




České dráhy

**ČD
Z2**



**PŘEDPIS
PRO OBSLUHU
PŘEJEZDOVÝCH
ZABEZPEČOVACÍCH
ZAŘÍZENÍ**

Změna č. 1

Schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah
Dne 2. 11. 2001
č.j.: 59 968 / 2001-O11

Účinnost od 1. 12. 2001

OBSAH

OBSAH	3
ZÁZNAM O ZMĚNÁCH	6
ROZSAH ZNALOSTÍ	7
SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK	9
ČÁST PRVNÍ	
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	11
Kapitola I	
Úvodní ustanovení	11
Kapitola II	
Základní pojmy	13
Kapitola III	
Třídění PZZ	17
A. Mechanická (PZM).....	17
B. Světelná (PZS)	18
ČÁST DRUHÁ	
OBSLUHA PZZ	20
ČÁST TŘETÍ	
PORUCHY	22
ČÁST ČTVRTÁ	
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	23
Související předpisy a normy	24
PŘÍLOHA 1	
MECHANICKÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (PZM)	25
Kapitola I	
PZM obsluhované místně	25
Popis	25
Obsluha	25
Poruchy	26
Kapitola II	
PZM obsluhované dálkově	27
Popis	27
A. Rychlostní pohon	27
Obsluha	27
Nouzové vybavení.....	28
Poruchy	29
B. Elektrický pohon	29
Obsluha	29
Nouzové vybavení.....	30
Poruchy	30

PŘÍLOHA 2

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÉ VÚD	33
Popis.....	33
Obsluha	35
Poruchy	35

PŘÍLOHA 3

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÉ SSSR	37
Popis.....	37
Obsluha	39
Poruchy	40

PŘÍLOHA 4

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÉ AŽD 71	43
Popis.....	43
Obsluha	46
Poruchy	47

PŘÍLOHA 5

PŘEJEZDOVÁ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÁ NOVĚ BUDOVANÝCH TYPŮ	49
Popis.....	49
Obsluha	52
Poruchy	53

PŘÍLOHA 6

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ OVLÁDANÉ JOP	55
---	-----------

Kapitola I

Všeobecně.....	55
Popis.....	55
Zobrazení stavu zařízení na barevném monitoru	59
Obsluha	62
Ověření stavu přejezdových zařízení	64
Vyluka automatické činnosti, dopravní klid na přejezdu	65

Kapitola II

Přejezdová zařízení s vazbou na SZZ	66
Popis.....	66
Poruchy	68

Kapitola III

Přejezdová zařízení v mezistaničním úseku	70
Popis.....	70
Poruchy	73

Obr. 1. – PŘEJEZD S VAZBOU NA STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ – VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH SYMBOLŮ A BAREV	75
Obr. 2. – PŘEJEZD NA TRATI (SOUČTOVÁ HLÁSKA) – VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH SYMBOLŮ A BAREV	76
Obr. 3. – PŘEJEZD NA TRATI (SOUČTOVÁ HLÁSKA) – PŘÍKLADY	77
POZNÁMKY	79

ZÁZNAM O ZMĚNÁCH

Změna			Předpis		
číslo č.j.	účinnost od		opravil	dne	podpis
59 968/2001-O1	1. 12. 2001				

Držitel tohoto výtisku je odpovědný za včasné a správné provedení schválených změn a provedení záznamu na této stránce.

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka	Pracovní zařazení	Znalost
GŘ ČD, GI ČD, DOP, DDC, OPŘ	– zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon služby zaměstnanců obsluhujících nebo udržujících PZZ	Předpis – úplná Přílohy – informativní
	– zaměstnanci, kteří se podílejí na předpisové činnosti	Předpis – úplná Přílohy – úplná
železniční stanice	– zaměstnanci s odbornou zkouškou D-07	Předpis – úplná Přílohy – úplná
	– zaměstnanci s odbornou zkouškou: D-01, D-02, D-03, D-04 *)	Předpis – úplná, Přílohy – dle obsluhovaného zařízení úplná, ostatní informativní
DKV	– zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon služby dopravních zaměstnanců obsluhujících PZZ	Předpis – úplná, Přílohy – dle rozsahu znalostí kontrolovaných zaměstnanců
	– zaměstnanci, kteří se podílejí na předpisové činnosti	Předpis – úplná Přílohy – úplná
	– zaměstnanci se zkouškou: V-02; V-08 *)	Předpis – úplná, Přílohy – dle obsluhovaného zařízení úplná, ostatní informativní
SDC	– zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon služby dopravních zaměstnanců obsluhujících PZZ	Předpis – úplná Přílohy – dle rozsahu znalostí kontrolovaných zaměstnanců
	– zaměstnanci, kteří se podílejí na předpisové činnosti	Předpis – úplná Přílohy – úplná
	– zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují práci zaměstnanců udržujících PZZ	Předpis – úplná Přílohy – dle rozsahu znalostí kontrolovaných zaměstnanců
	– zaměstnanci se zkouškou ZZ-01, K-04 *) – zaměstnanci, kteří udržují PZZ	Předpis – úplná, Přílohy – dle obsluhovaného (udržovaného) zařízení úplná, ostatní informativní

Organizační složka	Pracovní zařazení	Znalost
ÚPV	<ul style="list-style-type: none"> – zaměstnanci, kteří organizují nebo kontrolují výkon služby školících zaměstnanců – zaměstnanci, kteří provádí školení a zkoušky 	Předpis – úplná Přílohy – úplná

*) Okruh zaměstnanců železničních stanic, DKV a SDC, pro které je určena dle Rozsahu znalostí úplná znalost předpisu ČD Z2 ve vztahu k vykonaným zkouškám, určí ve smyslu čl. 6 tohoto předpisu vedoucí organizační (výkonné) jednotky. Ostatní zaměstnanci s uvedenými zkouškami pak mají stanovenou znalost informativní.

Pro zaměstnance, v pracovních zařazeních zde neuvedených, mohou rozsah znalosti stanovit i přidružené předpisy k předpisu ČD OK 2 (ČD OK 2/1 nebo ČD OK 2/2).

SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

ČD D2	Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
ČD D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
ČD Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
GŘ ČD	Generální ředitelství Českých drah
GI ČD	Generální inspekce Českých drah
DOP	Divize obchodně provozní
DDC	Divize dopravní cesty
OPŘ	Obchodně provozní ředitelství
ÚPV	Ústav podnikového vzdělávání
SDC	Správa dopravní cesty
DKV	Depo kolejových vozidel
ŽST	Železniční stanice
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	Traťové zabezpečovací zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
SŘ	Staniční řád
DU	Doplňující ustanovení k předpisu ČD Z2
PND 3	Prováděcí nařízení k předpisu ČD D3
DKNP	Dopravní klid na přejezdu
PIK	Personální identifikační karta
Pn	Přivolávací návěst
PC	Personal computer (osobní počítač)
ZDD	Základní dopravní dokumentace

ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitola I Úvodní ustanovení

1. **Předpis ČD Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení** je závazný pro zaměstnance, kteří obsluhují, kontrolují nebo udržují železniční přejezdová zabezpečovací zařízení (dále PZZ).

2. Předpis ČD Z2 stanovuje závazný postup pro obsluhu běžných typů přejezdových zabezpečovacích zařízení, zavedených na ČD, za normálních i mimořádných podmínek.

3. Pro obsluhu přejezdového zabezpečovacího zařízení, jehož obsluha je odchylná nebo neuvedená v tomto předpise, musí být vydáno **Doplňující ustanovení k předpisu ČD Z2** (dále **DU**) pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení. **DU** vydá příslušné OPŘ podle podkladů dodaných příslušnou SDC.

4. V případě změn nebo úprav PZZ, které souvisejí se změnou obsluhy, případně změnou dopravní dokumentace, dodá příslušná SDC v dostatečném předstihu před aktivací podklady příslušnému OPŘ. Pověřený zaměstnanec OPŘ posoudí z dodaných podkladů, zda se musí vydat **DU**.

Aktivace nového přejezdového zařízení, přejezdového zařízení po změně nebo úpravě může být zahájena jen tehdy, pokud je zaměstnancům provádějícím obsluhu a kontrolu stanoveno, podle jakého předpisu (**ČD Z2, ČD Z2 + DU** apod.) se musí vykonávat obsluha a kontrola PZZ.

5. Stávající „Doplňující ustanovení“ a „Místní předpis pro obsluhu zabezpečovacího zařízení“ zůstávají v platnosti do doby nutnosti jejich změny vyvolané dopravními nebo technickými důvody.

6. Rozsah znalostí předpisu **ČD Z2 (DU)** pro výkon dopravní služby v ŽST, dopravnách D3, odbočkách, závorářských a traťových staništích musí určovat ustanovení **ZDD**. Pro ostatní pracoviště obsluhované jinými zaměstnanci dokument vedoucího příslušné organizační (výkonné) jednotky.

Okruh zaměstnanců železničních stanic, DKV a SDC, pro které není určena dle Rozsahu znalostí úplná znalost předpisu ČD Z2 ve vztahu k vykonaným zkouškám, určí rozsah znalostí ve stanoveném dokumentu vedoucí organizační složky.

7. Zaměstnanec, který nevykonal zkoušku praktické způsobilosti pro obsluhu nebo kontrolu přejezdových zařízení, nesmí vykonávat samostatný výkon dopravní služby. Zaměstnanec při výkonu dopravní služby je povinen plnit všechna ustanovení předpisu **ČD Z2** (případně **DU**, stávajících **DU** a „Místního předpisu pro obsluhu zabezpečovacího zařízení“) podle stanoveného rozsahu znalostí.

8. Dnem účinnosti předpisu **ČD Z2** se ruší předpis ČSD D106/T106 – Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení, platný od 1. 7. 1984.

9. neobsazeno

10. neobsazeno

11. neobsazeno

12. neobsazeno

Kapitola II Základní pojmy

13. Přejezd je křížení dráhy celostátní, dráhy regionální nebo vlečky s pozemní komunikací v úrovni kolejí a je označeno.

14. Otevřený přejezd – přejezdové zabezpečovací zařízení nezakazuje uživatelům pozemní komunikace přístup na přejezd (PZZ nedává výstrahu).

15. Uzavřený přejezd – přejezdové zabezpečovací zařízení zakazuje uživatelům pozemní komunikace přístup na přejezd (PZZ dává výstrahu).

16. Pohon závor – část PZZ, která ovládá pohyb břevna závor. Může být:

- a) mechanický;
- b) elektrický.

17. Břevno závory – část závory, která ve výstražném stavu, tj. při sklápění, v dolní koncové poloze a při zdvihání, zasahuje do dopravního prostoru pozemní komunikace.

18. Výstražník – část PZZ, která slouží k signalizaci pro účastníky silničního provozu světlem, případně i zvukem.

19. Závorový stojan – část PZZ, na které je namontován pohon závor;

20. Výstraha – vnější projev PZZ, kterým se zakazuje uživatelům pozemní komunikace přístup na přejezd nebo přikazuje jeho urychlené uvolnění. Může být dáвана signalizací:

- a) mechanickou;
- b) světelnou;
- c) zvukovou.

21. Základní výstraha – výstraha, která musí být dáвана po celou dobu trvání výstrahy.

22. Doplnková výstraha – doplňuje základní výstrahu.

23. Mechanická výstraha – sklápění, dolní koncová poloha a zdvihání břevn závora a je:

- a) základní výstrahou pro PZM od okamžiku zahájení sklápění břevn závora do opětovného úplného zdvižení břevn závora;
- b) doplňkovou výstrahou pro PZS.

24. Světelná výstraha – přerušované svícení dvou červených světel na výstražníku ve směru k uživatelům pozemní komunikace (při nouzovém stavu PZS nebo poruše doplňkové výstrahy PZM přerušované svícení i jednoho červeného světla nebo nepřerušované svícení jednoho nebo obou červených světel) a je:

- a) základní výstrahou pro PZS;
- b) doplňkovou výstrahou pro některá PZM.

25. Zvuková výstraha – přerušovaný zvuk houkačky (při poruše i stálý), zvonec apod., je:

- a) základní výstrahou pro dálkově obsluhované PZM, avšak probíhá jen po stanovenou dobu před začátkem sklápění břevn do jejich úplného sklopení;
- b) doplňkovou výstrahou pro PZS (po sklopení břevn závora se v určených případech vypíná).

26. Obvod přejezdu – část železniční trati, která ovlivňuje činnost PZS.

27. Ovládací úsek – vymezená část koleje v obvodu přejezdu, vybavená technickým zařízením pro spolupůsobení železničního kolejového vozidla na činnost PZS.

28. Přibližovací úsek – ovládací úsek přejezdu, vybaveného PZS, před přejezdem ve směru jízdy železničního kolejového vozidla.

29. Vzdalovací úsek – ovládací úsek přejezdu, vybaveného PZS, za přejezdem ve směru jízdy železničního kolejového vozidla.

30. Základní stav – určený stav PZZ v době, kdy není ovlivněno jízdou železničního kolejového vozidla, ani ovládacími prvky pro místní nebo dálkovou obsluhu.

31. Výstražný signál – varuje uživatele pozemní komunikace před ohrožením železničním kolejovým vozidlem (uzavřený přejezd).

32. Varovný signál – neposkytuje uživateli pozemní komunikace informaci, zda se k přejezdu blíží nebo neblíží železniční kolejové vozidlo, které by jej mohlo ohrozit (otevřený přejezd).

33. Pozitivní signál – přerušované svícení bílého světla na výstražníku ve směru k uživatelům pozemní komunikace informuje uživatele pozemní komunikace, že v obvodu přejezdu není železniční kolejové vozidlo, které by jej mohlo ohrozit (buď není v obvodu přejezdu nebo má zákazano vjet na přejezd bez varování uživatele pozemní komunikace jiným způsobem).

34. Bezporuchový stav – stav PZS v době, kdy není vyhodnocen nouzový ani poruchový stav.

35. Pohotovostní stav – stav PZS v době, kdy není vyhodnocen poruchový stav.

36. Nouzový stav – stav PZS při závadě, která nemůže ohrozit bezpečnost provozu na přejezdu. Dopravní opatření dle předpisu ČD D2 se pro jízdu železničního kolejového vozidla neprovádí.

37. Poruchový stav – stav PZS při poruše, která může ohrozit bezpečnost provozu na přejezdu. Dopravní opatření dle předpisu ČD D2 se pro jízdu železničního kolejového vozidla provádí.

38. Anulace (Anulační stav) – stav PZS v době od ukončení výstrahy po průjezdu železničního kolejového vozidla do přechodu do základního stavu nebo znovu do výstražného stavu (stav, při kterém je vyloučen vliv obsazení vzdalovacího úseku na uvedení PZS do výstrahy).

39. Bezanulační stav – stav PZS, při kterém není vyloučen automatickou činností vliv obsazení ovládacího úseku na uvedení přejezdového zabezpečovacího zařízení do výstrahy.

40. Mezní doba anulace (anulační doba) – stanovená doba, po kterou je vyloučen vliv obsazeného vzdalovacího úseku na uvedení přejezdového zabezpečovacího zařízení do výstrahy.

