

SŽ Z2

Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí

Účinnost od 1. června 2024

Nahrazení předchozích vnitřních předpisů

Tímto předpisem se nahrazuje předpis SŽDC (ČD) Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení, účinný od 1. prosince 2001.

Schváleno pod čj. 387/2023-SŽ-GŘ-O11
dne 19. února 2024

Bc. Jiří Svoboda, MBA v. r.
generální ředitel

SŽ Z2**Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí**

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor předpisů a technologie
Praha
spravazeleznic.cz

Rok vydání:

2024

Náklad:

1 000 výtisků, formát A5

© Správa železnic, státní organizace, 2024

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu

oprava/změna a její pořadové číslo	číslo jednací	účinnost od	opravu/změnu zapracoval

SEZNAM TYPOVÝCH ROZŠÍŘENÍ

označení	číslo jednací	účinnost od	obsah
SŽ TR (Z2) 01/2024	60539/2023- SŽ-GR-O11	1. června 2024	MPD 70 – Zařízení pro přenos dat

OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ	5
ZKRATKY A ZNAČKY	7
1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	8
1.1 Úvodní ustanovení.....	8
1.2 Základní pojmy	10
1.3 Třídění přejezdových zabezpečovacích zařízení.....	14
1.4 Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení.....	17
1.5 Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení	19
2 MECHANICKÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	22
2.1 PZM obsluhované místně.....	22
2.2 PZM obsluhované dálkově	23
2.3 PZM 2 uzamykatelné na místě	26
3 SVĚTELNÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	30
3.1 Přejezdové zabezpečovací zařízení typu VÚD	30
3.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu SSSR	36
3.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu AŽD 71	41
3.4 Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné nově budovaných typů	47
4 VÝSTRAŽNÉ ZAŘÍZENÍ PRO PŘECHOD KOLEJÍ.....	58
4.1 Popis	58
4.2 Obsluha	59
4.3 Poruchy	60
5 SKŘÍŇKA MÍSTNÍ OBSLUHY	61
5.1 Popis	61
5.2 Obsluha	62
5.3 Poruchy	62
6 POMOCNÉ STAVĚDLO	63
6.1 Popis	63
6.2 Poruchy	63
7 RÁDIOVÝ OVLADAČ	64
7.1 Popis	64
7.2 Obsluha	65
7.3 Poruchy	65
8 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	66
8.1 Zmocňovací ustanovení.....	66
8.2 Zrušovací ustanovení.....	66
8.3 Přechodná ustanovení.....	67
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY	68
PŘÍLOHA A Značky používané ve schématech uspořádání indikačních desek, ovládacích stolů a kontrolních a ovládacích skříněk.....	69

ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalostí tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalostí pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalostí, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky D-01, D-02/hl, D-02/hr, ND-03/PZZ	úplná: článek 1.1, 1.2, 1.3.1.1, 1.3.1.2, 1.3.1.4, 1.3.2.1, 1.3.2.2, 1.3.2.3, 1.3.3.1, 1.4, 1.5, 2, 3, 4.1 informativní: článek 1.3.1.3, 1.3.2.4, 1.3.3.2, 4.2, Příloha A
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky D-07, D-08	úplná: článek 1.1, 1.2, 1.3.1.1, 1.3.1.2, 1.3.1.4, 1.3.2.1, 1.3.2.2, 1.3.2.3, 1.3.3.1, 1.4, 1.5, 2, 3, 4.1 informativní: článek 1.3.1.3, 1.3.2.4, 1.3.3.2, 4.2, Příloha A
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky D-09, D-12	úplná: předpis informativní: Příloha A
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky Z-00, Z-01, Z-03, Z-04, Z-05, Z-06a, Z-06b	úplná: článek 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.7, 1.1.10, 1.1.11, 1.1.12, 1.1.13, 1.2, 1.4.1.4, 1.4.1.5, 1.4.2.1, 1.5.1.6, 8.3 informativní: článek 1.1.9, 1.3, 1.4.1.6, 1.4.1.11, 1.5.1.3, 1.5.1.4, 1.5.2, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.1, 8.2, Příloha A

pracovní činnost nebo zařízení (funkce)	znalost ustanovení
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky Z-04a, Z-06, Z-06c, Z-07	<p>úplná: článek 1.1, 1.2, 1.4.1.4, 1.4.1.5, 1.4.2.1, 1.5.1.6, 8.3</p> <p>informativní: článek 1.3, 1.4.1.1, 1.4.1.2, 1.4.1.3, 1.4.1.6, 1.4.1.7, 1.4.1.8, 1.4.1.9, 1.4.1.10, 1.4.1.11, 1.4.1.12, 1.4.2.2, 1.5.1.1, 1.5.1.2, 1.5.1.3, 1.5.1.4, 1.5.1.5, 1.5.1.6, 1.5.1.7, 1.5.2, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.1, 8.2, Příloha A</p>
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky TZE, Z-06e	<p>úplná: článek 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.1.7, 1.1.8, 1.1.10, 1.1.11, 1.1.12, 1.1.13, 1.2, 1.4.1.5, 1.4.2.1, 1.5.1.6, 8.3</p> <p>informativní: článek 1.1.9, 1.3, 1.4.1.1, 1.4.1.8, 1.4.1.11, 1.5.1.2, 1.5.1.5, 1.5.1.6, 1.5.1.7, 2.1.1, 2.1.2.2, 2.2.1, 2.2.2.1, 2.3.1, 2.3.2, 3.1.1, 3.1.2.1, 3.1.2.3, 3.1.2.4, 3.2.1, 3.2.2.1, 3.2.2.4, 3.3.1, 3.3.2.1, 3.3.2.4, 3.4.1, 3.4.2.1, 3.4.2.5, 4.1, 4.2.1, 4.2.3, 4.2.5, 4.2.6, 5.1, 6.1, 7.1, 7.2.1, 7.3.1, 7.3.3, 8.1, 8.2, Příloha A</p>
zaměstnanci zajišťující smlouvy s CPS	<p>úplná: článek 1.1</p>
zaměstnanci s pracovní činností v rozsahu zkoušky HZS-SDV, D-04, ZOZ-04 ¹⁾	<p>úplná: článek 1.1, 1.2, 1.4.1.1, 1.4.1.2, 1.4.1.5, 1.4.1.7, 1.4.1.8, 1.4.1.9, 1.4.1.10, 1.4.1.12, 1.5.1.3, 4.1.1, 4.1.2, 4.2.5, 4.2.6, 4.3.2, 5, 6, 7</p> <p>informativní: článek 1.3, 8.1, 8.2</p>
zaměstnanci dopravce ¹⁾	<p>úplná: článek 1.1, 1.2, 1.4.1.1, 1.4.1.2, 1.4.1.5, 1.4.1.7, 1.4.1.8, 1.4.1.9, 1.4.1.10, 1.4.1.12, 1.5.1.3, 4.1.1, 4.1.2, 4.2.5, 4.2.6, 4.3.2, 5, 6, 7</p> <p>informativní: článek 1.3, 8.1, 8.2</p>

1) Dopravce musí upřesnit rozsah znalostí pro jednotlivé pracovní zařazení a pro vykonávané pracovní úkony svých zaměstnanců svým vnitřním předpisem.

ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto dokumentu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

CPS	cizí právní subjekt
DAP	dokumenty a předpisy
DU	doplňující ustanovení k obslužnému předpisu
DKNP	dopravní klid na přejezdu
EMZ	elektromagnetický zámek
KÚ	kolejový úsek
OUZZ	organizace udržující zabezpečovací zařízení
PN	přivolávací návěst
PZM	přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RB	radioblok
SMO	skříňka místní obsluhy
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (původní název organizace Správa železnic, státní organizace)
VZPK	výstražné zařízení pro přechod kolejí
ZDD	základní dopravní dokumentace

Generální ředitel schválil podle článku 14 odstavce 1 a článku 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále také „SŽ“) tento předpis SŽ Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí.

1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1.1 Úvodní ustanovení

1.1.1 **Předpis SŽ Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí** (dále jen „předpis SŽ Z2“ nebo „tento předpis“) a jeho příloha popisují přejezdová zabezpečovací zařízení (dále také „PZZ“) a výstražná zařízení pro přechod kolejí (dále také „VZPK“) na dráhách, kde je provozovatel dráhy Správa železnic, státní organizace.

Popis a obsluha ovládání PZZ a VZPK z jednotného obslužného pracoviště jsou uvedeny v předpise SŽ Z3 – Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště (dále jen „předpis SŽ Z3“).

1.1.2 Předpis SŽ Z2 stanovuje způsob obsluhy PZZ a VZPK při běžné činnosti a při závadách nebo poruchách těchto zařízení.

1.1.3 Obrazovou část tohoto předpisu rozšiřuje služební rukověť SŽ SR101/1(Z) – Obrazová příloha k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích a spádovištních zařízení.

1.1.4 Předpis SŽ Z2 je závazný pro zaměstnance, kteří:

- a) obsluhují, kontrolují nebo udržují PZZ nebo VZPK;
- b) organizují nebo kontrolují činnost výše uvedených zaměstnanců;
- c) školí nebo zkouší výše uvedené zaměstnance;
- d) navrhují, projektují, přezkušují PZZ nebo VZPK nebo se podílí na jejich výstavbě nebo rekonstrukci.

1.1.5 Závaznost tohoto předpisu pro cizí právní subjekty a jejich zaměstnance musí být zajištěna smluvně.

Zaměstnanci odpovědní za uzavírání smluv jsou povinni v příslušné smlouvě zakotvit smluvní závazek dodržování tohoto předpisu.

1.1.6 Pro PZZ nebo VZPK, jehož popis nebo obsluha je odchylná od předpisu SŽ Z2, musí být vydáno **Doplňující ustanovení k předpisu SŽ Z2** (dále jen „DU“).

- 1.1.7 Pro PZZ a zařízení ve vazbě na PZZ¹, jejichž popis a obsluha není v předpise SŽ Z2 uvedena, ale tato zařízení jsou zavedena a schválena, se vydá **Typové rozšíření k ustanovení předpisu SŽ Z2** (dále jen „Typové rozšíření“).
- 1.1.8 Nově vybudované zabezpečovací zařízení smí být uvedeno do provozu až tehdy, je-li jeho obsluha v souladu s ustanoveními předpisu SŽ Z2. Obdobně musí být postupováno i u provozovaného zabezpečovacího zařízení, na kterém byla provedena změna závislosti (např. doplnění nových indikačních nebo ovládacích prvků).
- 1.1.9 Podmínky pro zpracování a vydání DU stanovuje předpis SŽ Z1 – Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení² (dále jen „předpis SŽ Z1“) a předpis SŽ D5-2 – Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování doplňujících ustanovení k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích zařízení.
- 1.1.10 Podmínky pro zpracování a vydání Typového rozšíření stanovuje předpis SŽ Z1.
- 1.1.11 Znalost ustanovení DU nebo Typového rozšíření se ověřuje v rámci zkoušky praktické způsobilosti. Rozsah znalostí DU nebo Typového rozšíření pro zkoušku praktické způsobilosti musí být stanoven v základní dopravní dokumentaci (dále jen „ZDD“), případně v příslušném dokumentu dopravce nebo udržující organizační složky nebo jiné organizační složky.
- 1.1.12 Pro rozlišení druhu PZZ v tomto předpise je PZZ mechanické uváděno zkratkou „PZM“ a PZZ světelné zkratkou „PZS“.
- 1.1.13 Pro označení přejezdu na ovládacích a kontrolních skříňkách, ovládacích stolech a indikačních deskách se uvádí zkratka druhu zařízení, definiční staničení³ přejezdu a identifikační číslo přejezdu⁴, např. „PZS km 123,456 (P4321)“.
- 1.1.14 Pro označení přechodu kolejí na ovládacích a kontrolních skříňkách, ovládacích stolech a indikačních deskách se uvádí zkratka druhu zařízení a definiční staničení přechodu kolejí, např. „VZPK2 km 12,345“.
- 1.1.15 Seznam značek používaných ve schématech uspořádání indikačních desek, ovládacích stolů, kontrolních nebo ovládacích skříněk apod. je uveden v Příloze A tohoto předpisu.

¹ Například dohlédací servery, řídicí stanice apod.

² Po vydání předpisu.

³ Pro potřeby obslužných předpisů je pojem „definiční staničení“ uváděn také jako „skutečná kilometrická poloha“.

⁴ Jednotná identifikace přejezdů pro jednoznačnou a nezaměnitelnou identifikaci při vzniku kolizní situace silničního a železničního provozu a pro umožnění zastavení drážní dopravy a povolání složky integrovaného záchranného systému.

