thống TBPVĐN CBTĐ theo chế độ định kỳ năm hoặc đo kiểm hiệu chỉnh sau xây lắp, cải tạo nâng cấp, sửa chữa lớn, sau khôi phục tai nạn phải do các kỹ sư kỹ thuật chuyên ngành thực hiện.

***Tổng công ty ĐSVN:***

*Đề nghị sửa lại như sau:*

*Việc quan trắc, đo kiểm và hiệu chỉnh các tiêu chuẩn điện khí, mạch giám sát điều khiển đối với ~~hệ thông~~ hệ thống TB****TĐ****PVĐN theo chế độ định kỳ năm hoặc đo kiểm hiệu chỉnh sau xây lắp, cải tạo nâng cấp, sửa chữa lớn, sau khôi phục tai nạn do* ***cán bộ kỹ thuật*** *chuyên ngành thực hiện.*

*Lý do: Sửa lỗi đánh máy văn bản và phù hợp với người thực hiện quan trắc đo kiểm*

***Tiếp thu***

## **Nghiệm thu, chạy thử sau xây dựng hoặc sửa chữa lớn**

### Thiết bị TBPVĐN CBTĐ được xây dựng mới được sửa chữa lớn, cải tạo, nâng cấp phải được vận hành tổng thể thử hoạt động và kiểm tra các tính năng, tham số kỹ thuật trước khi đưa vào sử dụng theo chế độ tăng cường ít nhất trong vòng 240 giờ. Trong trường hợp chỉ thực hiện cải tạo, sửa chữa nhỏ, có thể bỏ qua bước vận hành thử;

### Các hệ thống TBPVĐN CBTĐ có lắp đặt bổ sung CCTĐ trước khi đưa vào sử dụng phải được kiểm tra chạy thử, kiểm tra các tính năng, tham số kỹ thuật theo chế độ tăng cường ít nhất trong vòng 120 giờ. Trong thời gian theo dõi kiểm tra chạy thử phải ghi chép số liệu hoạt động của hệ thống với tất cả các chuyến tàu chạy qua đường ngang;

### Thiết bị TBPVĐN CBTĐ sau khi xảy ra tai nạn giao thông hoặc đình chỉ sử dụng lâu ngày trước khi đưa trở lại hoạt động và bảo trì theo chế độ định kỳ phải tiến hành kiểm tra, thử hoạt động, giám sát các tham số kỹ thuật, tính năng chính theo chế độ tăng cường ít nhất trong vòng 48 giờ.

## **Quan trắc, kiểm tra và bảo trì định kỳ**

### Kiểm tra ngày: 1lần/ngày

1. Sự toàn vẹn của hệ thống thiết bị.
2. Hành lang an toàn giao thông đường sắt thuộc phạm vi đường ngang.
3. Vị trí các biển báo, hướng và tầm nhìn của các đèn báo hiệu phía đường bộ của đường ngang và xử lý nhanh các vi phạm (nếu có).
4. Thử các chức năng cảnh báo chính của hệ thống.
5. Ghi chép kết quả vào sổ kiểm tra duy tu.