41. Dopravní klid na přejezdu – stav PZS, při kterém je na základě povelu obsluhujícího zaměstnance vyloučen vliv obsazení ovládacích úseků na uvedení PZS do výstrahy.

42. Kontrolní stanoviště – společný název pro místo, kde jsou umístěny ovládací a indikační prvky přejezdových zabezpečovacích za-

řízení (v dopravní kanceláři, na stavědle, na hradle, na hlásce, na závo-
rářském stanovišti apod.).

43. Dálková obsluha PZS – ruční obsluha z kontrolního stanoviště při mimořádných podmínkách nařízených příslušnými ustanoveními předpisu ČD D2 a tohoto předpisu (porucha, výluka, údržba, zkoušení, přidržení PZS ve výstraze při křížování apod.).

44. Místní obsluha PZS – ruční obsluha z místa přejezdu při mimořádných podmínkách (porucha, výluka, údržba, zkoušení apod.).

45. Trvalá anulace – porucha, při které po uvolnění obvodu přejezdu železničním kolejovým vozidlem zůstane PZS v anulaci.

46. Trvalá výstraha – výstraha, která probíhá nadbytečně, vyvolaná jinou než normální činností zařízení (porucha, chybná obsluha).

47. Dopravní opatření dle předpisu ČD D2 – opatření, které provádí obsluhující zaměstnanec pro zajištění bezpečnosti provozu (železničního i silničního) na přejezdu v případech určených předpisem ČD D2 nebo tímto předpisem (rozkaz Op, Pv apod.).

48. Doplnující ustanovení k předpisu ČD Z2 (DU) – Doplnující ustanovení pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení, je-li odchylná od ustanovení tohoto předpisu nebo v něm není uvedena.

49. Počítače náprav – prostředky pro zjišťování volnosti kolejových úseků pracující na základě porovnání počtu náprav, které do úseku vjely, s počtem náprav, které z úseku vyjely. Neindikují obsazení kolejového úseku při nakolejení železničního kolejového vozidla v úseku a indikují obsazení i v případech, kdy železniční kolejové vozidlo, které do kolejového úseku vjelo, bylo odstraněno z koleje a případy, kdy železniční kolejové vozidlo, bylo nakolejeno ve volném kolejovém úseku a ovlivnilo čidlo počítače náprav při jízdě z úseku ven.

50. Závada – odchylná činnost PZZ od správné funkce, která neohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu.

51. Další specifické pojmy, týkající se jednotlivých zařízení, jsou vysvětleny v textu příslušné přílohy.

52. neobsazeno

53. neobsazeno

Kapitola III Třídění PZZ

A. MECHANICKÁ (PZM)

54. PZM 1 – mechanická PZZ obsluhovaná dálkově z kontrolního stanoviště.

55. PZM 2 – mechanická PZZ obsluhovaná na místě z kontrolního stanoviště. Kontrolní stanoviště splňuje tyto podmínky:

- a) pohon břevn závor není vzdálen více než 60 m od přejezdu;
- b) z místa obsluhy je přehled na celý přejezd, a to i za snížené viditelnosti.

PZM 2 může být i jako uzamykatelné na místě (otevírání na požádání). Podmínky pro jeho obsluhu stanoví **DU**.

56. PZM 3 – mechanická PZZ obsluhovaná kombinovaně, tj. je možno měnit způsob obsluhy z dálkové na místní a naopak.

57. PZM 1 – PZM 3 mohou být doplněna světelnou doplňkovou výstrahou. Základní označení kategorie je pak doplněno písmenem S (např. PZM 3S).

58. Dává-li PZM informaci o svém stavu strojvedoucím přejezdníkem, je označení kategorie na dalším místě doplněno písmenem L (např. PZM 3SL).

59. PZM v určených případech má zřízenou závislost do staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení prostřednictvím mechanického zámku pohonu závora (uzamyká pohon při sklopených břevnech závora) a elektrického nebo zástrčkového zámku. Hlavní návěstidlo je možno přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku (kromě Pn) jen za předpokladu uzavření přejezdu, uzamčení pohonu závora a uzamčení závislostního klíče v zámku. Otevřít přejezd je možno po přestavení hlavního návěstidla na návěst zakazující jízdu, případně až po zrušení závěru jízdní cesty.

60. Světelná doplňková výstraha (pokud je zřízena) se indikuje na kontrolním stanovišti. Závadu svícení oznámí obsluhující zaměstnanec udržujícímu zaměstnanci. Dopravní opatření dle předpisu ČD D2 se neprovádí.

61. Přejezdník u PZM (pokud je zřízen) kontroluje úplné sklopení břevnen závor. V případě nebezpečí na přejezdu je obsluhující zaměstnanec povinen sejmut plombu z nouzového nevratného tlačítka a jeho stlačením zhasnout na přejezdníku návěst „Uzavřený přejezd“.

62. neobsazeno

63. neobsazeno

64. neobsazeno

65. neobsazeno

B. SVĚTELNÁ (PZS)

66. PZS 1 – jednoduché PZS bez závislostí na jízdě železničního kolejového vozidla ovládané na místě z kontrolního stanoviště. Na kontrolním stanovišti je indikován výstražný a pohotovostní stav.

67. PZS 2 – ovládaní je automatické, v odůvodněných případech může být ovládaní ruční. PZS je doplněno přejezdníky z obou stran přejezdu, případně je krytí přejezdu provedeno hlavním návěstidlem nebo seřadovacím návěstidlem. Indikace stavu na kontrolním stanovišti PZS nemusí být zřízeny, pokud je přejezd kryt z obou stran přejezdníky.

68. PZS 3 – ovládaní je automatické, v odůvodněných případech může být ovládaní ruční. Indikace stavu PZS na kontrolním stanovišti jsou zřízeny. Podle indikací musí být před odjezdem vlaku z dopravního možno zjistit pohotovostní (bezporuchový) a bezanulační stav.

69. PZS v odůvodněných případech mohou mít doplňkovou mechanickou výstrahu (závory). Základní označení kategorie je pak na dalším místě doplněno písmenem Z (např. PZS 2Z). U PZS bez závor se doplňuje písmeno S.

70. Dává-li PZS pozitivní signál, základní označení kategorie je pak na dalším místě doplněno písmenem B (např. PZS 2SB). U PZS bez pozitivního signálu se doplňuje písmeno N.

71. Dává-li PZS informaci o svém stavu:

a) přejezdníkem nebo

b) na návěstidle kryjícím přejezd je možno rozsvítit návěst dovolující jízdu (kromě Pn) v závislosti na stavu PZS

je označení kategorie na dalším místě doplněno písmenem L (např. PZS 3ZBL).

72. Dává-li PZS informaci o svém stavu obsluhujícímu zaměstnanci, je označení kategorie na dalším místě doplněno písmenem I (např. PZS 3ZBI). V případě dávání informace i podle předchozího článku, použijí se v označení obě písmena (např. PZS 3ZBLI).

73. neobsazeno

74. neobsazeno

75. neobsazeno

76. neobsazeno

ČÁST DRUHÁ OBSLUHA PZZ

77. Obsluhovat přejezdové zabezpečovací zařízení smí pouze oprávněný zaměstnanec ve službě. Při převzetí služby se přesvědčí o neporušenosti plomb příslušných ovládacích prvků na kontrolním stanovišti. Dále se přesvědčí, že stav počítadel obsluh a případně sejmuté plomby, souhlasí se stavem, uvedeným v dopravní dokumentaci a odevzdávce služby.

Obsluhující zaměstnanec je povinen umožnit udržujícímu zaměstnanci na jeho požádání a dovoluje-li to dopravní situace, přezkoušení zařízení.

78. Obsluha PZZ jednotlivých typů se provádí dle příslušné přílohy tohoto předpisu, případně dle vydaného **DU**.

79. Obsluhující zaměstnanec udržuje vnější části zařízení (indikačních desek, skříněk, ručního pohonu, zadávacího počítače apod.) v čistotě. K čištění používá vhodných prostředků k tomu určených.

80. Obsluhující zaměstnanec je povinen provést obsluhu PZZ tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, ani k narušení plynulosti železničního provozu.

81. PZZ je dovoleno obsluhovat jen předepsaným způsobem. Je zakázáno ovládací prvky zapevňovat v pracovní poloze, pokud není tímto předpisem (přílohami) nebo **DU** stanoveno jinak. Ovládací prvky opatřené plombou na šňůrce nebo zařízením pro registraci obsluh (počítadlem) je nutno po obsluze zajistit plombovacím zařízením proti náhodné obsluze.

82. Obsluhující zaměstnanec je povinen při obsluze sledovat činnost PZZ buď přímo pohledem (při místní obsluze) nebo podle příslušných značek nebo indikací (při dálkové obsluze).

83. Před povolením jízdy železničního kolejového vozidla na přejezd je obsluhující zaměstnanec povinen se přesvědčit, že:

- a) přejezd je uzavřen, nebo
- b) podle indikací (zobrazených symbolů, případně i textového výpisu JOP) je PZZ schopno předepsaným způsobem varovat účastníky silničního provozu, že se k přejezdu blíží železniční kolejové vozidlo, nebo
- c) pro jízdu železničního kolejového vozidla na přejezd bylo učiněno dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

84. Pokud je ovládací skříňka PZS umístěna v neobsazené dopravně na tratích provozovaných podle předpisu ČD D3, mohou být optické indikace doplněny akustickou kontrolou stavu PZS v okruhu traťového telefonu na obsazené stanoviště (dirigující dispečer, výpravčí dispoziční stanice). Použití a význam akustické indikace je pak uvedeno v **DU a PND 3**.

Akustické indikace kontroly stavu PZS v okruhu traťového telefonu na tratích provozovaných podle předpisu ČD D2 se nově nezřizují. Stávající akustické indikace se nechají v činnosti do nejbližší rekonstrukce PZS. Použití a význam akustické indikace je pak uvedeno v **DU**.

85. Pokud se obsluhující zaměstnanec dozví, že na přejezdu je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, např. uváznuté motorové vozidlo, spadlý náklad apod., je povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě železničního kolejového vozidla na přejezd. Totéž je povinen učinit i v případě, že se dozví o stavu PZZ, kdy není schopno předepsaným způsobem informovat účastníky silničního provozu o blížícím se železničním kolejovém vozidle, ale indikace tuto situaci nepostihují (poškozené břevno závory, poškozený stojan závory apod.).

86. neobsazeno

87. neobsazeno

88. neobsazeno

89. neobsazeno

ČÁST TŘETÍ PORUCHY

90. Zjistí-li obsluhující zaměstnanec při obsluze nebo podle indikací nebo je-li mu ohlášeno, že PZZ vykazuje odchylnou činnost od činnosti uvedené v jednotlivých přílohách, jedná se o poruchu. Poruchy a způsob zajištění bezpečnosti provozu na přejezdu je uveden u jednotlivých typů PZZ v příslušných přílohách.

91. Každou zjištěnou, případně nahlášenou poruchu, závadu, u PZS i nouzový stav, je obsluhující zaměstnanec povinen zapsat do Záznamníku poruch a oznámit udržujícímu zaměstnanci. Pokud Záznamník poruch není na kontrolním stanovišti veden, oznámí poruchu výpravčímu a zapíše do Telefonního záznamníku. Výpravčí poruchu zapíše do Záznamníku poruch a oznámí udržujícímu zaměstnanci.

92. Obsluhující zaměstnanec podle možností sdělí na vyžádání udržujícímu zaměstnanci podrobnější informace o stavu zařízení a při jaké dopravní situaci porucha vznikla.

93. neobsazeno

94. neobsazeno

95. neobsazeno

96. neobsazeno

ČÁST ČTVRTÁ

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

97. Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a zpracování žádosti o výjimky platí v plném rozsahu vztažná ustanovení předpisu ČD M1.

98. neobsazeno

99. neobsazeno

Související předpisy a normy

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění.

ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

TNŽ 34 2605 Návěstní nátěry a bezpečnostní sdělení na železničních sdělovacích a zabezpečovacích zařízeních

ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy

ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy

ČD D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

ČD D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace

ČD D9 Směrnice pro sestavení Dodatku k předpisu ČD D2

ČD D17 Předpis pro hlášení a šetření nehodových událostí

ČD Ok2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance Českých drah

ČD Ok2/1 Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance Českých drah – Divize obchodně provozní

ČD Ok2/2 Přidružený předpis k výcvikovému a zkušebnímu řádu pro zaměstnance Českých drah – Divize dopravní cesty

ČD Op16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

ČD T100 Provoz zabezpečovacích zařízení

ČD Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

ČD Z11 Předpis pro obsluhu radiových zařízení

Dodatek Dodatek k předpisu ČD D2

MECHANICKÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (PZM)

Kapitola I PZM obsluhované místně

Popis

1. PZM obsluhované místně je jednoduché zařízení, zpravidla bez vazby na jiné zabezpečovací zařízení. Má tyto hlavní části:
 - a) závorový pohon jednoduchý nebo s převodem;
 - b) drátovody;
 - c) závorové stojany;
 - d) břevna závor.

Obsluha

2. Obsluhující zaměstnanec při převzetí služby prohlédne pohon závor, případně přezkouší funkci, a přesvědčí se o neporušenosti plomb.
3. Při obsluze PZM musí obsluhující zaměstnanec otáčet klikou pohonu rovnoměrně. Otáčením kliky pohonu:
 - a) doprava se břevna závor sklápějí;
 - b) doleva se břevna závor zdvihají.
4. Obsluhující zaměstnanec:
 - a) uzavírá přejezd včas před příjezdem železničního kolejového vozidla, přitom postupuje tak, aby břevny závor neohrozil uživatele pozemní komunikace a aby nedocházelo v koncových polohách břevna k prudkým nárazům;
 - b) sleduje jízdu železničního kolejového vozidla na určeném místě;
 - c) po průjezdu železničního kolejového vozidla otevře přejezd na základě podmínek zjištění uvolnění přejezdu železničním kolejovým vozidlem uvedených v Základní dopravní dokumentaci.
5. Při obsluze je zakázáno:
 - a) ponechat nebo zapevňovat západku proti zpětnému točení klikou v neutrální poloze (mimo pastorek). Západka musí při obsluze zařízení zapadat do pastorku na hlavě kliky pohonu;
 - b) ponechat břevna závor v jiné než koncové poloze.

Poruchy

6. Pokud při obsluze PZM vykazuje odchylky od normální funkce (těžký nebo lehký chod pohonu, nespuštění doplňkové světelné výstrahy apod.), jedná se o závadu. Závadu zapíše do Záznamníku poruch a ohlásí udržujícímu zaměstnanci.

7. Pokud nedojde při obsluze k úplnému sklopení závor, je ohrožena bezpečnost provozu na přejezdu. Obsluhující zaměstnanec je povinen neprodleně učinit pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření dle předpisu ČD D2 a dále provede:

- a) ohlášení poruchy výpravčímu;
- b) prohlídku pohonu závor, drátovodů a břeven závor;
- c) zápis do Záznamníku poruch a ohlášení poruchy udržujícímu zaměstnanci.