1.2 Základní pojmy

- 1.2.1 **Přejezd** je křížení dráhy celostátní, dráhy regionální, dráhy místní nebo vlečky s pozemní komunikací v úrovni kolejí a je označeno předepsaným způsobem.
- 1.2.2 **Otevřený přejezd** je stav přejezdu v době, kdy přejezdové zabezpečovací zařízení nebrání provozu na pozemní komunikaci (PZZ nedává výstrahu).
- 1.2.3 **Uzavřený přejezd** je stav přejezdu v době, kdy přejezdové zabezpečovací zařízení zakazuje uživatelům pozemní komunikace jízdu nebo chůzi přes přejezd (PZZ dává výstrahu).
- 1.2.4 **Pohon závor** je pro účely tohoto předpisu část PZM, ze které se ruční obsluhou ovládá pohyb břeven závor.
- 1.2.5 **Břevno závory** je část závory, která při dávání výstrahy PZZ zasahuje do průjezdného prostoru pozemní komunikace a tím dává mechanickou výstrahu.
- 1.2.6 **Výstražník** je část PZZ, která dává uživatelům pozemní komunikace světelnou, případně i zvukovou signalizaci informací o tom, zda na přejezd smí nebo nesmí vjet nebo vstoupit.
- 1.2.7 **Závorový stojan** je část PZZ, na které je namontováno břevno závory, potřebné převody a u PZS se závorami i elektromotor.
- 1.2.8 **Výstraha** je vnější projev PZZ, kterým se zakazuje uživatelům pozemní komunikace vjezd (vstup) na přejezd nebo přikazuje jeho urychlené uvolnění (vyklizení).
Výstraha může být dávana signalizací:
a) mechanickou;
b) světelnou;
c) zvukovou.
- 1.2.9 **Mechanická výstraha** je výstražný signál dávaný mechanickou signalizací (sklápěním, sklopenou polohou nebo zdviháním břeven závor).
- 1.2.10 **Světelná výstraha** je dávaná přerušovaným svícením dvou červených světél⁵ výstražníku ve směru k uživatelům pozemní komunikace.

⁵ Při poruše může svítit na výstražníku pouze jedno přerušované, nebo jedno stále červené světlo, nebo dvě stálá červená světla, nebo jedno stále a druhé přerušované červené světlo.

- 1.2.11 **Zvuková výstraha** je výstražný signál dávaný zvukovou signalizací.
- 1.2.12 **Obvod přejezdu** je pro potřeby tohoto předpisu část železniční trati, která ovlivňuje činnost PZS.
- 1.2.13 **Ovládací úsek** je vymezená část koleje v obvodu přejezdu, vybavená technickým zařízením pro spolupůsobení drážního vozidla na činnost PZS.
- 1.2.14 **Přibližovací úsek** je ovládací úsek přejezdu (vybaveného PZS) před přejezdem ve směru jízdy drážního vozidla.
- 1.2.15 **Vzdalovací úsek** je ovládací úsek přejezdu (vybaveného PZS) za přejezdem ve směru jízdy drážního vozidla.
- 1.2.16 **Základní stav** je určený stav PZZ v době, kdy není ovlivněno jízdou drážního vozidla, ani ovládacími prvky pro místní nebo dálkovou obsluhu.
- 1.2.17 **Výstražný signál** je signál, který varuje uživatele pozemní komunikace před ohrožením drážním vozidlem (uzavřený přejezd).
- 1.2.18 **Varovný signál** je signál, který neposkytuje uživateli pozemní komunikace informaci, zda se k přejezdu blíží nebo neblíží drážní vozidlo, které by jej mohlo ohrozit.
- 1.2.19 **Positivní signál** je přerušované svícení bílého světla výstražníku ve směru k uživatelům pozemní komunikace a informuje uživatele pozemní komunikace, že v obvodu přejezdu není drážní vozidlo, které by jej mohlo ohrozit (buď není v obvodu přejezdu, nebo nemá dovoleno vjet na přejezd bez varování uživatele pozemní komunikace jiným způsobem).
- 1.2.20 **Bezporuchový stav** je stav PZS v době, kdy na něm není vyhodnocen nouzový stav ani poruchový stav.
- 1.2.21 **Pohotovostní stav** je stav PZS v době, kdy na něm není vyhodnocen poruchový stav.
- 1.2.22 **Dopravní opatření** jsou administrativní úkony k zajištění bezpečnosti železničního provozu, jejichž zavedení je nařízeno dokumenty a předpisy vnitropodnikové legislativy SŽ (dále jen „DAP“), zejména v případech, kdy bezpečnost železničního provozu (případně i provozu na pozemní komunikaci) nemůže být zajištěna obsluhou zabezpečovacího zařízení (při poruchách zabezpečovacího zařízení, při mimořádnostech, při výlukové činnosti apod.). Zavedení dopravních opatření může být nařízeno i v jiných případech.

- 1.2.23 **Nouzový stav** je stav PZS při poruše, která nemůže ohrozit bezpečnost provozu na přejezdu. Dopravní opatření se pro jízdu drážního vozidla nezavádí, není-li tímto předpisem stanoveno jinak.
- 1.2.24 **Poruchový stav** je stav PZS při poruše, která může ohrozit bezpečnost provozu na přejezdu. Dopravní opatření se pro jízdu drážního vozidla zavádí.
- 1.2.25 **Hlavní napájení** je napájení, které zajišťuje plnohodnotnou činnost PZS, např. z veřejné elektrovedné sítě.
- 1.2.26 **Náhradní napájení** je napájení, které při výpadku hlavního napájení zajišťuje činnost PZS pouze po omezenou dobu, např. z měniče, baterie.
- 1.2.27 **Anulace (Anulační stav)** je stav, při kterém je vyloučen automatickou činností vliv obsazení vzdalovacího úseku v konkrétní koleji na uvedení PZS do výstrahy⁶.
- 1.2.28 **Bezanulační stav** je stav, při kterém není vyloučen automatickou činností vliv obsazení ovládacího úseku v konkrétní koleji na uvedení PZS do výstrahy.
- 1.2.29 **Mezní doba anulace (anulační doba)** je stanovená doba, po kterou je vyloučen vliv obsazení vzdalovacího úseku na uvedení PZS do výstrahy.
- 1.2.30 **Dopravní klid na přejezdu** (dále také „DKNP“) je stav PZS, při kterém je na základě povelu obsluhujícího zaměstnance vyloučen vliv obsazení ovládacích úseků příslušné koleje (nebo všech kolejí) na uvedení PZS do výstrahy.
- 1.2.31 **Kontrolní stanoviště** je společný název pro místo, kde jsou umístěny ovládací a indikační prvky přejezdových zabezpečovacích zařízení (např. v dopravní kanceláři, na stavědle, v centrálním nebo regionálním dispečerském pracovišti, na hradle, na hlásce, na závorářském stanovišti).
- 1.2.32 **Ruční obsluha** je ovládání PZZ, při kterém je spuštění nebo ukončení výstrahy vyvoláno obsluhujícím zaměstnancem (např. tlačítkem, klikou pohonu závor), bez spolupůsobení drážního vozidla.
- 1.2.33 **Dálková obsluha PZS** je ruční obsluha z kontrolního stanoviště při podmínkách stanovených tímto předpisem a předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ (porucha, výluka, údržba, zkoušení, zachování výstražného stavu PZS při křížování apod.).

⁶ Anulační stav nastane, když došlo k vyhodnocení projetí drážního vozidla přejezdem a přibližovací úsek PZS v konkrétní koleji byl uvolněn. Anulační stav se ukončí uvolněním vzdalovacího úseku, opětovným obsazením přibližovacího úseku PZS, uplynutím mezní doby anulace nebo příslušným povelům.