### Kiểm tra, bảo trì tháng: 1lần/tháng (trừ các tháng 6, 12).

**Hạng mục và nội dung kiểm tra, bảo trì**

| **TT** | **Hạng mục** | **Nội dung kiểm tra, bảo trì** |
| --- | --- | --- |
|  | Tủ điều khiển | * Kiểm tra độ bịt kín chống xâm thực, tác dụng của khóa bảo vệ, quạt làm mát, trạng thái các tấm (cọc) đấu dây, làm vệ sinh (hút, thổi bụi); * Đo kiểm, hiệu chỉnh các tính năng của các bảng mạch giao tiếp vào ra; * Đo kiểm các tính năng điện khí, thử các chức năng của thiết bị cung cấp nguồn. * Kiểm tra trạng thái của bộ điều khiển * Hệ thống chống sét bảo vệ |
|  | Hộp (tủ) động cơ, cần chắn tự động | * Kiểm tra độ bịt kín chống xâm thực, tác dụng của khóa bảo vệ, trạng thái các tấm (cọc) đấu dây, làm vệ sinh (hút, thổi bụi); * Tra dầu, bôi mỡ bổ sung (nếu thiếu) vào các gối đỡ, bánh xe truyền động theo quy định; * Thử hoạt động, kiểm tra toàn bộ các tính năng đóng, mở, các vị trí chốt, khóa bằng cả hai phương pháp điện và nhân công, điều chỉnh cho phù hợp với thiết kế; * Kiểm tra các liên kết cơ khí, chốt an toàn; hiệu chỉnh hành trình làm việc, các vị trí đóng mở, sửa chữa đảm bảo sự hoàn thiện của cần chắn. |
|  | Cột tín hiệu phía đường bộ tại đường ngang | * Kiểm tra các liên kết, ghép nối cơ khí của cột và phụ kiện lắp trên cột; kiểm tra độ bịt kín chống xâm thực, tác dụng của khóa bảo vệ, trạng thái các cọc đấu dây; * Hiệu chỉnh cột, hướng đèn, chuông, biển báo phù hợp với thiết kế; nắn các biển báo hiệu, tấm triết quang, tán che đèn cong vênh (nếu có); * Làm vệ sinh (hút, thổi bụi, lau rửa) trong ngoài cơ cấu tín hiệu, hộp chuông, biển báo hiệu trên cột; * Xử lý các vật cản ảnh hưởng đến tầm nhìn của hệ thống báo hiệu; điều chỉnh âm lượng của chuông điện. |
|  | Hệ thống cáp và thiết bị phát hiện tàu | * Kiểm tra, duy tu hộp cáp, đầu cáp, cọc đấu dây; làm vệ sinh xung quanh hộp cáp; * Kiểm tra sự chắc chắn bộ gá của thiết bị phát hiện tàu với ray cơ bản; làm vệ sinh bề mặt cảm biến; hiệu chỉnh cơ khí đảm bảo độ nhậy quy định. |
|  | Xác nhận toàn vẹn hoạt động của thiết bị | * Thử hoạt động ở các chế độ nhân công, tự động để kiểm tra các chức năng cảnh báo của hệ thống; * Đối với hệ thống TBPVĐN CBTĐ chưa được lắp đặt thiết bị giám sát từ xa phải tận lượng thời gian có tàu để kiểm tra xác nhân chế độ tự động cung cấp các mức cảnh bảo. * Xác nhận lại sự toàn vẹn của hệ thống với nhân viên trực ban giám sát trung tâm (nếu có thiết bị giám sát từ xa); * Ghi chép các kết quả kiểm tra, bảo trì vào sổ kiểm tra, duy tu thiết bị. |

### Kiểm tra, quan trắc, bảo trì năm (2 lần/năm):

#### Mỗi năm tiến hành 2 lần: Lần thứ nhất (tháng 6); lần thứ hai (tháng 12).

#### Nội dung, quy trình thực hiện tương tự như kiểm tra, bảo dưỡng tháng; ngoài ra thực hiện một số công việc sau:

#### Điều chỉnh sai lệch, khắc phục sự suy giảm các chỉ tiêu chất lượng điện khí của những cụm thiết bị thành phần phụ tùng chi tiết, như : thiết bị phát hiện tàu; Bảng mạch giao tiếp vào ra; CCTĐ; Bảng mạch giám sát; thiết bị cung cấp nguồn; cáp tín hiệu, điều khiển…

#### Đo, kiểm tra tại đường ngang; tốc độ truy cập, tải xuống/tải lên; các tham số thuộc nhóm các đối tượng giám sát (điện, môi trường); đối với thiết bị phát hiện tàu ít nhất 1 năm/1lần;

***Vụ ATGT - Bộ GTVT***

*Quy định về thời gian kiểm tra đối với thiết bị phát hiện tàu ít nhất 1 năm/lần là quá ít, không khả thi. Đề nghị cơ quan soạn thảo nâng số lần kiểm tra đối với thiết bị này như sau: từ “ít nhất 6 tháng/lần” nhằm phát hiện, xử lý và kiểm soát thiết bị được hoạt động hiệu quả.*

***Tiếp thu***

#### Phối hợp với quản trị mạng trung tâm giám sát tiến hành hiệu chỉnh các tham số điện khí mạch truyền thông; vị trí vật lý các thiết bị phát hiện tàu của phép đo calid, các ngưỡng giám sát so sánh với kết quả thực tế để đảm bảo sai số trong phạm vi cho phép;

#### Kiểm tra điều chỉnh phần mềm PLC (chính, phụ) bằng thiết bị chuyên dùng cầm tay hoặc máy tính;

#### Thay thế những bộ phận thiết bị, phụ tùng, chi tiết cấu thành hệ thống mà không thể sửa chữa, khắc phục suy giảm chỉ tiêu điện khí hoặc có nguy cơ đe dọa đến sự làm việc ổn định, an toàn của hệ thống;

#### Kiểm tra tiếp đất và điện trở tiếp đất toàn hệ thống theo tiêu chuẩn về bảo trì, nghiệm thu thiết bị tín hiệu được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

## **Kết xuất, báo cáo và sao lưu**

### Định kỳ vào ngày 20 hàng tháng tiến hành kết xuất dữ liệu, in ấn các báo cáo hoạt động của toàn bộ hệ thống TBPVĐN CBTĐ trong phạm vi quản lý.