Pokud obsluhující zaměstnanec při prohlídce zjistí příčinu poruchy, kterou může sám odstranit (cizí předmět bránící správné funkci pohonu nebo pohybu drátových táhel, odbočných nebo výstupních kladek apod.), odstraní ji a udržujícímu zaměstnanci tuto poruchu nehlásí.

- 8.** neobsazeno
- 9.** neobsazeno
- 10.** neobsazeno
- 11.** neobsazeno

Kapitola II PZM obsluhované dálkově

Popis

- 12.** PZM obsluhované dálkově má tyto hlavní části:
- a) závorový pohon rychlostní nebo elektrický;
 - b) drátovody;
 - c) závorové stojany zpravidla s předzváněčem;
 - d) břevna závor.

A. RYCHLOSTNÍ POHON

Obsluha

- 13.** Na krytu závorového pohonu je vyznačena kilometrická poloha obsluhovaného přejezdu a počet otáček kliky nutných pro úplnou obsluhu.
- 14.** Otáčením kliky pohonu:
- a) doprava se břevna závor sklápějí;
 - b) doleva se břevna závor zdvihají.
- 15.** Obsluhující zaměstnanec:
- a) uzavírá přejezd včas před příjezdem železničního kolejového vozidla, přitom postupuje tak, aby nedocházelo v koncových polohách břevna k prudkým nárazům;
 - b) sleduje jízdu železničního kolejového vozidla;
 - c) po průjezdu železničního kolejového vozidla otevře přejezd na základě místních podmínek zjištění uvolnění přejezdu železničním kolejovým vozidlem uvedených v Základní dopravní dokumentaci.
- 16.** Při obsluze je zakázáno:
- a) ponechat nebo zapevňovat západku proti zpětnému točení klikou v neutrální poloze (mimo pastorek). Západka musí při obsluze zařízení zapadat do pastorku na hlavě kliky pohonu;
 - b) ponechat břevna závor v jiné než koncové poloze.
- 17.** Klikou pohonu je nutno otáčet rovnoměrnou rychlostí bez přerušení (přibližně jedna otáčka za sekundu) až do koncových poloh zařízení. Při menší rychlosti nebo při přerušení otáčení při sklápění se pohon samočinně zapevní.
Při větší rychlosti při sklápění působí odstředivá brzda pohonu.

18. Obsluhující zaměstnanec počítá otáčky nebo sleduje značku na drátových táhlech, aby nedošlo v koncových polohách k prudkému nárazu v pohonu. Značka na drátových táhlech se smí používat jen tehdy, je-li zhotovena příslušnou SDC a je-li její používání povoleno v Základní dopravní dokumentaci.

19. U některých pohonů je ukazatel polohy závor, který se zacloní:

- a) při zdvižených břevnech závor červeně;
- b) při sklopených břevnech závor bíle.

20. Samočinné zapevnění pohonu znemožní dokončení obsluhy. Zařízení se musí vrátit do základní polohy opačným otáčením kliky pohonu a zavírání znovu opakovat nebo při nebezpečí z prodlení použít nouzového vybavovacího zařízení.

Jiná obsluha není dovolena!

Nouzové vybavení

21. Rychlostní pohon je vybaven nouzovým vybavovacím zařízením, které obsluhující zaměstnanec použije v případě samočinného zapevnění pohonu při uzavírání přejezdu a současném nebezpečí z prodlení při opakování obsluhy.

Postup obsluhy:

- a) po sejmutí plomby z nouzového vybavovacího zařízení se vyjme zajišťovací kolík;
- b) pootočí kolečko a po třech až čtyřech otáčkách klikou doprava se kolečko vrátí zpět a dokončí se sklopení závor (nutno dodržet předepsaný počet otáček kliky).

Každé použití nouzového vybavovacího zařízení je zaznamenáno na počítadle v kontrolním okénku.

Použití nouzového vybavení a číslo počítadla zaznamená obsluhující zaměstnanec do dopravní dokumentace.

22. Pokud dojde k samočinnému zapevnění pohonu při sklápění závor vlivem poruchy v závorovém pohonu, musí se kolečko nouzového vybavovacího zařízení přidržovat až do úplného sklopení závor. Přitom se musí dodržovat stanovený počet otáček klikou, aby nedošlo k poškození pohonu, případně drátovodů.

Poruchy

23. Pokud při obsluze PZM nedojde ke spuštění doplňkové světelné výstrahy, jedná se o závadu. Závadu zapíše do Záznamníku poruch a ohlásí udržujícímu zaměstnanci.

24. Zjistí-li obsluhující zaměstnanec při obsluze poruchu (mimořádně těžký nebo lehký chod pohonu závor) nebo nelze dodržet předepsaný počet otáček klikou pohonu, musí předpokládat, že přejezd je otevřen. Obsluhující zaměstnanec je povinen neprodleně pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd učinit dopravní opatření dle předpisu ČD D2 a dále provede:

- a) ohlášení poruchy výpravčímu;
- b) prohlídku pohonu závor, drátovodů a břevna závor;
- c) zápis do Záznamníku poruch a ohlášení poruchy udržujícímu zaměstnanci.

Pokud obsluhující zaměstnanec při prohlídce zjistí příčinu poruchy, kterou může sám odstranit (cizí předmět bránící správné funkci pohonu nebo pohybu drátových táhel, odbočných nebo výstupních kladek apod.), odstraní ji a udržujícímu zaměstnanci tuto poruchu nehlásí.

25. neobsazeno

26. neobsazeno

27. neobsazeno

28. neobsazeno

B. ELEKTRICKÝ POHON

Obsluha

29. Elektrický pohon je rychlostní pohon doplněný elektromotorem, ovládacími a indikačními prvky. Na krytu závorového pohonu je vyznačena kilometrická poloha obsluhovaného přejezdu a počet otáček kliky nutných pro úplnou ruční obsluhu.

30. Ovládací prvek je dvoupolohová klička. Přeložením ovládací kličky:

- a) doprava se břevna závor sklápějí;
- b) doleva se břevna závor zdvihají.

Přeloženou kličku nelze vrátit do původní polohy, dokud se příkaz nedokončí nebo se nepoužije nouzové vybavovací zařízení (např. v případě poruchy z důvodu těžkého chodu).

- 31.** Indikační prvky pohonu závor jsou:
- a) červená indikace — nad klíčkou svítí stálým světlem po dobu zdvihání břevnen závor, a pokud jsou v horní koncové poloze (otevřený přejezd);
 - b) bílá indikace — nad klíčkou svítí stálým světlem po dobu sklápění břevnen závor a pokud jsou v dolní koncové poloze (uzavřený přejezd);
 - c) červená clonka v kontrolním okénku ukazatele polohy závor — otevřený přejezd;
 - d) bílá clonka v kontrolním okénku ukazatele polohy závor — uzavřený přejezd.

Nouzové vybavení

32. Elektrický pohon je vybaven nouzovým vybavovacím zařízením, které obsluhující zaměstnanec použije v případě nutnosti přerušit sklápění břevnen závor a současném nebezpečí z prodlení při opakované obsluze.

Postup obsluhy:

- a) po sejmutí plomby z nouzového vybavovacího vratného tlačítka toto tlačítko stlačí;
- b) uvolněnou ovládací klíčku přeloží doleva (otevřeno);
- c) nouzové vybavovací tlačítko uvolní.

Každé použití nouzového vybavovacího zařízení je zaznamenáno na počítadle v kontrolním okénku.

Použití nouzového vybavení a číslo počítadla zaznamená obsluhující zaměstnanec do dopravní dokumentace.

33. neobsazeno

34. neobsazeno

Poruchy

35. Při těžkém chodu elektrického pohonu (překážka na závorách, porucha drátovodu apod.) prokluzuje mechanická spojka pohonu a zvoní zvonek. Pokud tato porucha nastane při uzavírání přejezdu, musí obsluhující zaměstnanec předpokládat, že přejezd je otevřen a pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd je povinen neprodleně učinit dopravní opatření dle předpisu ČD D2 a dále provede:

- a) ohlášení poruchy výpravčímu;
- b) nouzové vybavení a uvedení PZZ do základního stavu;
- c) prohlídku pohonu závor, drátovodů a břevnen závor;
- d) zápis do Záznamníku poruch a ohlášení poruchy udržujícímu zaměstnanci.

Pokud obsluhující zaměstnanec při prohlídce zjistí závadu, kterou může sám odstranit (cizí předmět bránící správné funkci pohonu nebo pohybu drátových táhel, odbočných nebo výstupních kladek apod.), odstraní ji a udržujícím zaměstnanci tuto závadu nehlásí.

36. Pokud dojde k poruše elektrického pohonu, je nutno použít ruční pohon. Při přepnutí na ruční pohon obsluhující zaměstnanec:

- a) sejme plombu z ovládače hlavního vypínače a přeloží jej do polohy „Vypnuto“;
- b) nasadí ruční kliku pohonu;
- c) sejme plombu klíčky pro přepnutí na ruční obsluhu a přeloží ji doleva;
- d) pomocí přesouvací páky na boku pohonu přesune zubovou spojku do záběru s ruční klikou (snazšímu zasunutí je možno pomoci pohybem ruční klikou).

Postup při zapnutí zpět na elektrický pohon je opačný.

37. Při ruční obsluze se otáčením kliky pohonu:

- a) doprava břevna závor sklápějí;
- b) doleva břevna závor zdvihají.

38. Polohu břeven závor při přepnutí pohonu na ruční obsluhu indikuje barva clonky v kontrolním okénku. Indikace nad ovládací klíčkou jsou zhaslé.

39. Pokud dojde k poruše koncového spínače některé koncové polohy, zazní akustická indikace. V tomto případě je nutno přepnout pohon na ruční obsluhu. Po tomto úkonu činnost akustické indikace ustane

40. neobsazeno

41. neobsazeno

42. neobsazeno

43. neobsazeno

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÉ VÚD

Popis

1. PZS VÚD je zařízením bez závor ovládané zpravidla jízdou železničního kolejového vozidla. Má tyto hlavní části:

- a) výstražníky;
- b) vnitřní část zařízení;
- c) ovládací úseky v kolejích;
- d) kontrolní skříňku na kontrolním stanovišti.

2. Typová kontrolní skříňka PZS typu VÚD má základní ovládací a indikační prvky:

- a) **Pohotovostní stav** – doutnavka **D2** a žárovka **L1** nebo **L2** svítí stálým světlem (v obvodu přejezdu není železniční kolejové vozidlo);
- b) **Výstražný stav** – doutnavka **D2** svítí přerušovaným světlem a žárovka **L1** nebo **L2** stálým světlem;
- c) **Anulační stav** – doutnavka **D2** nesvítí a žárovka **L1** nebo **L2** svítí stálým světlem;
- d) **Hlavní napájení** – žárovka **L1** svítí stálým světlem, žárovka **L2** nesvítí;
- e) **Náhradní napájení** – žárovka **L2** svítí stálým světlem, žárovka **L1** nesvítí;
- f) **Poruchový stav** – nesvítí žádné kontrolní světlo, nebo svítí doutnavka **D2** stálým nebo přerušovaným světlem a nesvítí žárovka **L1** ani **L2**;
- g) **Tx** – dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové vypnutí PZS z činnosti;

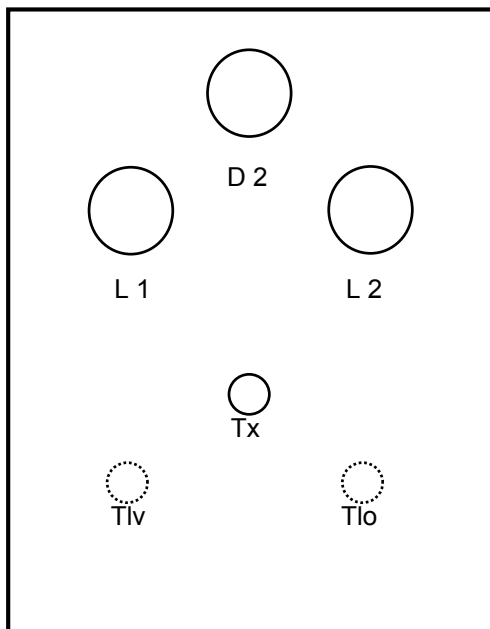
3. Ovládací skříňka může obsahovat další ovládací prvky dle místních podmínek:

- a) **Tlv** – dvoupolohové vratné tlačítko pro uvedení PZS do výstražného stavu;
- b) **Tlo** – dvoupolohové vratné tlačítko pro zrušení výstražného stavu;
- c) **Výluka při posunu** – dvoupolohové nevratné tlačítko uzamykatelné. Jeho stlačení se vyloučí vliv ovládacích úseků na PZS, povytažením se výluka zruší.

Indikace výluky při posunu – střídavé přerušované svícení žárovek **L1** a **L2**;

d) **Výstraha při posunu** – dvoupolohové nevratné tlačítko uzamykatelné. Jeho stlačením se uvede PZS do výstrahy, povytažením se výstraha zruší.

4. Příklad kontrolní skříňky PZS typu VÚD. Indikační a ovládací prvky mohou být případně integrovány do ovládacího stolu SZZ.



- 5. neobsazeno
- 6. neobsazeno
- 7. neobsazeno
- 8. neobsazeno

Obsluha

9. Za normálního stavu je činnost PZS automatická v závislosti na jízdě železničního kolejového vozidla a nevyžaduje žádnou obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.

10. Obsluhující zaměstnanec je povinen před dovolením jízdy železničního kolejového vozidla na přejezd se podle indikací přesvědčit, že zařízení je schopno předepsaným způsobem varovat účastníky silničního provozu:

- a) **Pohotovostní stav** (doutnavka **D2** a žárovka **L1** nebo **L2** svítí stálým světlem);
- b) **Anulační stav** (doutnavka **D2** nesvítí, žárovka **L1** nebo **L2** svítí stálým světlem) jestliže se jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí (předchozí ještě neopustilo vzdalovací úsek přejezdu).

11. Jestliže je nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla uzavřít přejezd ruční obsluhou (nesplňuje podmínky pro spolehlivou činnost kolejových obvodů, nedostatečná délka přibližovacího úseku apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec před povolením jeho jízdy tlačítko **Tlv** a přesvědčí se, že je indikován **Výstražný stav**. Po spolehlivém zjištění, že železniční kolejové vozidlo opustilo obvod přejezdu, obsluhující zaměstnanec stlačením tlačítka **Tlo** přejezd otevře, pokud k jeho otevření nedojde automaticky.