- 1.2.34 **Místní obsluha PZS** je ruční obsluha ze skříňky místní obsluhy (dále také „SMO“) z místa přejezdu (porucha, výluka, údržba, zkoušení apod.).
- 1.2.35 **Trvalá anulace** je porucha, při které po uvolnění obvodu přejezdu drážním vozidlem zůstane v konkrétní koleji anulace.
- 1.2.36 **Trvalá výstraha** je výstraha, která probíhá nadbytečně a je vyvolaná jinou než normální činností zařízení (porucha, chybná obsluha).
- 1.2.37 **Závada** je odchylka od správné funkce PZZ, kterou lze odstranit předepsaným obslužným úkonem. Vyskytne-li se závada opakovaně, považuje se za poruchu.
- 1.2.38 **Porucha** je odchylka od správné funkce PZZ, kterou nelze odstranit předepsaným obslužným úkonem.
- 1.2.39 **Druh PZZ** je označení PZZ doplněné stanovenými znaky (např. „PZS 3SBI“) a odpovídá třídění přejezdových zařízení dle jejich vybavení a konfigurace, v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2, případně je doplněno dalšími písmeny dle tohoto předpisu.
- 1.2.40 **Druh VZPK** je označení VZPK doplněné stanovenými znaky a odpovídá třídění těchto zařízení dle jejich vybavení a konfigurace, v souladu s TS 1/2018-Z.
- 1.2.41 **Výpravčí** je společný název pro pracovní zařazení výpravčí, traťový dispečer, dirigující dispečer a dispečer radiobloku (dále jen „RB“), není-li nutno rozlišit konkrétní pracovní zařazení.
- 1.2.42 **Obsluhující zaměstnanec** je společný název pro zaměstnance provozovatele dráhy bez rozlišení pracovního zařazení nebo zaměstnance dopravce, kteří kontrolují stav zabezpečovacího zařízení, případně jej i obsluhují, není-li třeba nutno rozlišit konkrétního zaměstnance.
- 1.2.43 Další pojmy, týkající se jednotlivých zařízení, jsou vysvětleny v textu příslušných článků tohoto předpisu, případně v DU nebo v Typovém rozšíření.

1.3 Třídění přejezdových zabezpečovacích zařízení

1.3.1 Mechanická přejezdová zabezpečovací zařízení

1.3.1.1 **PZM 1** je mechanické PZZ obsluhované dálkově z kontrolního stanoviště.

1.3.1.2 **PZM 2** je mechanické PZZ obsluhované na místě z kontrolního stanoviště.

Kontrolní stanoviště PZM 2 splňuje tyto podmínky:

- a) pohon 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, obsluhované pouze z místa přejezdu (nemá kontrolní stanoviště). Zpravidla se otevírá jen na požádání.

1.3.1.3 Druhy PZM 1 – PZM 2 mohou být doplněny písmeny:

- „S“ – PZM je doplněno světelnou výstrahou (např. „PZM 2S“);
- „L“ – PZM dává informaci o svém stavu strojvedoucímu přejezdníkem (např. „PZM 1L“);
- „SL“ – PZM je doplněno světelnou výstrahou a dává informaci o svém stavu strojvedoucímu přejezdníkem (např. „PZM 1SL“);
- „U“ – PZM 2 uzamykatelné na místě („PZM 2U“).

1.3.1.4 PZM má v určených případech zřízenou závislost do staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení prostřednictvím mechanického zámku pohonu závor (uzamyká pohon závor při sklopených břevnech závor) a elektromagnetického, elektrického nebo zástrčkového zámku.

Hlavní návěstidlo je v takových případech možno přestavit na návěst dovolující jízdu vlaku, mimo Přivolávací návěst (dále jen „PN“) jen za předpokladu uzavření přejezdu, uzamčení pohonu závor a uzamčení závislostního klíče v zámku.

Otevřít přejezd je v takových případech možno po přestavení hlavního návěstidla na návěst zakazující jízdu, případně až po zrušení závěru jízdní cesty nebo po uvolnění mezistaničního oddílu.

1.3.2 Světelná přejezdová zabezpečovací zařízení

1.3.2.1 PZS 1 je jednoduché světelné PZZ bez závislosti na jízdě drážního vozidla a ovládané na místě z kontrolního stanoviště. Na kontrolním stanovišti je indikován minimálně výstražný stav a pohotovostní stav.

1.3.2.2 PZS 2 je světelné PZZ, jehož ovládaní je automatické, v odůvodněných případech může být ovládání ruční. PZS musí být z důvodu bezpečnosti doplněno přejezdníky z obou stran přejezdu, případně musí být krytí přejezdu provedeno hlavním návěstidlem nebo seřaďovacím návěstidlem. Indikace stavu PZS na kontrolním stanovišti PZS nemusí být zřízeny, pokud je přejezd kryt z obou stran přejezdnicí.

1.3.2.3 PZS 3 je světelné PZZ, jehož ovládaní je automatické, v odůvodněných případech může být ovládání ruční. Indikace stavu PZS na kontrolním stanovišti jsou zřízeny. Podle indikací musí být před odjezdem vlaku z dopravního možno zjistit pohotovostní stav nebo bezporuchový stav, bezanulační stav, případně u nově budovaných typů PZS také bezvýlukový stav. Pokud je přejezd s PZS 3 kryt z obou stran přejezdnicí, nemusí být indikace stavu PZS na kontrolním stanovišti zřízeny (např. nelze-li tyto indikace na kontrolním stanovišti zřídit).

1.3.2.4 Druhy PZS 1 – PZS 3 mohou být doplněny písmeny:

a) na první pozici:

- „Z“ – PZS se závorami;
- „S“ – PZS bez závor;

b) na druhé pozici:

- „B“ – PZS s pozitivním signálem;
- „N“ – PZS bez pozitivního signálu;

c) na třetí pozici:

- „L“ – PZS dává informaci o svém stavu přejezdnicí nebo na návěstidle ⁷ kryjícím přejezd je možno rozsvítit návěst dovolující jízdu (mimo PN) v závislosti na stavu PZS;
- „I“ – PZS dává informace o svém stavu obsluhujícímu zaměstnanci.

V případě dávání informace o stavu PZS dle obou odrážek písmene c) se doplňuje druh PZS o oba znaky „LI“, např. „PZS 3ZBLI“.

⁷ Zpravidla krycí návěstidlo.

1.3.3 Výstražná zařízení pro přechod kolejí

1.3.3.1 Výstražná zařízení pro přechod kolejí se označují zkratkou „VZPK“.

1.3.3.2 Druh VZPK se za zkratkou „VZPK“ doplní mezerou a příslušnými písmeny:

a) na první pozici:

- „R“ – při odjezdu (průjezdu) přes přechod kolejí s VZPK je vyžadovaná obsluha strojvedoucím;
- „A“ – při odjezdu (průjezdu) přes přechod kolejí s VZPK není umožněna obsluha strojvedoucím;
- „K“ – při odjezdu (průjezdu) přes přechod kolejí s VZPK není vyžadována obsluha strojvedoucím, v určených případech je vyžadovaná obsluha strojvedoucím (porucha staničního zabezpečovacího zařízení [dále jen „SZZ“], výluka dopravní služby apod.);

b) na druhé pozici:

- „Z“ – VZPK se závorami (např. „VZPK RZ“);

c) na poslední pozici:

- „L“ – informace o stavu VZPK jsou předávány strojvedoucímu (např. „VZPK AL“);
- „LI“ – informace o stavu VZPK jsou předávány strojvedoucímu i obsluhujícímu zaměstnanci (např. „VZPK KZLI“).