### Sao lưu dữ liệu liên quan đến hoạt động của toàn bộ hệ thống TBPVĐN CBTĐ phục vụ truy vấn, đánh giá, xây dựng các quy định về quản lý, bảo trì theo RAMS hoặc đầu tư sửa chữa lớn, nâng cấp hệ thống hoặc đề nghị cấp có thẩm quyền quyết định việc chuyển đổi phương thức TBPVĐN phù hợp với quy định của pháp luật.

### Quản lý, lưu trữ dữ liệu liên quan đến hoạt động của hệ thống TBPVĐN CBTĐ như một tài liệu kỹ thuật về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

# Quy định về quản lý

5.1 Các thiết bị thuộc hệ thống TBPVĐN CBTĐ thuộc phạm vi điều chỉnh nêu tại mục 1.1 phải tuân thủ các quy định của Quy chuẩn này và các tài liệu kỹ thuật tương ứng được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

***Vụ Pháp chế - Bộ GTVT***

*Đề nghị cân nhắc và quy định rõ “các tài liệu kỹ thuật tương ứng được Bộ GTVT chấp thuận” là các tài liệu gì vì tại mục 1.3 đã nêu các tài liệu viện dẫn đó là các tài liệu cần thiết rồi.*

***Tiếp thu và thay cụm từ “các tài liệu kỹ thuật tương ứng” bằng cụm từ “các tiêu chuẩn liên quan***”

5.2 Hệ thống trước khi đưa vào khai thác phải được tổ chức nghiệm thu, bàn giao theo đúng quy định hiện hành.

***Vụ ATGT - Bộ GTVT***

*Đề nghị cơ quan soạn thảo nên quy định rõ đối với hệ thống thiết bị PVĐN CBTĐ trước khi đưa vào khai thác phải có đơn vị tư vấn độc lập hoặc một tổ chức có đủ điều kiện để tổ chức đánh giá mức độ an toàn của thiết bị và tổ chức nghiệm thu mới được đưa vào khai thác sử dụng.*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***Việc tổ chức đánh giá mức độ an toàn của thiết bị do đơn vị tư vấn độc lập hoặc tổ chức có đủ điều kiện thực hiện đã được quy định tại Luật chất lượng sản phẩm, hàng hóa và Luật xây dựng.***

5.3 Đối với các đường ngang CBTĐ hiện có mà chưa đảm bảo yêu cầu nêu trong quy chuẩn này, khi cải tạo, nâng cấp chủ đầu tư dự án phải đảm bảo theo đúng các yêu cầu kỹ thuật của quy chuẩn này. Trong thời gian chưa thực hiện cải tạo, nâng cấp phải tăng cường kiểm tra và có biện pháp bảo đảm an toàn giao thông cho người và phương tiện giao thông qua đường ngang.

***Vụ Pháp chế - Bộ GTVT***

*Đề nghị quy định lộ trình phải nâng cấp để đảm bảo yêu cầu của Quy chuẩn này*

***Giải trình:***

***Giữ nguyên như dự thảo***

***Lý do:***

***- Nội dung Quy định này tương tự như quy định tại khoản 2, điều 64, Thông tư 25/2018/TT-BGTVT***

***- Việc nâng cấp đảm bảo yêu cầu của Quy chuẩn này sẽ được thực hiện từng bước phụ thuộc vào kinh phí được bố trí để đảm bảo tăng cường an toàn giao thông đường sắt tại các đường ngang.***

# Tổ chức thực hiện



6.1 Thủ trưởng các tổ chức liên quan có trách nhiệm phổ biến Quy chuẩn này đến các đơn vị liên quan và các nhân viên dưới quyền để thực hiện.

6.2 Trong quá trình thực hiện có khó khăn, vướng mắc các đơn vị báo cáo doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia, tổng hợp gửi Cục Đường sắt Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải để giải quyết.

6.3 Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan kiểm tra việc thực hiện Quy chuẩn này./.