Poruchy

12. Jestliže zařízení indikuje poruchový stav (nesvítí žádné kontrolní světlo nebo svítí doutnavka **D2** stálým, případně přerušovaným světlem a nesvítí žárovka **L1** ani **L2**), je obsluhující zaměstnanec povinen pro jízdu železničních kolejových vozidel provádět dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

13. Jestliže zařízení je v trvalém výstražném stavu a v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo ani se k němu neblíží, zajistí obsluhující zaměstnanec neprodleně pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd provádění dopravních opatření dle předpisu ČD D2. Po uplynutí nejméně deseti minut výstražného stavu stlačí obsluhující zaměstnanec tlačítko **Tx** (před uplynutím této doby nelze stlačením tlačítka výstražný stav zrušit) a tímto úkonem vypne PZS z činnosti. Po odstranění poruchy uvede udržující zaměstnanec zařízení opět do činnosti.

Povinnosti obsluhujících zaměstnanců v případě výluky služby dopravních zaměstnanců určuje ZDD.

14. Jestliže zařízení indikuje **Anulační stav** (doutnavka **D2** nesvítí a žárovka **L1** nebo **L2** svítí stálým světlem), přestože obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející železniční kolejové vozidlo, pro něž byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu, je povinen pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel provádět dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

15. Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (nesvítí žárovka **L1**) a činnost měniče náhradního napájení (svítí žárovka **L2**), ohlásí tento stav po uplynutí 1 hodiny trvání udržujícímu zaměstnanci. Pokud do 1 hodiny je hlavní napájení obnoveno, zapíše obsluhující zaměstnanec čas obnovení a hlášení neučiní. Trvá-li výpadek hlavního napájení déle než 3 hodiny, je obsluhující zaměstnanec povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

16. Jestliže je indikována **Výluka při posunu** a nelze ji zrušit povytažením příslušného tlačítka, je obsluhující zaměstnanec povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

17. Jestliže se po obsluze tlačítka **Tlv** neindikuje **Výstražný stav**, je obsluhující zaměstnanec povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

- 18.** neobsazeno
- 19.** neobsazeno
- 20.** neobsazeno
- 21.** neobsazeno

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÉ SSSR

Popis

1. PZS SSSR je ovládané zpravidla jízdou železničního kolejového vozidla. Má tyto hlavní části:
 - a) výstražníky (závorové stojany s polovičními nebo celými závorami a výstražníky);
 - b) vnitřní část zařízení;
 - c) ovládací úseky v kolejích;
 - d) kontrolní skříňku na kontrolním stanovišti.

2. Typová kontrolní skříňka PZS SSSR má základní ovládací a indikační prvky:
 - a) **AK, BK, CK** — bílá indikace stavu ovládacích úseků. Svítí stálým světlem při obsazení příslušného ovládacího úseku;
 - b) **Porucha sítě** — červená indikace základního napájení. Svítí stálým světlem při výpadku napájení;
 - c) **Přejezd otevřen (Žávory otevřeny)** — červená indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy PZS nedává výstrahu;
 - d) **Přejezd uzavřen (Žávory uzavřeny)** — bílá indikace:
 - PZS bez závor:
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha;
 - PZS se závorami:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a břevna závor nejsou sklopena (probíhá stanovená předzváněcí doba nebo sklápění či zdvihání břevna závor);
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a jsou sklopena břevna závor;
 - e) **Anulační stav** — bílá indikace. Svítí stálým světlem, je-li PZS ve stavu anulace;
 - f) **Kontrola světel výstražníků** — červená indikace. Svítí přerušovaným světlem při poruše jedné žárovky výstražníku, svítí stálým světlem při poruše obou žárovek jednoho výstražníku;
 - g) **Zavřeno** — třípolohové vratné tlačítko pro uvedení PZS do výstražného stavu. Stlačením se přejezd uzavírá, povytažením otevírá;
 - h) **Otevřeno** — dvoupolohové vratné tlačítko opatřené plombou na šňůrce pro nouzové zrušení výstražného stavu. Po dobu jeho stlačení je přejezd otevřen. Po použití je nutno zajistit plombovacím zařízením proti náhodnému stlačení.

3. Příklad kontrolní skříňky PZS SSSR. Indikační a ovládací prvky mohou být případně integrovány do ovládacího stolu SZZ.



Vysvětlivky: b bílá indikace
 r červená indikace

Obsluha

4. Za normálního stavu je činnost PZS automatická v závislosti na jízdě železničního kolejového vozidla nebo na obsluze SZZ a nevyžaduje žádnou další obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.

5. Obsluhující zaměstnanec je povinen před dovolením jízdy železničního kolejového vozidla na přejezd se podle indikací přesvědčit, že zařízení indikuje v okamžiku dovolení jízdy normální činnost, tj.:

- a) svítí pouze červená indikace **Přejezd otevřen (Závory otevřeny)** — v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo;
- b) svítí bílá indikace **AK** nebo **CK** (případně současně i **BK**) a současně bílá indikace **Přejezd uzavřen (Závory uzavřeny)** — v přibližovací úseku je železniční kolejové vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční kolejové vozidlo;
- c) svítí bílá indikace **Anulační stav** a současně bílá indikace **AK** nebo **CK** — ve vzdalovací úseku je železniční kolejové vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční vozidlo.

6. Jestliže je nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla uzavřít přejezd **ruční obsluhou** (vozidlo nespĺňuje podmínky pro spolehlivou činnost kolejových obvodů apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec před povolením jeho jízdy tlačítko **Zavřeno** a přesvědčí se, zda zařízení bylo uvedeno do výstražného stavu, tj. u PZS bez závor zhasne červená indikace **Přejezd otevřen** a rozsvítí se bílá indikace **Přejezd uzavřen**, u PZS se závorami zhasne červená indikace **Závory otevřeny** a jízdu železničního kolejového vozidla na přejezd je možno povolit až po úplném sklopení břevna závor a rozsvícení bílé indikace **Závory uzavřeny** stálým světlem.

Po spolehlivém zjištění, že železniční kolejové vozidlo opustilo obvod přejezdu, obsluhující zaměstnanec povytažením tohoto tlačítka přejezd otevře.

7. Pro místní obsluhu PZS je na místě s dobrým rozhledem na přejezd umístěna ovládací skříňka místní obsluhy a telefonní přístroj (v pří-

padě potřeby spojení může být i jiným telekomunikačním zařízením). Skříňka místní obsluhy je uzamčena, uložení klíče určí **SR**.

8. Skříňka místní obsluhy obsahuje:
- a) **Zavřeno** – dvoupolohové nevratné tlačítko nebo radič. stlačením tlačítka (přeložením radiče) se přejezd uzavře, povytažením (přeložením radiče do základní polohy) otevře.
 - b) **Otevřeno** – dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové otevření přejezdu. Přejezd je otevřen po dobu stlačení tlačítka.

Poruchy

9. O poruchu PZS se jedná, jestliže:
- a) svítí některá z indikací **AK, BK, CK** a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo;
 - b) svítí bílá indikace **Přejezd uzavřen (Závory uzavřeny)** a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo a nebyla použita ruční obsluha;
 - c) svítí bílá indikace **Anulační stav** a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející železniční kolejové vozidlo, pro něž byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu;
 - d) svítí červená indikace **Porucha sítě** nepřetržitě déle než 3 hodiny;
 - e) svítí stálým světlem červená indikace **Kontrola světél výstražníků** v době, kdy PZS dává výstrahu;
 - f) případně i kombinace některých uvedených indikací (např. a) + b) nebo a) + c) apod.);
 - g) nesvítí žádná indikace.

Obsluhující zaměstnanec je povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

Jestliže se jedná jen o poruchu dle c) a obsluhující zaměstnanec uzavře přejezd ruční obsluhou, není nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla provést dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

10. Jestliže PZS je v trvalém výstražném stavu (porucha dle b) předchozího článku), i když v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz silničních vozidel, tj. pokud dopravní situace to umožní a k přejezdu se neblíží žádné železniční kolejové vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty obsluhou tlačítka **Otevřeno** po sejmutí plomby. Do-

právní opatření dle předpisu ČD D2 je pak možno odvolat po odstranění poruchy a obnovení plomby.

Povinnosti obsluhujících zaměstnanců v případě výluky služby dopravních zaměstnanců určuje ZDD.

11. Jestliže v době, kdy PZS dává výstrahu, svítí červená indikace **Kontrola světel výstražníků** přerušovaným světlem, není potřeba činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2, protože se nejedná o poruchu, která ohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, ale o závadu (nouzový stav).

12. Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (svítí červená indikace **Porucha sítě**), obsluhující zaměstnanec zapíše poruchu do Záznamníku poruch s časem vzniku výpadku a ohlásí tento stav po uplynutí 1 hodiny trvání udržujícímu zaměstnanci. Pokud do 1 hodiny je hlavní napájení obnoveny, zapíše čas obnovení a hlášení neučiní. Trvá-li výpadek hlavního napájení déle než 3 hodiny, je obsluhující zaměstnanec povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření podle předpisu ČD D2.

13. neobsazeno

14. neobsazeno

15. neobsazeno

16. neobsazeno

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÉ AŽD 71

Popis

1. PZS AŽD 71 je ovládané zpravidla jízdou železničního kolejového vozidla. Má tyto hlavní části:

- a) výstražníky (závorové stojany s polovičními nebo celými závorami a výstražníky);
- b) vnitřní část zařízení;
- c) ovládací úseky v kolejích;
- d) kontrolní skříňku na kontrolním stanovišti;
- e) uzamykatelnou ovládací skříňku pro místní obsluhu.

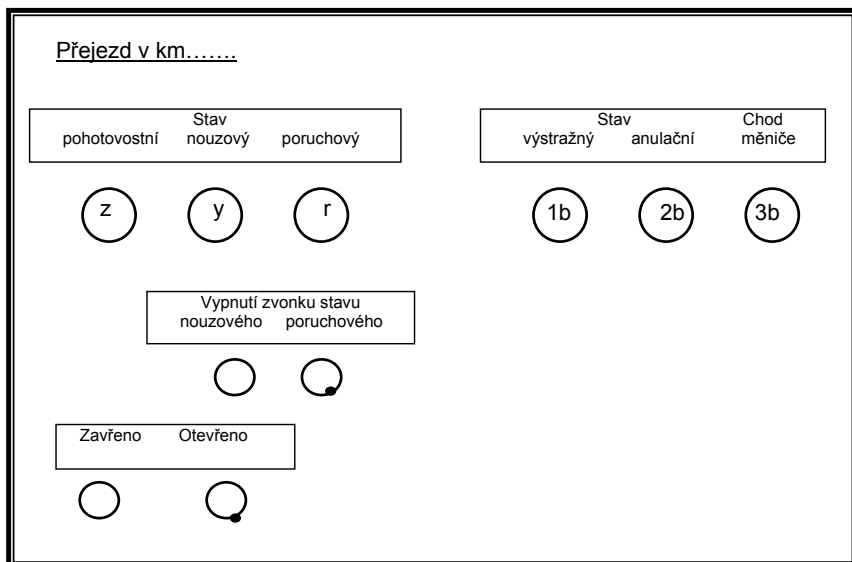
2. Typová kontrolní skříňka PZS AŽD 71 bez závor i se závorami má základní ovládací a indikační prvky:

- a) **Pohotovostní (Bezporuchový) stav** — zelená indikace. Svítí-li stálým světlem, indikuje, že na zařízení se nevyskytuje žádná porucha a není použito povelu k nouzovému otevření;
- b) **Nouzový stav** — žlutá indikace. Svítí-li stálým světlem, indikuje, že na zařízení je závada, která neohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, a není použito povelu k nouzovému otevření. Je doprovázena vypínatelnou zvukovou indikací;
- c) **Poruchový stav** — červená indikace. Svítí-li stálým světlem, indikuje, že na přejezdu je porucha, která ohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, nebo je použito povelu k nouzovému otevření. Je doprovázena vypínatelnou zvukovou indikací;
- d) **Výstražný stav** — bílá indikace:
 - PZS bez závor:
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a případně uplynula stanovená doba, než se na návěstidle, kryjícím přejezd, rozsvítí znak povolující jízdu;
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a probíhá stanovená doba, než se na návěstidle, kryjícím přejezd, rozsvítí znak povolující jízdu;
 - PZS se závorami:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a břevna závor nejsou sklopena (probíhá stanovená předzváněcí doba nebo sklápění či zdvihání břevna závor);
 - svítí stálým světlem v době kdy je dávana výstraha a jsou sklopena břevna závor;
- e) **Anulační stav** — bílá indikace. Svítí přerušovaným světlem, je-li PZS v anulačním stavu. Stálým světlem svítí po překročení mezní doby anulace a uvedení PZS opět do výstrahy (u někte-

rých zařízení svítí stálým světlem, je-li PZS v anulačním stavu, po překročení mezní doby anulace a uvedení PZS opět do výstrahy nesvítí. Uvede se v **DU** a **SŘ**);

- f) **Chod měniče** — bílá indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy PZS nemá hlavní napájení a je napájeno z náhradního zdroje;
- g) **Vypnutí zvonku nouzového stavu** — dvoupolohové nevratné tlačítko, jehož stlačením se vypne zvuková indikace při nouzovém stavu, povytažením se po odstranění nouzového stavu vypne obnovená zvuková indikace;
- h) **Vypnutí zvonku poruchového stavu** — dvoupolohové nevratné tlačítko s plombou na šňůrce, jehož stlačením se vypne zvuková indikace při poruchovém stavu, povytažením se po odstranění nouzového stavu vypne obnovená zvuková indikace;
- i) **Zavřeno** — dvoupolohové nevratné tlačítko, jehož stlačením se PZS dálkově uvede do výstrahy, povytažením se povel k uzavření zruší, PZS se uvede do základního stavu, pokud mezi tím nedošlo k ovlivnění jízdou železničního kolejového vozidla;
- j) **Otevřeno** — dvoupolohové vratné tlačítko s plombou na šňůrce pro nouzové zrušení výstražného stavu. Toto tlačítko může být též vybaveno zařízením pro registraci použití (počítadlem obsluh). Přejezd je otevřen po dobu stlačení tlačítka. Po použití je nutno plombovacím zařízením zajistit tlačítko proti náhodnému stlačení.

3. Příklad kontrolní skříňky PZS AŽD 71. Indikační a ovládací prvky mohou být případně integrovány do ovládacího stolu SZZ.



Vysvětlivky:

b	bílá indikace
r	červená indikace
y	žlutá indikace
z	zelená indikace

4. Kontrolní skříňka může obsahovat další ovládací prvky pro obsluhu PZS podle místních podmínek, např. **Výluka při posunu, Uzavření při posunu** apod.

U nových zařízení typu AŽD 71 mohou být provedeny stejné indikační a ovládací prvky jako u nově budovaných typů PZS. V tomto případě se pak postupuje podle přílohy 5 tohoto předpisu.

5. Ve stanici, kde není instalována kontrolní skříňka, může být pouze zelená indikace **Pohotovostní stav**, a to i jako společná pro více přejezdů (např. v mezistaničním úseku s traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie). Tato indikace svítí stálým světlem, není-li na zařízení žádná porucha, která ohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu a PZS není nouzově otevřeno.

Obsluha

6. Za normálního stavu je činnost PZS automatická v závislosti na jízdě železničního kolejového vozidla, případně i na obsluze SZZ, a nevyžaduje žádnou další obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.