1.4 Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení

1.4.1 Obecná obsluha

- 1.4.1.1 Pro obsluhu a poruchy VZPK (přechody kolejí) platí stejná ustanovení jako pro PZZ (přejezdy), není-li dále stanoveno jinak.
- 1.4.1.2 Obsluhovat PZZ smí pouze oprávněný zaměstnanec ve službě, nebo u PZM 2 uzamykatelného na místě také osoba určená k jeho obsluze.
- 1.4.1.3 Při převzetí dopravní služby se obsluhující zaměstnanec musí podle záznamů uvedených v předávané dokumentaci přesvědčit o stavu PZZ, o zavedených dopravních opatřeních a dále:
- a) o neporušenosti plomb příslušných ovládacích prvků na kontrolním stanovišti (za neporušenost plomby se považuje takový stav, kdy není možné ovládací prvek obsloužit bez odstranění plomby);
 - b) o stavu počítadel obsluh;
 - c) o případných sejmutých plombách;
 - d) zda jsou skutečnosti dle písmene b) a c) uvedeny v odevzdávce dopravní služby a zda souhlasí se skutečným stavem.
- 1.4.1.4 Obsluhující zaměstnanec je povinen umožnit udržujícímu zaměstnanci přezkoušení PZZ na základě jeho žádosti, dovoluje-li to dopravní situace.
- 1.4.1.5 Obsluha PZZ jednotlivých typů se provádí dle příslušného článku tohoto předpisu, případně také dle vydaného DU nebo Typového rozšíření.
- 1.4.1.6 Obsluhující zaměstnanec udržuje vnější části zařízení (indikačních desek, skříněk, pohonu závor, zadávacího počítače apod.) v čistotě. K čištění používá vhodných prostředků k tomu určených.
- 1.4.1.7 Obsluhující zaměstnanec je povinen provést obsluhu PZZ tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, ani k narušení plynulosti železničního provozu.
- 1.4.1.8 PZZ je dovoleno obsluhovat jen předepsaným způsobem. Je zakázáno ovládací prvky zapevňovat v pracovní poloze, pokud není tímto předpisem, případně DU nebo Typovým rozšířením stanoveno jinak.
- Ovládací prvky opatřené plombou na šňůrce nebo zařízením pro evidenci obsluhy (počítadlem) je nutno po jejich obsluze zajistit uzávěrou proti náhodné obsluze.

- 1.4.1.9 Obsluhující zaměstnanec je povinen při obsluze sledovat činnost PZZ buď přímo pohledem (při místní obsluze), nebo podle příslušných značek nebo indikací (při dálkové obsluze).
- 1.4.1.10 Před povolením jízdy drážního vozidla na přejezd je obsluhující zaměstnanec povinen se přesvědčit, že:
- a) přejezd je uzavřen, nebo
 - b) podle indikací je PZZ schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace, že se k přejezdu blíží drážní vozidlo, nebo
 - c) pro jízdu drážního vozidla na přejezd bylo zavedeno dopravní opatření.
- 1.4.1.11 Stav PZS může být kontrolován pomocí akustické indikace kontroly stavu PZS v okruhu traťového telefonu. Tyto indikace se nově nezřizují. Stávající akustické indikace se nechají v činnosti do nejbližší rekonstrukce PZS. Použití a význam akustické indikace je uvedeno v ZDD.
- 1.4.1.12 Pokud se obsluhující zaměstnanec dozví, že na přejezdu je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, např. uvázané silniční vozidlo, spadlý náklad apod., je povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě drážního vozidla na přejezd.

1.4.2 Dopravní klid na přejezdu

- 1.4.2.1 DKNP je používán v případech:
- a) při zavedení výluky dopravní služby dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ;
 - b) při trvalé výstraze na přejezdu z důvodu poruchy ovládacích úseků PZS podle podmínek stanovených tímto předpisem;
 - c) při výlukové činnosti organizované dle předpisu SŽ D7/2 – Organizování výlukových činností (dále jen „předpis SŽ D7/2“) a SŽ T100 – Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení (dále jen „předpis SŽ T100“), kdy by činnost ovládacích úseků PZS vylučovala nebo omezovala tuto výlukovou činnost nebo vedla k trvalé výstraze;

- d) bude-li posun mezi dopravními manipulovat delší dobu v přibližovacím nebo vzdalovacím úseku přejezdu, případně se bude z přibližovacího úseku vracet a na přejezd vůbec nedojede a jde-li o povel platný jen pro jednu kolej;
- e) při žádosti zaměstnance organizace udržující zabezpečovací zařízení (dále jen „OUZZ“), např. pro účely přezkušování zabezpečovacího zařízení, na základě zápisu v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení (dále jen „Záznamník poruch“).

Před zavedením a při ukončení DKNP musí být provedena všechna potřebná opatření k zajištění bezpečnosti železničního provozu stanovená tímto předpisem a předpisy SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, SŽ T100 a SŽ D7/2.

- 1.4.2.2 Obsluhující zaměstnanec musí před dovolením jízdy drážních vozidel, která nejsou použita při výluce koleje, na kolej se zavedeným DKNP zavést dopravní opatření.

1.5 Poruchy přejezdových zabezpečovacích zařízení

1.5.1 Obecné poruchy

- 1.5.1.1 Poruchy nebo závady vzniklé na podřízeném nebo závislém obslužném pracovišti⁸, musí obsluhující zaměstnanec oznámit neprodleně výpravčímu (není-li jím sám).
- 1.5.1.2 Výpravčí je povinen všechny poruchy zabezpečovacího zařízení ohlásit neprodleně zaměstnanci udržující OS.
- 1.5.1.3 Zjistí-li obsluhující zaměstnanec při obsluze nebo podle indikací nebo je-li mu ohlášeno, že PZZ vykazuje odchylnou činnost od činnosti uvedené u jednotlivých typů PZZ, případně od činnosti uvedené v kapitole 5, 6, 7 tohoto předpisu, jedná se o poruchu. Poruchy a způsob zajištění bezpečnosti provozu na přejezdu je uveden u jednotlivých typů PZZ, případně v kapitole 5, 6, 7 tohoto předpisu.
- 1.5.1.4 V případě, kdy obsluhující zaměstnanec při obsluze zjistí, nebo je-li mu ohlášeno, že PZZ je ve stavu, kdy není schopno předepsaným způsobem informovat uživatele pozemní komunikace o blížícím se drážním vozidle, ale indikace tuto situaci nepostihují (např. poškozené nebo přeražené břevno závory, poškozený závorový stojan, u PZS zůstalo břevno závory i po stanovené době v horní poloze apod.), musí zavést před dovolením jízdy drážního vozidla dopravní opatření.