7. Obsluhující zaměstnanec je povinen před dovolením jízdy železničního kolejového vozidla na přejezd se podle indikací přesvědčit, že zařízení v okamžiku dovolení jízdy je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace, tj:

- a) svítí pouze zelená indikace **Pohotovostní (Bezporuchový) stav** nebo žlutá indikace **Nouzový stav** — v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo;
- b) svítí zelená indikace **Pohotovostní (Bezporuchový) stav** nebo žlutá indikace **Nouzový stav** a přerušovaným nebo stálým bílým světlem indikace **Výstražný stav** — v přibližovacím úseku je železniční kolejové vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční vozidlo;
- c) svítí zelená indikace **Pohotovostní (Bezporuchový) stav** nebo žlutá indikace **Nouzový stav** a přerušovaně (u některých zařízení stálým bílým světlem) indikace **Anulační stav** — ve vzdalovacím úseku je železniční kolejové vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční vozidlo.

8. Jestliže je nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla uzavřít přejezd **ruční obsluhou** (vozidlo nespĺňuje podmínky pro spolehlivou činnost kolejových obvodů apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec před povolením jeho jízdy tlačítko **Zavřeno** a přesvědčí se, zda zařízení bylo uvedeno do výstražného stavu (indikace **Výstražný stav** svítí stálým světlem) a teprve potom povolí jeho jízdu. Po spolehlivém zjištění, že železniční kolejové vozidlo opustilo obvod přejezdu, obsluhující zaměstnanec povytažením tohoto tlačítka přejezd otevře.

9. Pro místní obsluhu PZS je na místě s dobrým rozhledem na přejezd umístěna ovládací skříňka místní obsluhy a telefonní přístroj (v případě potřeby spojení může být i jiným telekomunikačním zařízením). Skříňka místní obsluhy je uzamčena, uložení klíče určí **SR**.

10. Skříňka místní obsluhy obsahuje:
- a) **Zavřeno** – dvoupolohové nevratné tlačítko nebo řadič. Stlačením tlačítka (přeložením řadiče) se přejezd uzavře, povytažením (přeložením řadiče do základní polohy) otevře.
 - b) **Otevřeno** – dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové otevření přejezdu. Přejezd je otevřen po dobu stlačení tlačítka.

Poruchy

11. O poruchu PZS se jedná, jestliže:
- a) nesvítí zelená indikace **Pohotovostní (Bezporuchový) stav** ani žlutá indikace **Nouzový stav**;
 - b) svítí červená indikace **Poruchový stav**;
 - c) svítí bílá indikace **Výstražný stav** i po zjištění, že v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo;
 - d) svítí bílá indikace **Anulační stav** a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející železniční kolejové vozidlo, pro něž byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu;
 - e) svítí bílá indikace **Chod měniče** déle než 3 hodiny a popřípadě svítí zároveň žlutá indikace **Nouzový stav** doprovázená akustickou indikací, kterou lze vypnout tlačítkem **Vypnutí zvonku nouzového stavu**;
 - f) nesvítí žádná indikace.

Obsluhující zaměstnanec pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel je povinen činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

Jestliže se jedná jen o poruchu dle d) a obsluhující zaměstnanec uzavře přejezd ruční obsluhou, není nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla provést dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

12. Jestliže PZS je v trvalém výstražném stavu (porucha dle c) předchozího článku), i když v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz silničních vozidel, tj. pokud dopravní situace to umožní a k přejezdu se neblíží žádné železniční kolejové vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty obsluhou tlačítka **Otevřeno** po sejmutí plomby. Dopravní opatření dle předpisu ČD D2 je pak možno odvolat po odstranění poruchy a obnovení plomby.

Povinnosti obsluhujících zaměstnanců v případě výluky služby dopravních zaměstnanců jsou určeny ZDD.

13. Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (svítí bílá indikace **Chod měniče**, popř. i žlutá indikace **Nouzový stav**), obsluhující zaměstnanec zapíše poruchu do Záznamníku poruch s časem vzniku

výpadku a ohlásí tento stav po uplynutí 1 hodiny trvání udržujícímu zaměstnanci. Pokud do 1 hodiny je hlavní napájení obnoveno, zapíše čas obnovení a hlášení neučiní. Trvá-li výpadek hlavního napájení déle než 3 hodiny, je obsluhující zaměstnanec povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření podle předpisu ČD D2. Zjistí-li obsluhující zaměstnanec v době rušení **DKNP**, že je výpadek hlavního napájení, je povinen neprodleně zavést dopravní opatření podle předpisu ČD D2 pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd a ohlásit tento stav udržujícímu zaměstnanci (včetně zápisu do Záznamníku poruch).

- 14. neobsazeno
- 15. neobsazeno
- 16. neobsazeno
- 17. neobsazeno

PŘEJEZDOVÁ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ SVĚTELNÁ NOVĚ BUDOVANÝCH TYPŮ

Popis

1. Nově budovaná PZS jsou ovládána jízdou železničního kolejového vozidla, případně s vazbou na SZZ. Mají tyto hlavní části:
 - a) výstražníky (závorové stojany s polovičními nebo celými závorami a výstražníky);
 - b) vnitřní část zařízení;
 - c) ovládací úseky v kolejích;
 - d) indikační a ovládací prvky na kontrolním stanovišti (pokud je zřízeno);
 - e) přejezdníky (pokud jsou vybudovány);
 - f) uzamykatelnou ovládací skříňku pro místní obsluhu.

2. Indikační prvky stavu PZS:
 - a) **Bezporuchový stav** — zelená indikace svítí stálým světlem a indikuje, že na zařízení se nevyskytuje žádná porucha ani závada, není použito povelu k nouzovému otevření (místní ani dálkové), PZS není ve stavu **DKNP** a není zavedena výluka ovládacích úseků (při zavedení **DKNP** a výluce ovládacích úseků zhasíná pouze tehdy, není-li zřízena samostatná indikace **Bezvýlukový stav**);
 - b) **Nouzový stav** — žlutá indikace (doplněná vypínatelnou akustickou indikací) svítí stálým světlem a indikuje, že na zařízení je závada, která neohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, není použito povelu k nouzovému otevření (místní ani dálkové), PZS není ve stavu **DKNP** a není zavedena výluka ovládacích úseků (při zavedení **DKNP** a výluce ovládacích úseků zhasíná pouze tehdy, není-li zřízena samostatná indikace **Bezvýlukový stav**);
 - c) **Poruchový stav** — červená indikace (doplněná vypínatelnou akustickou indikací) svítí stálým světlem a indikuje, že na přejezdu je porucha, která ohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, nebo je přejezd otevřen použitím povelu k nouzovému otevření (místní či dálkové), nebo PZS je ve stavu **DKNP**, nebo je zavedena výluka ovládacích úseků (při zavedení **DKNP** a výluce ovládacích úseků se nerozsvěčí tehdy, je-li zřízena samostatná indikace **Bezvýlukový stav**);

- d) **Přejezd uzavřen** — bílá indikace:
- PZS bez závor a PZS se závory, u něhož je zřízena vazba na návěstidlo kryjící přejezd:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a probíhá stanovená doba než se na návěstidle, kryjícím přejezd, rozsvítí znak povolující jízdu;
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a jízda železničního kolejového vozidla na přejezd je dovolena;
 - PZS se závory, u něhož není zřízena vazba na návěstidlo kryjící přejezd:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy probíhá stanovená předzváněcí doba a v době sklápění, případně i zdvihání břevna závor;
 - svítí stálým světlem v době od skončení předzváněcí doby a úplného sklopení břevna závor do otevření přejezdu;
- e) **Bezanulační stav** — modrá indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy na PZS neprobíhá anulace. U vícekolejných přejezdů je samostatná pro každou kolej;
- f) **Bezvýlukový stav** — bílá indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy není zavedena výluka určených ovládacích prvků přejezdu na přítomnosti železničního kolejového vozidla ani **DKNP**. U vícekolejných přejezdů je samostatná pro každou kolej;
- g) **Pohotovostní stav** — zelená indikace. Svítí stálým světlem a indikuje, že na zařízení se nevyskytuje žádná porucha ohrožující bezpečnost provozu na přejezdu, PZS není otevřeno použitím povelu k nouzovému otevření (místní ani dálkové), není ve stavu **DKNP** a není zavedena výluka ovládacích úseků (při zavedení **DKNP** a výluce ovládacích úseků zhasíná pouze tehdy, není-li zřízena samostatná indikace **Bezvýlukový stav**). Na kontrolním stanovišti pak nejsou zpravidla zřízeny indikace bezporuchového stavu a nouzového stavu;
- h) **Porucha napájení** — žlutá indikace. Svítí stálým světlem při poruše základního napájení.

3. Ovládací prvky pro ruční obsluhu:

- a) **Dopravní klid na přejezdu** — dvoupolohové nevratné tlačítko nebo třípolohové vratné tlačítko s registrací použití. U vícekolejných přejezdů může být samostatné pro každou kolej. Stlačením se zavede **dopravní klid na přejezdu**, povytažením zruší. Pokud je zaveden, nesvítí indikace **Bezvýlukový stav**. Jestliže tato indikace není zřízena, nesvítí žádná z indikací **Bezpo-**

ruchový stav, Nouzový stav a Pohotovostní stav a zpravidla svítí červená indikace **Poruchový stav**;

- b) **Nouzové vypnutí z činnosti** — dvoupolohové vratné tlačítko s registrací použití. Stlačení tlačítka se nouzově vypne PZS z činnosti. Pokud je PZS vypnuto z činnosti, nesvítí žádná z indikací **Bezporuchový stav, Nouzový stav a Pohotovostní stav**. Zpravidla svítí červená indikace **Poruchový stav**. Opětné zapnutí PZS do činnosti může provést pouze udržující zaměstnanec.
- c) **Nouzové (dálkové) otevření** — dvoupolohové vratné tlačítko s registrací použití. Po dobu jeho stlačení je přejezd nouzově otevřen a nesvítí žádná z indikací **Bezporuchový stav, Nouzový stav a Pohotovostní stav**. Zpravidla svítí červená indikace **Poruchový stav**;
- d) **Uzavření** — dvoupolohové nevratné tlačítko. Stlačení se přejezd uzavře, povytažením otevře (pokud jsou splněny podmínky pro jeho otevření);
- e) **Stop** — dvoupolohové nevratné tlačítko s registrací použití. Stlačení se na přejezdnících zruší návěst **Přejezd uzavřen**;
- f) **Vypnutí zvonku (nouzového, poruchového stavu)** — dvoupolohové nevratné tlačítko, jehož stlačení se vypne zvuková indikace při nouzovém nebo poruchovém stavu, povytažením se po jeho odstranění vypne obnovená zvuková indikace.

4. Podle místních podmínek mohou být instalovány další indikační a ovládací prvky, např. **Výluka (výstraha) při odjezdu (posunu), Nouzové uvolnění přejezdu, Přejezd projet** apod. Jejich použití musí být uvedeno v **DU**.

5. Pokud je v mezistaničním úseku více přejezdů, mohou mít indikace sloučené, tj. zelená indikace **Pohotovostní** nebo **Bezporuchový stav** resp. žlutá indikace **Nouzový stav** svítí jen tehdy, kdy na žádném z nich není žádná porucha resp. závada, žádné z nich není nouzově otevřeno povelům k nouzovému otevření (dálkově ani místně) a popřípadě žádné z nich není ve stavu **DKNP**, ani není zavedena výluka ovládacích úseků. Zařízení potom umožňuje na kontrolním stanovišti (pokud je v obou sousedních stanicích, pak alespoň na jednom) zjistit stav konkrétního přejezdového zařízení.

Obsluha

6. Za normálního stavu je činnost PZS automatická v závislosti na jízdě železničního kolejového vozidla, případně i na obsluze SZZ, a nevyžaduje žádnou další obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.

7. Obsluhující zaměstnanec je povinen před dovolením jízdy železničního kolejového vozidla na přejezd se podle indikací přesvědčit, že zařízení indikuje v okamžiku dovolení jízdy stav, kdy je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace před příjezdem železničního kolejového vozidla na přejezd, tj:

- a) svítí pouze zelená indikace **Bezporuchový (Pohotovostní) stav** nebo žlutá indikace **Nouzový stav**, modrá indikace **Bezanulační stav** a bílá indikace **Bezvýlukový stav** — v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo;
- b) svítí zelená indikace **Bezporuchový (Pohotovostní) stav** nebo žlutá indikace **Nouzový stav**, modrá indikace **Bezanulační stav**, bílá indikace **Bezvýlukový stav** a přerušovaně nebo nepřerušovaně bílá indikace **Přejezd uzavřen** — v přibližovacím úseku je železniční kolejové vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční vozidlo;
- c) svítí zelená indikace **Bezporuchový (Pohotovostní) stav** nebo žlutá indikace **Nouzový stav**, nesvítí modrá indikace **Bezanulační stav** a svítí bílá indikace **Bezvýlukový stav** — ve vzdalovacím úseku je železniční kolejové vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční vozidlo.

V některých případech je zřízena závislost hlavních návěstidel na stavu PZS tak, že návěst dovolující jízdu (kromě přivolávací návěsti) železničního kolejového vozidla na přejezd lze na návěstidle rozsvítit pouze tehdy, je-li PZS schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace před příjezdem železničního kolejového vozidla na přejezd.

8. Jestliže je nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla uzavřít přejezd **ruční obsluhou** (vozidlo nespĺňuje podmínky pro spolehlivou činnost kolejových obvodů apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec tlačítko **Uzavření** a přesvědčí se, že zařízení bylo uvedeno do výstražného stavu (indikace **Přejezd uzavřen** svítí stálým světlem) a teprve potom povolí jeho jízdu. Po spolehlivém zjištění, že železniční kolejové vozidlo opustilo obvod přejezdu, obsluhující zaměstnanec povytažením tohoto tlačítka přejezd otevře.

9. V určených případech se zavádí **Dopravní klid na přejezdu**. Stlačením tlačítka se zavede **DKNP** a tím se vyloučí vliv ovládacích úseků na uvedení PZS do výstrahy. Podmínky použití stanoví **DU** a **SŘ**.

10. Pro místní obsluhu PZS je na místě s dobrým rozhledem na přejezd umístěna ovládací skříňka místní obsluhy a telefonní přístroj (v případě potřeby spojení může být i jiným telekomunikačním zařízením). Skříňka místní obsluhy je uzamčena, uložení klíče určí **SŘ**.

11. Skříňka místní obsluhy obsahuje:

- a) **Zavřeno** — dvoupolohové nevratné tlačítko nebo radič. Stlačením tlačítka (přeložením radiče) se přejezd uzavře, povytažením (přeložením radiče do základní polohy) otevře.
- b) **Otevřeno** — dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové otevření přejezdu. Přejezd je otevřen po dobu stlačení tlačítka.

Poruchy

12. O poruchu PZS se jedná, jestliže:

- a) nesvítí zelená indikace **Bezporuchový (Pohotovostní) stav** ani žlutá indikace **Nouzový stav**, nebo;
- b) svítí červená indikace **Poruchový stav**, nebo;
- c) svítí bílá indikace **Přejezd uzavřen** i po zjištění, že v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo a přejezd nebyl ručně uzavřen, nebo;
- d) nesvítí modrá indikace **Bezanulační stav** a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející železniční kolejové vozidlo, pro něž byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu;
- e) svítí žlutá indikace **Porucha napájení** déle než 3 hodiny, (pokud není samostatně zřízena, může být sloučena s indikací **Nouzový stav**), nebo;
- f) nesvítí žádná indikace.

Obsluhující zaměstnanec pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel je povinen činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

Jestliže se jedná jen o poruchu dle d) a obsluhující zaměstnanec uzavře přejezd ruční obsluhou není nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla provést dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

13. Jestliže PZS je ve výstražném stavu (porucha dle c) předchozího článku), i když v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz silničních vozidel, tj. pokud dopravní situace to umožní a k přejezdu se neblíží žádné železniční kolejové vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty obsluhou tlačítka **Nouzové otevření**.

Obsluhující zaměstnanec může PZS v trvalém výstražném stavu z důvodu poruchy ovládacího úseku vypnout z činnosti stlačením tlačítka **Nouzové vypnutí z činnosti** nebo zavést **DKNP**, pokud se

k přejezdu neblíží žádné železniční kolejové vozidlo. Další podmínky použití stanoví **DU** a **SR**.

14. Každou poruchu i závadu (**Nouzový stav**) obsluhující zaměstnanec zapíše do Záznamníku poruch a ohlásí udržujícímu zaměstnanci. Na jeho vyžádání podle možnosti sdělí podrobnější informace o stavu zařízení a při jaké dopravní situaci porucha vznikla.

15. Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (svítí bílá indikace **Porucha napájení**), obsluhující zaměstnanec zapíše poruchu do Záznamníku poruch s časem vzniku výpadku a ohlásí tento stav po uplynutí 1 hodiny trvání udržujícímu zaměstnanci. Pokud do 1 hodiny je hlavní napájení obnoveno, zapíše čas obnovení a hlášení neučiní. Trvá-li výpadek hlavního napájení déle než 3 hodiny, je obsluhující zaměstnanec povinen provádět pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd dopravní opatření podle předpisu ČD D2. Zjistí-li obsluhující zaměstnanec v době rušení **DKNP**, že je výpadek hlavního napájení, je povinen neprodleně zavést dopravní opatření podle předpisu ČD D2 pro jízdu dalších železničních kolejových vozidel na přejezd a ohlásit tento stav udržujícímu zaměstnanci (včetně zápisu do Záznamníku poruch).

16. Pokud nesvítí indikace **Bezvýlukový stav** (je-li zřízena), musí být pro jízdu železničních kolejových vozidel:

- a) zrušeny zavedené výluky (**DKNP**, výluka při posunu apod.) nebo
- b) PZS uvedeno do výstrahy tlačítkem **Uzavření** nebo
- c) učiněno dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

17. V případě ovládnutí PZS pomocí počítačů náprav použije se při jejich poruše tlačítko **Reset počítače náprav**. Před provedením tohoto úkonu musí obsluhující zaměstnanec bezpečně zjistit volnost úseku, který má být resetován. Tlačítko je nutné držet stlačené po dobu alespoň dvou sekund. Jednotlivé případy obsluhy tlačítka **Reset počítače náprav** zapisuje výpravčí do sloupce „Poznámka“ Dopravního deníku (Reset a stav počítadla). Pokud se podaří kolejový úsek tímto způsobem uvolnit, je tento případ považován za závadu. Za poruchu počítače náprav se nepovažuje stav, kdy nelze obsluhou tlačítka **Reset počítače náprav** uvolnit kolejový úsek v případě odstranění železničního kolejového vozidla z kolejí. Kolejový úsek lze uvolnit až, když další železniční kolejové vozidlo projede tímto kolejovým úsekem. Za poruchu není rovněž považováno obsazení kolejového úseku z důvodu jízdy speciálního vozidla, které nesplňuje podmínky spolehlivé činnosti čidel počítačů náprav.

18. neobsazeno

19. neobsazeno

20. neobsazeno

PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ OVLÁDANÉ JOP

Kapitola I Všeobecně

Popis

1. Jednotným obslužným pracovištěm (**JOP**) mohou být ovládána PZS uvedená v přílohách 4 a 5. Indikace a ovládání pak je dle níže uvedených zásad.
2. JOP slouží jako rozhraní mezi obsluhujícím zaměstnancem a zabezpečovacím zařízením (staničním, traťovým a přejezdovým), a to i ovládaným dálkově.
3. JOP sestává ze zadávacího počítače, případně náhradního zadávacího počítače a případně pultu prvků nouzových obsluh.
4. Zadávací počítač sestává z vlastního počítače a:
 - a) zadávacích jednotek;
 - b) zobrazovacích jednotek;
 - c) kontrolního vstupu.
5. Jako základní zadávací jednotka slouží **myš** (případně obdobné zařízení), která bez ohledu na počtu zobrazovacích jednotek umožňuje obsluhu prostřednictvím kurzoru na všech zobrazovacích jednotkách. Je použita myš se třemi aktivními tlačítky:
 - levé tlačítko slouží k vyznačení začátku vlakové cesty, konce jízdni cesty a potvrzení volby. Pokud je toto tlačítko ovlivněno na jednotce, u které nemůže dojít k uvedenému vyznačení, vyvolá se její obslužné menu;
 - střední tlačítko slouží k vyznačení začátku posunové cesty a variantního bodu při volbě variantní jízdni cesty. Pokud je toto tlačítko ovlivněno na jednotce, u které nemůže dojít k uvedenému vyznačení, vyvolá se její obslužné menu. Dvojí, rychle za sebou jdoucí obsluha tlačítka (dvojklik) slouží k volbě jednotky, u které je požadováno provedení funkce. Na požadované jednotce se tímto vyvolá její obslužné menu. Pokud není kurzor umístěn na žádné jednotce, vyvolá se dvojitým stlačením (dvojklik) komunikační pole pro zadání jména jednotky klávesnicí. Po ukončení zadání jména klávesnicí ENTER zobrazí se obslužné menu volené jednotky;
 - pravé tlačítko slouží k rušení posledního provedeného úkonu, druhou jeho obsluhou lze zrušit celou předchozí volbu.

6. Pro textová zadání slouží příslušná tlačítka **klávesnice**, která v případě potřeby může být využita jako náhrada myši. Je použita standardní klávesnice PC, pro pohyb kurzoru na zobrazovací jednotce slouží klávesy se šipkami.

- jako náhrada levého tlačítka myši slouží klávesa „ENTER“, pokud v určitých případech není stanoveno jinak;
- jako náhrada středního tlačítka myši slouží pro jednoduchý stisk klávesa „F1“, pro dvojitý stisk (dvojklik) klávesa „F2“;
- jako náhrada pravého tlačítka myši slouží klávesa „ESCAPE (ESC)“;
- textová zadání se provádějí výhradně na vyžádání systému, a to v určeném komunikačním poli na projektem určeném monitoru. Pro zadávání je možno použít malá i velká písmena české abecedy, číslice a následující znaky - (! " % () = * + , - . / : ?). Opravy v textu se provádějí vymazáním chybných znaků klávesou „BACKSPACE (←)“. Mazání znaků se provádí doleva od kurzoru, mazání celého označeného textu nebo jeho označené části klávesou „DELETE“. Přerušeni zadávání je možno stiskem klávesy „ESCAPE“, textové zadání se ukončuje stiskem klávesy „ENTER“;
- obsazení dalších kláves:
 - F3 zadání textového komentáře;
 - F4 – F7 specifikovány projektem;
 - F8 (+ číslo zásob.) zadání času pro odložení stavění následující jízdni cesty ze zásobníku;
 - F9 (+ číslo zásob.) režim vydávání povelů ze zásobníku;
 - F10 (+ číslo zásob.) volba přednostní jízdni cesty;
 - F11 (+ číslo zásob.) editace zásobníku;
 - F12 (+ číslo zásob.) zastavení realizace aktuálního povelu;
 - TAB vypnutí některých akustických indikací;

7. Aktuální stav zařízení se zobrazuje na jednom, případně více (podle rozsahu obsluhovaného zařízení) barevných monitorech. Pracoviště může být vybaveno ještě dalším monitorem (barevným nebo černobílým) pro zobrazení určitých informací (uvedeno dále). Pro zobrazení celkové situace pro potřebu více zaměstnanců může být jako další zobrazovací jednotka využito velkoplošné zobrazovací zařízení (u velkých stanic, kde je potřeba, aby o situaci byli informováni i další zaměstnanci

na pracovišti (operátor, operátor informačních zařízení apod.) a bylo by neekonomické osazovat další monitory).

Alespoň na jednom monitoru v určeném horním rohu se trvale zobrazuje přesný čas.

Kromě zobrazení, nutného pro ovládání zařízení, může být na monitoru vyhrazena plocha pro komunikaci s informačním zařízením, popřípadě může být jeden z monitorů vyhrazen pro komunikaci s jinými zařízeními (dálkové ovládání trakčních odpojovačů, osvětlení dálkově ovládaných stanic a zastávek a pod). Pro jejich ovládání slouží zadávací jednotky JOP.

Na určeném místě monitoru jsou zobrazeny ochranné prvky monitoru. Jejich řešení je definováno výrobcem (dodavatelem zařízení). Při určitých, zvláště mimořádných, obsluhách je obsluhující zaměstnanec povinen zjistit jejich správné zobrazení a porovnat s dalšími indikacemi stavu zařízení nebo textovým výpisem (uvedeno dále). Pokud při předepsaných obsluhách nebudou ochranné prvky monitoru odpovídat stavu dle definice výrobce (dodavatele) zařízení, nelze považovat indikace a textové výpisy za bezpečné a bezpečnost žel. dopravy musí být zajištěna dle předpisů ČD. Popis ochranných prvků musí být uveden v **DU**.

8. Pro identifikaci zaměstnance a stupně jeho oprávnění k obsluze nebo údržbě zabezpečovacího zařízení slouží kontrolní vstup.

Kontrolní vstup je čtecí zařízení personálních identifikačních karet (PIK), kterou je vybaven každý zaměstnanec oprávněný k obsluze nebo údržbě zabezpečovacího zařízení z pracoviště JOP.

9. Stupně oprávnění k obsluze nebo údržbě zabezpečovacího zařízení:

Stupeň „A“ — je nastaven vždy, kdy není do kontrolního vstupu vložena žádná registrovaná PIK. Přístup k obsluze zabezpečovacího zařízení je odepřen s výjimkou zadávání povelů sloužících k odvrácení nebezpečné situace (zrušení nouzového otevření přejezdu apod.);

Stupeň „B“ — oprávnění k obsluze zabezpečovacího zařízení pro výkon dopravní služby a přístup k registrovaným údajům (výpravčí, dispečer);

Stupeň „C“ — oprávnění k obsluze související s údržbou zabezpečovacího zařízení (zaměstnanec údržby - odepsání poruchy, vypnutí PZS z automatické činnosti apod.), přístup k registrovaným údajům;

Stupeň „D“ — oprávnění ke změně registru pracovníků, oprávnění k editaci PIK, přístup ke změně dat GVD (administrátor — přednosta, případně jím určený zaměstnanec stanice, může být současně i stupeň „B“);

Stupeň „S“ — přístup k funkcím, které si vyhradil výrobce zařízení a jsou nutné pro zajištění servisní činnosti (zaměstnanec výrobce nebo servisní organizace — nesmí být umožněn přístup dle stupně „B“ a „D“).

10. Přihlášení zaměstnance se provede zasunutím PIK do čtecího zařízení. Údaje uložené na PIK jsou automaticky porovnány s údaji uloženými v registru pracovníků v paměti počítače. Po porovnání a souhlasu je automaticky nastaven stupeň oprávnění k obsluze zabezpečovacího zařízení. Odhlášení zaměstnance se provede vyjmutím PIK ze čtecího zařízení, čímž se současně nastaví stupeň „A“. V případě, že v okamžiku vyjmutí PIK je nedokončená obsluha, je tato zrušena. Zrušeno je také případné navolené nouzové otevření PZS.

11. Obsluhujícím zaměstnanci ve službě je zakázáno používat jinou PIK, než jemu přidělenou. Pro nutné případy (zničení nebo ztráty PIK) musí být na pracovišti karta náhradní. Pro její použití stanoví **SR** podmínky a použití je evidováno v paměti zadávacího počítače. Zničení nebo ztrátu PIK musí zaměstnanec nahlásit neprodleně administrátorovi, který provede nutné změny v registru pracovníků a vystaví kartu náhradní.

12. Pult nouzové obsluhy není povinným vybavením JOP. Pokud je instalován, ovládací prvky na něm umožňují přímé ovládání vybraných prvků zabezpečovacího zařízení a zadávání potvrzovacích a nouzových povelů. Popis pultu nouzové obsluhy musí být uveden v **DU**.

13. Akustické indikace doplňují v některých případech indikace zobrazované na monitorech. Akustické indikace jsou rozlišeny výškou tónů, přerušováním tónu, případně hlasitostí:

- a) přerušovaný tón až do okamžiku potvrzení poruchového hlášení — nebezpečné poruchy, na něž je nutno bezprostředně reagovat (**Poruchový stav** PZS apod.);
- b) krátký tón v okamžiku vzniku poruchy — poruchy a závady, které mohou mít vliv na plynulost žel. dopravy, ale neohrožují bezpečnost (**Nouzový stav** PZS, porucha napájení zabezpečovacího zařízení apod.);
- c) přerušovaný tón — přivolávací návěst, po celou dobu jejího trvání;
- d) nepřerušovaný tón až do odpovídající reakce obsluhujícího zaměstnance — výzva k obsluze (předhláška — do stavění vjezd. vlakové cesty, žádost o souhlas — do udělení souhlasu, Pn — do potvrzení svícení). Tuto indikaci je možno vypnout stiskem klávesy „TAB“.

14. Provozní vybavení pracoviště JOP je dáno projektem zabezpečovacího zařízení podle místní situace. Pokud je některá stanice převážně ovládána dálkově (základní stav), nemusí být vybavena náhradním zadávacím počítačem.

15. neobsazeno

16. neobsazeno

17. neobsazeno

Zobrazení stavu zařízení na barevném monitoru

18. Stav zařízení je na barevném monitoru zobrazen prostřednictvím symbolů určené barvy.

Symbol přejezdu v dopravně s kolejovým rozvětvením (případně na trati v blízkosti dopravní) je ve tvaru silnice křižující všechny koleje vedoucí přes přejezd (obr. 1.). Je-li přejezd otevřen, je symbol kolejí přerušen symbolem silnice, je-li přejezd uzavřen, je symbol silnice přerušen symboly kolejí. Barva silnice indikuje, zda je PZS v pohotovostním nebo poruchovém stavu. V některých případech je symbol silnice doplněn číslicí, která indikuje, zda je PZS v příslušné koleji v bezanulačním nebo anulačním stavu.