⁸ Včetně ohlašování poruch (závad), které nařizují jiné DAP.

- 1.5.1.5 Obsluhující zaměstnanec podle možností sdělí na vyžádání udržujícímu zaměstnanci podrobnější informace o stavu zařízení a při jaké dopravní situaci porucha vznikla.
- 1.5.1.6 Případy, kde je rozsvícení PN hlavního návěstidla závislé na uplynutí stanovené doby od uvedení PZS do výstrahy, se uvedou v ZDD⁹.
- 1.5.1.7 Světelná výstraha u PZM (je-li zřízena) se indikuje na kontrolním stanovišti. Poruchu svícení oznámí obsluhující zaměstnanec udržujícímu zaměstnanci. Dopravní opatření se nezavádí.
- 1.5.1.8 Přejezdník u PZM (je-li zřízen) kontroluje úplné sklopení břevna závoru. V případě nebezpečí na uzavřeném přejezdu je obsluhující zaměstnanec povinen sejmout plombu z dvoupolohového nevratného tlačítka „Stop“ pro nouzovou obsluhu přejezdníku a stlačením tohoto tlačítka zhasnout na přejezdníku návěst „Uzavřený přejezd“.

1.5.2 Poruchy napájení PZS

- 1.5.2.1 Pokud PZS indikuje výpadek hlavního napájení (dle typu PZS), zapisí obsluhující zaměstnanec pouze informaci o výpadku hlavního napájení a času jeho vzniku do Záznamníku poruch, bez evidování poruchy.
- 1.5.2.2 Je-li do 1 hodiny od vzniku výpadku hlavního napájení hlavní napájení obnoveno, zapisí obsluhující zaměstnanec čas obnovení hlavního napájení do Záznamníku poruch. Udržujícímu zaměstnanci tuto skutečnost neohlašuje.
- 1.5.2.3 Pokud po uplynutí 1 hodiny od vzniku výpadku hlavního napájení není hlavní napájení PZS obnoveno, ohlásí obsluhující zaměstnanec tento stav udržujícímu zaměstnanci dle předpisu SŽ T100 (případně jinému určenému zaměstnanci) a zapisí tuto skutečnost do Záznamníku poruch.
- 1.5.2.4 Trvá-li výpadek hlavního napájení déle než 3 hodiny, je obsluhující zaměstnanec povinen zavést pro jízdu dalších drážních vozidel na přejezd dopravní opatření a v Záznamníku poruch doplní k zápisu o výpadku hlavního napájení aktuální číslo poruchy, mimo případy uvedené v článku 1.5.2.7.
- 1.5.2.5 Vzory zápisů do Záznamníku poruch při výpadku hlavního napájení PZS jsou uvedeny v předpise SŽ T100.

⁹ Například v Tabulce přejezdu.

- 1.5.2.6 Zápis o výpadku hlavního napájení PZS obsluhující zaměstnanec v Záznamníku poruch neprovádí, jedná-li se o:
- a) plánovaný výpadek hlavního napájení PZS v rámci výluky a tato informace je uvedena ve výlukovém rozkaze;
 - b) plánovaný výpadek hlavního napájení PZS v rámci údržby, s uvedením této skutečnosti v Záznamníku poruch udržujícím zaměstnancem (dle předpisu SŽ T100).
- 1.5.2.7 V případě výpadku hlavního napájení PZS nad 3 hodiny, kde je PZS vybaveno prostředkem pro sledování stavu baterie (např. hlídač napětí baterie), může ZDD¹⁰ dovolit, aby obsluhující zaměstnanec nemusel zavádět dopravní opatření (odchylně od článku 1.5.2.4), je-li indikován pohotovostní nebo nouzový stav PZS. Popis a podmínky musí být uvedeny v ZDD.
- 1.5.2.8 Nastane-li u PZS dle předchozího článku poruchový stav, musí obsluhující zaměstnanec zavést pro jízdu drážních vozidel dopravní opatření.
- 1.5.2.9 Zjistí-li obsluhující zaměstnanec v době rušení DKNP (dle typu PZS), že je výpadek hlavního napájení PZS, je povinen neprodleně zavést dopravní opatření pro jízdu dalších drážních vozidel na přejezd a ohlásit tento stav udržujícímu zaměstnanci dle předpisu SŽ T100 (případně jinému určenému zaměstnanci), včetně zápisu do Záznamníku poruch.
- Je-li PZS vybaveno prostředkem pro sledování stavu baterie, postupuje obsluhující zaměstnanec dle článku 1.5.2.7 a 1.5.2.8.
- 1.5.2.10 Vzniknou-li ve směně obsluhujícího zaměstnance 3 výpadky hlavního napájení trvající méně než 1 hodinu, postupuje obsluhující zaměstnanec při vzniku třetího výpadku hlavního napájení (bez ohledu na jeho délku trvání) podle ustanovení pro výpadek hlavního napájení PZS trvající déle než 1 hodinu.

¹⁰ Na základě prokazatelně dodaných podkladů OUZZ.

2 MECHANICKÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

2.1 PZM obsluhované místně

2.1.1 Popis

2.1.1.1 PZM obsluhované místně je jednoduché zařízení, zpravidla s vazbou na jiné zabezpečovací zařízení.

2.1.1.2 PZM obsluhované místně má tyto hlavní části:

- a) pohon závor jednoduchý nebo s převodem;
- b) drátovody;
- c) závorové stojany;
- d) břevna závor.

2.1.1.3 Na pohonu závor je vyznačena kilometrická poloha obsluhovaného přejezdu.

2.1.2 Obsluha

2.1.2.1 Obsluhující zaměstnanec při převzetí služby prohlédne pohon závor, případně přezkouší jeho funkci.

2.1.2.2 Při obsluze PZM musí obsluhující zaměstnanec otáčet klikou pohonu rovnoměrně. Otáčením kliky pohonu závor:

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

2.1.2.3 Obsluhující zaměstnanec:

- a) uzavírá přejezd včas před příjezdem drážního vozidla, přitom postupuje tak, aby břevny závor neohrozil uživatele pozemní komunikace a aby nedocházelo v koncových polohách břevna k prudkým nárazům;
- b) sleduje jízdu drážního vozidla na určeném místě;
- c) po průjezdu drážního vozidla otevře přejezd na základě podmínek zjištění uvolnění přejezdu drážním vozidlem uvedených v ZDD.

2.1.2.4 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 závor.
- b) Ponechat břevna závor v jiné než koncové poloze.