Symbol přejezdu v mezistaničním úseku tvoří součtová hláska, která je umístěna nad nebo pod symbolem traťové koleje (obr. 2. a 3.). Zpravidla je společná pro všechny přejezdy v mezistaničním úseku (součtová hláska) a indikuje stav všech PZS.

Součtová hláska je tvořena:

- a) obdélníkem, který zelenou barvou indikuje **Pohotovostní stav** všech PZS, červenou barvou **Poruchový stav** i jen některého PZS;
- b) číslicí, která indikuje tmavě tyrkysovou barvou **Bezanulační stav** všech PZS v koleji tohoto čísla, bílou barvou **Anulační stav** i jen některého PZS;
- c) pozadím číslice, které vyjadřuje hnědou barvou zavedení výluky automatické činnosti nebo zavedení **DKNP** některého přejezdu;
- d) obdélníkem, který šedou barvou indikuje **Výstražný stav** některého PZS, pro jehož zrušení není nutný povel **ZUZ**, bílou barvou indikuje výstražný stav některého PZS, pro jehož zrušení je nutný povel **ZUZ**.

19. Vzhledem k tomu, že symbol i pozadí mohou být ve stavu, který by měl být vyjádřen více barvami (např. obsazený kolejový úsek pod závěrem), je stanovena priorita barev podle důležitosti informace, kterou poskytují obsluhujícímu zaměstnanci. Barva s vyšší prioritou překrývá bar-

vu s prioritou nižší, barva symbolu má vždy vyšší prioritu než barva pozadí a pokud jsou použity dva odstíny téže barvy, je tmavší odstín použit na pozadí.

Pořadí priority barev:

a) **červená**

symbol:

- obsazený kolejový úsek;
- přejezd (symbol silnice) v poruchovém stavu
- přejezd v mezistaničním úseku (součtová hláska pohotovostního stavu) v poruchovém stavu
- stanoviště obsluhy v režimu ovládnutí z jiného stanoviště.

b) **světle fialová**

pozadí:

- kurzor v reliéfu kolejiště.

c) **bílá**

symbol:

- symbol silnice pro uzavřený přejezd v pohotovostním stavu, je-li pro otevření vyžadován povel **ZUZ**, přerušovaně u uzavřeného přejezdu v místě křížení s příslušnou kolejí v průběhu stanovené doby zpoždění rozsvícení znaku dovolujícího jízdu na návěstidle;
- uzavřený přejezd v mezistaničním úseku (součtová hláska uzavřeného přejezdu), je-li pro otevření vyžadován povel **ZUZ**;
- číslo traťové koleje (součtová hláska bezanulačního stavu přejezdů) s přejezdem v anulačním stavu v příslušné koleji;
- stanoviště obsluhy v době předávání obsluhy.

d) **zelená**

symbol:

- přejezdy v mezistaničním úseku (součtová hláska pohotovostního stavu) v pohotovostním (bezporuchovém nebo nouzovém) stavu.

e) **hnědá**

pozadí:

- přejezd v místě křížení s kolejí — výluka automatické činnosti nebo dopravní klid na přejezdu (v příslušné koleji);

- součtová hláska (číslice) bezanulačního stavu — výluka automatické činnosti nebo dopravní klid na některém přejezdu (v příslušné koleji).

f) **modrá**

symbol:

- zobrazení nástupišť, mostů apod.

g) **šedá**

symbol:

- volný kolejový úsek;
- kolej bez technických prostředků pro zjišťování volnosti;
- symbol silnice pro přejezd v pohotovostním stavu (při uzavřeném přejezdu jen pokud není pro otevření vyžadován povel **ZUZ** — zrušení uzavření přejezdu), přerušovaně u uzavřeného přejezdu v místě křížení s příslušnou kolejí v průběhu stanovené doby zpoždění rozsvícení znaku dovolujícího jízdu na návěstidle;
- uzavřený přejezd v mezistaničním úseku (součtová hláska uzavřeného přejezdu), není-li pro otevření vyžadován povel **ZUZ**;
- stanoviště obsluhy při ovládání z daného pracoviště.

h) **tmavě tyrkysová**

symbol:

- číslo traťové koleje (součtová hláska bezanulačního stavu přejezdů) se všemi přejezdy v mezistaničním úseku (ve stanici jen příslušný přejezd) v příslušné koleji v bezanulačním stavu.

pozadí:

- jednotky s nastaveným varovným štítkem.

i) **tmavě fialová**

symbol:

- přerušovaná komunikace s jednotkou.

j) **černá**

pozadí:

- základní barva.

20. Pokud výrobce nezaručuje, že grafické zobrazení aktuálního stavu zařízení typovými symboly je provedeno jako „bezpečné“, je zařízení doplněno samostatným monitorem nebo na hlavním monitoru je vymezeno pole, které nepřekrývá grafické zobrazení kolejiště a na kterém se určité informace po volbě příslušné funkce zobrazují textovým výpisem. Tento textový výpis pak je proveden jako „bezpečný“ a po jeho porovnání s grafickým zobrazením a správným zobrazením ochranných prvků monitoru (uvedeno v **DU**) jej obsluhující zaměstnanec smí považovat za splnění podmínek, stanovených předpisy ČD (např. pro zjištění stavu PZS při dovození jízdy vlaku na přívolávací návěst).

21. Pokud je zadán „povinně dokumentovaný povel“ a systém vyžaduje potvrzení povelu sekvencí „ASDF“ (např. povel **NOT>**), je obsluhující zaměstnanec povinen zkontrolovat podle textového výpisu (případně grafického zobrazení), že zařízení převzalo k realizaci skutečně zadaný povel. Teprve po zkontrolování podmínek dle předchozího článku smí zadat potvrzovací sekvenci „ASDF“ a ukončit zadání klávesou „ENTER“.

- 22.** neobsazeno
- 23.** neobsazeno
- 24.** neobsazeno

Obsluha

25. Za normálního stavu je činnost PZS automatická v závislosti na jízdě železničního kolejového vozidla, případně i na obsluze SZZ, a nevyžaduje žádnou další obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.

26. Obsluhující zaměstnanec je povinen před dovozením jízdy železničního kolejového vozidla na přejezd se podle zobrazených symbolů přesvědčit, že zařízení v okamžiku dovození jízdy je stavu, kdy je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace před příjezdem železničního kolejového vozidla na přejezd, tj:

- a) není v poruše;
- b) není v anulaci nebo je v anulaci a jedná se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) o jízdu železničního kolejového vozidla ve stejném směru jako předchozí železniční vozidlo;
- c) není zavedena výluka ovládacích úseků ani není zaveden **DKNP**.

V některých případech je zřízena závislost hlavních návěstidel na stavu PZS tak, že návěst dovolující jízdu (kromě přívolávací návěsti) železničního kolejového vozidla na přejezd lze na návěstidle rozsvítit pouze teh-

dy, je-li PZS schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace před příjezdem železničního kolejového vozidla na přejezd (uvede se v **DU** a **SŘ**).

27. Jestliže je nutno pro jízdu železničního kolejového vozidla uzavřít přejezd ruční obsluhou (vozidlo nespĺňuje podmínky pro spolehlivou činnost kolejových obvodů apod.), provede se toto volbou funkce **UZ** z menu přejezdu. Po spolehlivém zjištění, že železniční kolejové vozidlo opustilo obvod přejezdu, zvolením funkce **ZUZ** se přejezd otevře (jsou-li pro otevření splněny podmínky).

28. Zvolením funkce **DKNP** se vyloučí vliv ovládacích úseků na uvedení PZS do výstrahy. Podmínky použití stanoví **DU** a **SŘ**.

29. neobsazeno

30. neobsazeno

31. neobsazeno

Ověření stavu přejezdových zařízení

32. Pro bezpečné zjištění stavu přejezdových zařízení postupuje obsluhující zaměstnanec následujícím způsobem s tím, že může považovat informace za bezpečné jen při zjištění shodnosti grafického zobrazení a textového výpisu při správném zobrazení ochranných prvků monitoru:

- a) přejezd zobrazený symbolem silnice, jehož přibližovací úseky zasahují do obvodu SZZ:
- po výběru funkce **STAV** z menu přejezdu se zobrazí textový výpis, např.:

```
PZ 430,152:  
Pohotovostní stav  
Vydán povel UZ  
Uzavřeno (neuplynula přibližovací doba)  
3K dopravní klid  
1K bezanulační stav  
2K anulace  
4K výluka automatické činnosti
```

Poznámka: Textový výpis se smaže stiskem klávesy „ENTER“ nebo „ESCAPE“.

- b) přejezdy v mezistaničním úseku (součtová hláska):
- po výběru symbolu součtové hlásky pro traťovou kolej (číslíce) se zobrazí textový výpis, např.:

```
PZ – 1TK ŠVIHOV – LUŽANY:  
45,621 ..... Pohotovostní stav  
Vydán povel UZ  
Uzavřeno  
Anulace po jízdě ze ŠVIHOVA  
46,520 ..... Poruchový stav  
Otevřeno  
Vyluka automatické činnosti  
47,666 ..... Dopravní klid  
48,777 ..... Nouzový stav  
Otevřeno  
Bezanulační stav
```


Poznámka: Textový výpis a případné menu se smaže stiskem klávesy „ENTER“ nebo „ESCAPE“.

- 33. neobsazeno
- 34. neobsazeno
- 35. neobsazeno

Výluka automatické činnosti, dopravní klid na přejezdu

36. Při výluce automatické činnosti (např. vyjmutím výlukové zásuvky, zavedením výluky při posunu apod.) v některé koleji vedoucí přes přejezd se tento stav automaticky označí obdobně jako výluka, tj. hnědým pozadím symbolu v místě křížení přejezdu s příslušnou kolejí, popřípadě hnědým pozadím symbolu součtové hlásky přejezdů v mezistaničním úseku pro příslušnou kolej (číslice). Obsluhující zaměstnanec nemá možnost toto označení ovlivnit (vyjma zavedené výluky při posunu). Pokud zařízení neumožňuje automatické zavedení informace „výluka automatické činnosti“ vyjmutím výlukové zásuvky apod., zavádí tuto informaci do zařízení udržující zaměstnanec.

37. Zavádí-li se **Dopravní klid na přejezdu** na vícekolejném přejezdu jen pro některou z kolejí, popř. i ve všech ostatních případech při zavádění dopravního klidu, zobrazí se zavedení dopravního klidu na přejezdu stejným způsobem jako výše popsaná výluka automatické činnosti, tj. hnědým pozadím symbolu. Podmínky zavedení dopravního klidu na přejezdu stanoví **DU** a **SŘ**.

- 38. neobsazeno
- 39. neobsazeno
- 40. neobsazeno

Kapitola II Přejezdová zařízení s vazbou na SZZ

Popis

41. Přejezdová zařízení tohoto typu (přibližovací úseky zasahují do obvodu SZZ) se zobrazují na monitoru symboly silnice:

- pohotovostní stav — symbol silnice šedý, je-li uzavřen, pro otevření nevyžaduje povel **ZUZ**;
- pohotovostní stav — symbol silnice bílý, pro otevření vyžaduje povel **ZUZ**;
- poruchový stav — symbol silnice červený;
- varovný štítek — pozadí obdélníku křížení symbolu silnice a koleje tmavě tyrkysová;
- vyluka automatické činnosti, dopravní klid na přejezdu — pozadí obdélníku křížení symbolu silnice a koleje hnědé;
- ztráta komunikace — pozadí symbolu silnice fialové, symbol silnice černý;
- bezanulační stav — číslice příslušné koleje tmavě tyrkysová;
- anulace — číslice příslušné koleje bílá.

Menu:

Obslužné menu:

430,152
UZ
STIT
NOT<
STAV
NOT>
ZUZ
VYP
DK>
DK<

alternativně:

km 430
m 152

Podmenu:

430,152
DK>
1K
2K

funkce	obslužný povel	poznámka
UZ	uzavření přejezdu	
STIT	zavedení / zrušení varovného štítku	P
NOT<	zrušení nouzového otevření přejezdu	
STAV	zobrazení textové informace o stavu přejezdu	T
NOT>	zavedení nouzového otevření přejezdu	D + T
ZUZ	zrušení uzavření přejezdu	D + T
VYP	nouzové vypnutí z činnosti	D + T
DK>	zavedení dopravního klidu na přejezdu	D + T
DK<	zrušení dopravního klidu na přejezdu	D + T

Vysvětlivky:

- D** povinně dokumentovaný povel
- T** zobrazení textových informací
- P** zobrazení textu varovného štítku nebo výluky

42. Po výběru a zavedení funkce **NOT>** nebo **VYP** je indikace stavu PZS změněna na poruchovou; rovněž tak po výběru funkce **DK>**, kromě případů, kdy je zřízena indikace dopravního klidu na přejezdu (hnědé pozadí).

43. Veškeré funkce jsou odeslány do navazující úrovně ke zpracování bezprostředně po jejich volbě, dokumentované funkce po potvrzení.

Po volbě funkcí **NOT>**, **ZUZ**, **DK>**, **DK<** a **VYP** se vypíše textové informace o tom, že:

- a) kolejový úsek na přejezdu je obsazen;
- b) kolejový úsek na přejezdu je pod závěrem.

44. Je-li přejezd vícekolejný, zobrazí se po volbě funkce **DK>** nebo **DK<** v podmenu s čísly traťových kolejí, pro které je možno zavést dopravní klid na přejezdu. Dopravní klid na přejezdu je nutno pro každou kolej zavádět samostatně (nelze označit více kolejí než jednu) a funkce je odeslána do navazující úrovně ke zpracování bezprostředně po volbě traťové koleje v podmenu.

- 45.** neobsazeno
- 46.** neobsazeno
- 47.** neobsazeno

Poruchy

48. Barevné vyobrazení symbolu přejezdu je na obr. 1 spolu s popisem stavu přejezdu.

Při stavu přejezdu dle obr. 1.:

- a) A., B., G. — bez opatření;
- b) C., D. a H. — je nutno činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2;
- c) E. — potvrzení varovného štítku;
- d) F. — pro případnou jízdu železničního kolejového vozidla je nutno:
 - zrušit zavedené výluky (**DKNP**, **Vyluka při posunu** apod.) nebo
 - PZS uvést do výstrahy povelom **UZ** a zkontrolovat jeho stav volbou funkce **STAV** nebo
 - učinit dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

49. Při déle trvajícím uzavření některého z přejezdů (po dobu delší než cca 10 minut) se zobrazí hlášení „Přejezd km xxx,xxx dlouhou dobu uzavřen“. Potvrzení tohoto hlášení se provádí klávesou „ENTER“, po potvrzení hlášení zmizí.

Toto hlášení se v případě dále trvajícího uzavření přejezdu zobrazuje opakovaně v pravidelném intervalu (cca 10 minut), a to vždy souhrnně pro všechny přejezdy uzavřené déle než uvedená doba (s vypsáním všech dotčených přejezdů).