2.1.3 Poruchy

2.1.3.1 Pokud nedojde při obsluze k úplnému sklopení závor, je ohrožena bezpečnost provozu na přejezdu. Obsluhující zaměstnanec je povinen neprodleně zavést pro jízdu dalších drážních vozidel na přejezd dopravní opatření a dále provede:

- a) ohlášení poruchy výpravčímu (není-li jím sám);
- b) prohlídku pohonu závor, drátovodů, závorových stojanů a břevna závor;
- c) evidenci poruchy (závady) dle předpisu SŽ T100.

2.1.3.2 Pokud při obsluze PZM vykazuje těžký nebo lehký chod pohonu závor a dojde k úplnému sklopení, resp. zvednutí závor, provede obsluhující zaměstnanec v době, kdy to dopravní situace umožňuje, prohlídku pohonu závor, drátovodů, závorových stojanů a břevna závor.

2.1.3.3 Pokud obsluhující zaměstnanec při prohlídce zjistí příčinu odchylky od správné činnosti, kterou může sám odstranit (cizí předmět bránící správné funkci pohonu závor nebo pohybu drátových táhel, odbočných nebo výstupních kladek apod.), jedná se o závadu.

2.1.3.4 Pokud obsluhující zaměstnanec zjistí jinou odchylku od normální funkce, jedná se o poruchu.

2.1.3.5 Pokud při obsluze PZM nedojde ke spuštění světelné výstrahy, jedná se o poruchu, u které se dopravní opatření pro jízdu drážního vozidla nezavádí.

2.2 PZM obsluhované dálkově

2.2.1 Popis

2.2.1.1 PZM obsluhované dálkově má tyto hlavní části:

- a) pohon závor rychlostní;
- b) drátovody;
- c) závorové stojany, alespoň jeden s předzváněčem;
- d) břevna závor.

2.2.1.2 Na krytu pohonu závor je vyznačena kilometrická poloha obsluhovaného přejezdu a potřebný počet otáček kliky nutných pro úplnou obsluhu.

2.2.2 Obsluha

2.2.2.1 Otáčením kliky pohonu závor:

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

2.2.2.2 Obsluhující zaměstnanec:

- a) uzavírá přejezd včas před příjezdem drážního vozidla, přitom postupuje tak, aby nedocházelo v koncových polohách břevna k prudkým nárazům;
- b) sleduje jízdu drážního vozidla;
- c) po průjezdu drážního vozidla otevře přejezd na základě zjištění uvolnění přejezdu drážním vozidlem dle místních podmínek uvedených v ZDD.

2.2.2.3 Při obsluze je zakázáno:

- a) Ponechat nebo zabezpečovat západku proti zpětnému točení klikou v neutrální poloze (mimo pastorek). Západka musí při obsluze zařízení zapadat do pastorku na hlavě kliky pohonu závor.
- b) Ponechat břevna závor v jiné než koncové poloze.

2.2.2.4 Klikou pohonu závor je nutno otáčet rovnoměrnou rychlostí bez přerušování (přibližně jedna otáčka za sekundu) až do koncových poloh zařízení.

Při menší rychlosti nebo při přerušování otáčení při sklápění se pohon závor samočinně zabezpečí.

Při větší rychlosti při sklápění působí odstředivá brzda pohonu závor.

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

2.2.2.6 U některých pohonů závor je ukazatel polohy závor, který se začíná:

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

2.2.2.7 Samočinné zabezpečení pohonu závor znemožní dokončení obsluhy. Obsluhující zaměstnanec musí vrátit zařízení do základní polohy opačným otáčením kliky pohonu závor

a zavírání znovu opakovat nebo při nebezpečí z prodlení použít nouzového vybavovacího zařízení.

Jiná obsluha není dovolena.

- 2.2.2.8 Pohon závor rychlostní typu Liberta je vybaven nouzovým vybavovacím zařízením, které obsluhující zaměstnanec použije v případě samočinného zapevnění pohonu závor 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 se kolečko a po třech až čtyřech otáčkách klikou doprava se kolečko vrátí zpět a dokončí se sklopení závor (nutno dodržet předepsaný počet otáček kliky);
- c) vrátí se zajišťovací kolík.

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

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

- 2.2.2.9 Pokud dojde k samočinnému zapevnění pohonu závor typu Liberta při sklápění závor vlivem poruchy v pohonu závor, 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 závor, případně drátovodů.

- 2.2.2.10 Pohon závor rychlostní typu ČKD 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) sejme se plomba z kličky pro nouzové uvolnění pohonu závor;
- b) přeloží se klička doleva (tím dojde k uvolnění pohonu závor);
- c) dokončí se sklopení závor do koncové polohy;
- d) přeloží se klička do základní polohy (doprava).

Použití nouzového vybavení zaznamená obsluhující zaměstnanec do dopravní dokumentace.

2.2.3 Poruchy

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

- a) ohlášení poruchy výpravčímu (není-li jím sám);
- b) prohlídku pohonu závor, drátovodů, závorových stojanů a břevna závor;
- c) evidenci poruchy (závady) dle předpisu SŽ T100.

2.2.3.2 Pokud obsluhující zaměstnanec při prohlídce zjistí příčinu odchylky od správné činnosti, kterou může sám odstranit (cizí předmět bráníci správné funkci pohonu závor nebo pohybu drátových táhel, odbočných nebo výstupních kladek apod.), jedná se o závadu.

2.2.3.3 Pokud při obsluze PZM nedojde ke spuštění světelné výstrahy, jedná se o poruchu, u které se dopravní opatření pro jízdu drážního vozidla nezavádí.

2.3 PZM 2 uzamykatelné na místě

2.3.1 Popis

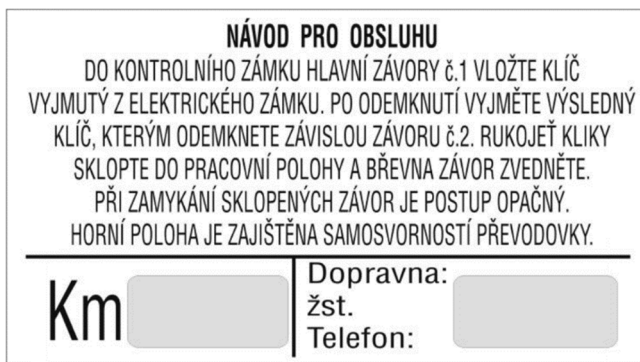
2.3.1.1 PZM uzamykatelné na místě (dále také „PZM 2U“) je jednoduché zařízení obsluhované z místa přejezdu, s vazbou na jiné zabezpečovací zařízení, zpravidla pomocí elektromagnetického zámku (dále jen „EMZ“).

2.3.1.2 PZM 2U má tyto hlavní části:

- a) závorové stojany s pohony závor a zámkovým mechanismem s krytem;
- b) břevna závor;
- c) popisné, informační a označovací štítky;
- d) elektrický dohled celistvosti závorového břevna ve vodorovné poloze (je-li zřízen).