50. Jestliže PZS je v trvalém výstražném stavu, i když v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz silničních vozidel, tj. pokud dopravní situace to umožní a k přejezdu se neblíží žádné železniční kolejové vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty volbou funkce **NOT>**. Opětovné uzavření přejezdu provede volbou funkce **NOT<**.

Obsluhující zaměstnanec může PZS v trvalém výstražném stavu z důvodu poruchy ovládacího úseku vypnout z činnosti volbou funkce **VYP**. Před volbou této funkce se musí přesvědčit, že v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo a ani se k němu žádné neblíží. Přejezd bude indikovat **Poruchový stav** a je nutno činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2. Funkce **VYP** je nevratná, PZS do činnosti může po odstranění poruchy uvést pouze udržující zaměstnanec. Podmínky pro vypnutí PZS z činnosti stanoví **SŘ** a **DU**.

51. Pokud je indikována výluka automatické činnosti nebo **DKNP**, musí být pro jízdu železničních kolejových vozidel:

- a) zrušeny zavedené výluky (**DKNP**, výluka při posunu apod.) nebo
- b) PZS uvedeno do výstrahy povel **UZ** nebo
- c) učiněno dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

52. V případě ovládní PZS pomocí počítačů náprav, provede se resetování při jejich poruše povel **ZSKU** podle Návodu k obsluze JOP. Před provedením tohoto úkonu musí obsluhující zaměstnanec bezpečně zjistit volnost úseku, který má být resetován. Počet obsluh je registrován v historii stavů. Pokud se podaří kolejový úsek tímto způsobem uvolnit, je tento případ považován za závadu. Za poruchu počítače náprav se nepovažuje stav, kdy nelze resetováním uvolnit kolejový úsek v případě odstranění železničního kolejového vozidla z kolejí. Kolejový úsek lze uvolnit až , když další železniční kolejové vozidlo projede tímto kolejovým úsekem. Za poruchu není rovněž považováno obsazení kolejového úseku z důvodu jízdy speciálního vozidla, které nesplňuje podmínky spolehlivé činnosti čidel počítačů náprav.

53. neobsazeno

54. neobsazeno

Kapitola III Přejezdová zařízení v mezistaničním úseku

Popis

55. Pro tento typ přejezdových zařízení se zřizují společné indikace všech přejezdů v jednom mezistaničním úseku (součtová hláska). Symboly součtové hlásky stavu přejezdu:

- a) pohotovostní (bezporuchový nebo nouzový) stav všech přejezdů — stojatý obdélník zelené barvy;
- b) poruchový stav i jen jednoho přejezdu — stojatý obdélník červené barvy (rovněž při nouzovém otevření, nouzovém vypnutí z činnosti, zavedení **DKNP**, pokud tento není indikován hnědým pozadím);
- c) bezanulační stav všech přejezdů — tmavě tyrkysově číslo traťové koleje;
- d) anulační stav i jen jednoho z přejezdů — bílé číslo traťové koleje;
- e) uzavření i jen jednoho z přejezdů, není-li pro otevření žádného z uzavřených přejezdů vyžadován povel **ZUZ** — stojatý obdélník šedé barvy;
- f) uzavření i jen jednoho z přejezdů, je-li pro jeho otevření vyžadován povel **ZUZ** — stojatý obdélník bílé barvy;
- g) výluka z automatické činnosti nebo **DKNP** — hnědé pozadí čísla traťové koleje vyjadřující bezanulační, resp. anulační stav.

56. Počet indikací podle bodů c), d) a g) předchozího článku odpovídá počtu traťových kolejí, ostatní indikace jsou společné pro všechny koleje.

57. Menu stavu přejezdů se vyvolá na symbolu pohotovostního (poruchového) stavu:

Obslužné menu:

ŠVIHOV LUŽANY
145,652 OB
146,123 UB
146,895 ZB
148,520 UP
150,050 ??
UZ
NOT<
NOT>
ZUZ
DK>
DK<

funkce	obslužný povel	poznámka
UZ	uzavření přejezdu	
NOT<	zrušení nouzového otevření přejezdu	
NOT>	zavedení nouzového otevření přejezdu	D + T
ZUZ	zrušení uzavření přejezdu	D + T
DK>	zavedení dopravního klidu na přejezdu	D + T
DK<	zrušení dopravního klidu na přejezdu	D + T

Vysvětlivky:

- D** povinně dokumentovaný povel
- T** zobrazení textových informací
- P** zobrazení textu varovného štítku nebo výluky

V názvu menu je označení mezistaničního úseku; v obsahu se nacházejí kilometrické polohy přejezdů se symboly (písmeny) za kilometrickou polohou, které vyjadřují stav přejezdů následujícím způsobem:

a) písmeno na první pozici zleva vyjadřuje stav:

- U přejezd uzavřen;
- Z přejezd uzavřen povel **UZ** (jen na kontrolním stanovišti, ze kterého je možno zrušit uzavření přejezdu povel **ZUZ**)
- O přejezd otevřen;

- b) písmeno na druhé pozici vyjadřuje stav:
- B pohotovostní;
 - P poruchový;
- c) otazníky místo písmen indikují ztrátu komunikace.

58. Při výběru jedné z funkcí **NOT>**, **NOT<**, **UZ**, **ZUZ** bude vybraný povel aplikován na všechny přejezdy v mezistaničním úseku. Povel **ZUZ** zruší uzavření přejezdu jen tehdy, pokud nebyl uplatněn povel **UZ** z individuálního menu přejezdu.

59. Při výběru funkce **DK>** (**DK<**) se stav **Dopravní klid na přejezdu** zavádí (ruší) pro všechna přejezdová zařízení v úseku. Zavádí-li se dopravní klid na přejezdu na vícekolejném přejezdu jen pro některou z kolejí, zobrazí se po výběru funkce **DK>** nebo **DK<** podmenu s čísly traťových kolejí, pro které je možno zavést dopravní klid na přejezdu a příslušná kolej se v podmenu zadá levým tlačítkem myši.

60. Po výběru funkce **NOT>** je indikace stavu PZS změněna na poruchovou; rovněž tak po výběru funkce **DK>**, kromě případů, kdy je zřízena indikace **DKNP** (hnědé pozadí číslice).

61. Podmenu po výběru konkrétního přejezdu v hlavním menu:

146,123
UZ
NOT<
NOT>
ZUZ
DK>
DK<
VYP

62. Po volbě **UZ** dojde k zobrazení symbolu (součtové hlásky) uzavřeného přejezdu v bílé barvě (pro otevření je vyžadován povel **ZUZ**).

63. Po výběru funkce **NOT>** nebo **VYP** je indikace stavu PZS změněna na poruchovou; rovněž tak po výběru funkce **DK>**, kromě případů, kdy je zřízena indikace **DKNP** (hnědým pozadím číslice).

64. neobsazeno

65. neobsazeno

Poruchy

66. Barevné vyobrazení symbolu přejezdů je na obr. 2. spolu s popisem stavu přejezdů.

Při stavu přejezdů dle obr. 2:

- a) A., případně v kombinaci s C., E., G. — bez opatření;
- b) B., H. — je nutno činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2;
- c) F. — pro případnou jízdu železničního kolejového vozidla je nutno:
 - zrušit zavedené výluky (**DKNP**, výluka při posunu apod.) nebo
 - PZS uvést do výstrahy povelom **UZ** nebo
 - učinit dopravní opatření dle předpisu ČD D2.
- d) D. — jestliže trvá i po zjištění, že železniční kolejové vozidlo opustilo vzdalovací úsek přejezdu, je nutno:
 - PZS uvést do výstrahy povelom **UZ** nebo
 - učinit dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

67. Při déle trvajícím uzavření některého z přejezdů (po dobu delší než cca 10 minut) se zobrazí hlášení „Přejezd km xxx,xxx dlouhou dobu uzavřen“. Potvrzení tohoto hlášení se provádí klávesou „ENTER“, po potvrzení hlášení zmizí.

Toto hlášení se v případě dále trvajícího uzavření přejezdu zobrazuje opakovaně v pravidelném intervalu (cca 10 minut), a to vždy souhrnně pro všechny přejezdy uzavřené déle než uvedená doba (s vypsáním všech dotčených přejezdů).

68. Jestliže PZS je v trvalém výstražném stavu, i když v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz silničních vozidel, tj. pokud dopravní situace to umožní a k přejezdu se neblíží žádné železniční kolejové vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty volbou funkce **NOT>**. Opětovné uzavření přejezdu provede volbou funkce **NOT<**.

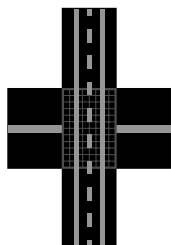
Obsluhující zaměstnanec může PZS v trvalém výstražném stavu z důvodu poruchy ovládacího úseku vypnout z činnosti volbou funkce **VYP**. Před volbou této funkce se musí přesvědčit, že v obvodu přejezdu není žádné železniční kolejové vozidlo a ani se k němu žádné neblíží. Přejezd bude indikovat **Poruchový stav** a je nutno činit dopravní opatření dle předpisu ČD D2. Funkce **VYP** je nevratná, PZS do činnosti může po odstranění poruchy uvést pouze udržující zaměstnanec.

69. Pokud je indikována výluka automatické činnosti nebo **DKNP**, musí být pro jízdu železničních kolejových vozidel:

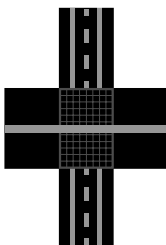
- a) zrušeny zavedené výluky (**DKNP**, výluka při posunu apod.) nebo
- b) PZS uvedeno do výstrahy povelém **UZ** nebo
- c) učiněno dopravní opatření dle předpisu ČD D2.

- 70.** neobsazeno
- 71.** neobsazeno
- 72.** neobsazeno
- 73.** neobsazeno

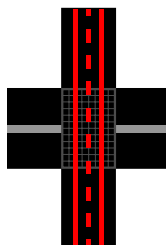
OBR. 1 — PŘEJEZD S VAZBOU NA STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ — VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH SYMBOLŮ A BAREV



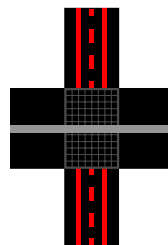
A. Pohotovostní stav
+ otevřen



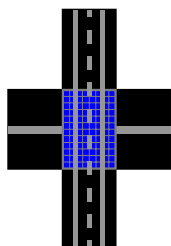
B. Pohotovostní stav
+ uzavřen, pro
otevření není
vyžadován povl ZUZ



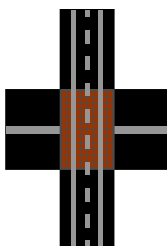
C. Poruchový stav
+ otevřen



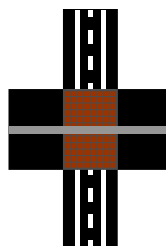
D. Poruchový stav
+ uzavřen



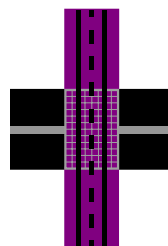
E. Pohotovostní stav
+ otevřen
+ varovný štítek



F. Pohotovostní stav
+ otevřen
+ vyluka automatické
činnosti nebo DKNP

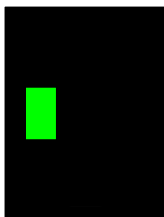


G. Pohotovostní stav
+ uzavřen, pro
otevření je vyžadován
povl ZUZ
+ vyluka automatické
činnosti nebo DKNP

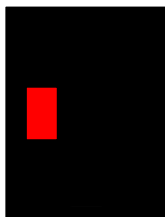


H. Přerušená
komunikace

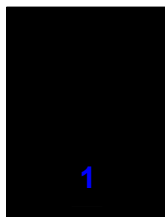
OBR. 2. — PŘEJEZD NA TRATI (SOUČTOVÁ HLÁSKA) — VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH SYMBOLŮ A BAREV



A. Pohotovostní, bezporuchový nebo nouzový stav



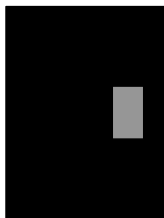
B. Poruchový stav, vypnut z činnosti, dopravní klid na přejezdu, nouzové otevření



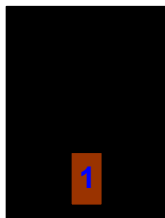
C. Bezanulační stav



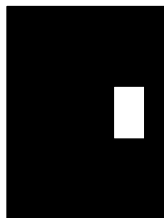
D. Anulační stav (i jen jednoho přejezdu)



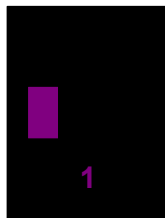
E. Výstražný stav (i jen jednoho přejezdu, pro otevření není vyžadován povel ZUZ)



F. Dopravní klid na přejezdu, nebo vyluka automatické činnosti (pokud není indikace dle B)

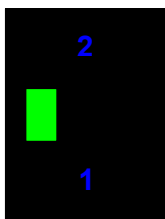


G. Výstražný stav (pro otevření přejezdu je vyžadován povel ZUZ)

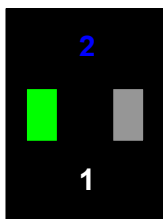


H. Přerušená komunikace

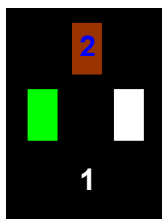
OBR. 3. — PŘEJEZD NA TRATI (SOUČTOVÁ HLÁSKA) — PŘÍKLADY



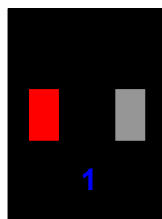
A. Pohotovostní stav
všech PZS
+ na žádném z PZS
není výstraha
+ v obou kolejích
všechny PZS
v bezanulačním stavu



B. Pohotovostní stav
všech PZS
+ na některém z PZS
je výstraha (pro
otevření není
vyžadován povel
ZUZ)
+ v první koleji na
některém PZS
anulace, v druhé
koleji všechny PZS
bezanulační stav



C. Pohotovostní
stav všech PZS
+ výstraha na
některém z PZS
(pro otevření je
vyžadován povel
ZUZ)
+ v první koleji na
některém PZS
anulace, v druhé
koleji všechny PZS
bezanulační stav
+ v druhé koleji na
některém z PZS
výluka
z automatické
činnosti, nebo
dopravní klid na
přejezdu



D. Poruchový stav
některého z PZS
+ výstraha na
některém z PZS (pro
otevření není
vyžadován povel
ZUZ)
+ všechny PZS
v bezanulačním stavu
(jednokolejný
přejezd)

POZNÁMKY

POZNÁMKY

POZNÁMKY

Gestorský útvar: České dráhy s.o.
Divize obchodně provozní o.z.
Odbor provozování dráhy
Nábřeží Ludvíka Svobody 12
110 15 Praha 1

Vydavatel: JERID spol. s r.o.
Kosmonautů 6a, POB 116
772 11 Olomouc

Náklad: 13 500 kusů
Rok vydání: 2000