2.3.1.3 Na závorovém stojanu je umístěn:

- a) označovací štítek (Obrázek 1) s kilometrickou polohou přejezdu, návodem pro obsluhu a názvem dopravní a číslem telefonního spojení na výpravčího;
- b) pořadové číslo břevna.



Obrázek 1 - Vzor označovacího štítku PZM 2U

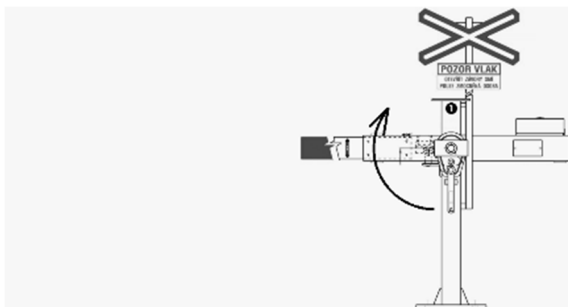
2.3.2 Obsluha

2.3.2.1 Postup obsluhujícího zaměstnance při otevírání přejezdu:

- a) po uvolnění a vyjmutí klíče z EMZ a sejmutí krytu mechanického zámku na závorovém stojanu uzamkne klíč v kontrolním zámku závory č. 1;
- b) otáčí klikou pohonu závor rovnoměrnou rychlostí bez přerušení (přibližně jedna otáčka za sekundu) až do horní koncové polohy břevna závory;
- c) z kontrolního zámku vyjme závislostní klíč;
- d) sejme kryt mechanického zámku u další závory a uzamkne závislostní klíč v jednoduchém zámku (nebo kontrolním zámku v případě více závory) této závory;
- e) otáčí klikou pohonu závor rovnoměrnou rychlostí bez přerušení (přibližně jedna otáčka za sekundu) až do horní koncové polohy břevna závory;
- f) v případě více závory vyjme závislostní klíč z kontrolního zámku a postupuje u další závory znovu od písmene d).

2.3.2.2 Otáčením kliky pohonu závor u pravé závory (Obrázek 2):

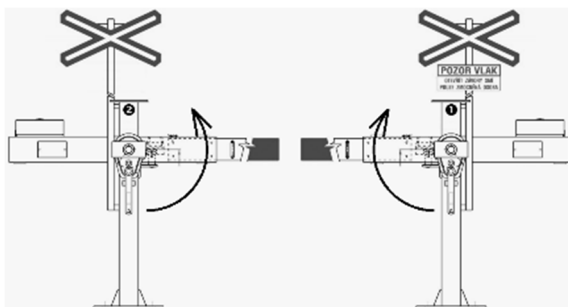
- a) doprava se břevna závor zdvihají;
- b) doleva se břevna závor sklápějí.



Obrázek 2 – Směr otáčení kliky pohonu závor u pravé závory

2.3.2.3 Je-li zřízena k pravé závoři na jedné straně přejezdu současně i levá závor nebo je-li zřízena pouze levá závor, je význam otáčení kliky pohonu závor levé závory opačný (Obrázek 3):

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



Obrázek 3 – Směr otáčení kliky pohonu závor u levé a pravé závory

2.3.2.4 Postup obsluhujícího zaměstnance při uzavírání přejezdu:

- a) otáčí klikou pohonu závor s jednoduchým mechanickým zámekem rovnoměrnou rychlostí bez přerušení (přibližně jedna otáčka za sekundu) až do spodní koncové polohy břevna závory;
- b) odemkne klíč v jednoduchém zámku této závory, vyjme jej a nasadí kryt mechanického zámku;
- c) otáčí klikou pohonu závor s kontrolním zámekem rovnoměrnou rychlostí bez přerušení (přibližně jedna otáčka za sekundu) až do spodní koncové polohy břevna závory;
- d) vloží závislostní klíč do kontrolního zámku a uzamkne jej;

- e) vyjme výsledný klíč z kontrolního zámku a pak jej vloží a uzamkne v EMZ, v případě více závor postupuje znovu od písmene c).

2.3.3 Poruchy

- 2.3.3.1 Nejde-li z důvodu poruchy nebo poškození vyjmout klíč z EMZ nebo závislostní klíč z mechanického kontrolního zámku závory nebo došlo-li ke ztrátě klíče, je nutno vydat náhradní klíč v souladu s DAP. Byl-li vydán náhradní klíč, musí výpravčí obou stanic umístit na stanovené místo upamatovávací pomůcku.
- 2.3.3.2 Nejde-li z důvodu poruchy, ztráty nebo poškození vyjmout klíč z jednoduchého zámku nebo výsledný klíč z kontrolního zámku, musí obsluhující zaměstnanec přesto sklopit všechny závory. Klíč, který jako poslední bylo možno vyjmout, předá výpravčímu a pro jízdu drážních vozidel na přejezd musí být zvedeno dopravní opatření.
- 2.3.3.3 Nejde-li z důvodu poruchy PZM 2U přejezd uzavřít, musí být zavedeno pro jízdu drážních vozidel dopravní opatření.
- 2.3.3.4 Nedojde-li po vložení a uzamčení klíče v EMZ k jeho zapevnění (klíč lze po uzamknutí vyjmout), musí obsluhující zaměstnanec předat tento klíč výpravčímu nebo musí být pro jízdu drážních vozidel na přejezd zavedeno dopravní opatření.
- 2.3.3.5 Dojde-li k indikování ztráty celistvosti břevna závory nebo ke ztrátě dohledu klíče v EMZ, musí být zavedeno pro jízdu drážních vozidel dopravní opatření.

3 SVĚTELNÉ PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

3.1 Přejezdové zabezpečovací zařízení typu VÚD

3.1.1 Popis

3.1.1.1 PZS typu VÚD je zařízení bez závor, ovládané zpravidla jízdou drážního vozidla. Má tyto hlavní části:

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

3.1.1.2 Typová kontrolní skříňka PZS typu VÚD má základní ovládací a indikační prvky¹¹ (Obrázek 4):

- a) **Doutnavka „D2“**;
- b) **Žárovka „L1“** – hlavní napájení (sít);
- c) **Žárovka „L2“** – náhradní napájení (měnič);
- d) **Tx** – dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové vypnutí PZS z činnosti.

3.1.1.3 Kombinace doutnavky „D2“ a žárovek „L1“ a „L2“ mohou indikovat tyto stavy PZS:

- a) **Pohotovostní stav** – doutnavka „D2“ a žárovka „L1“ nebo „L2“ svítí stálým světlem (na PZS není výstražný stav, ani poruchový stav)¹².
- b) **Výstražný stav** – doutnavka „D2“ svítí přerušovaným světlem a žárovka „L1“ nebo „L2“ stálým světlem (na PZS je výstražný stav a není poruchový stav).
- 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.

¹¹ Doutnavka D2 a žárovky L1 a L2 nemají určenou barvu indikace.

¹² U PZS typu VÚD se za pohotovostní stav považuje stav PZS v době, kdy na něm není vyhodnocen poruchový ani výstražný stav.

- f) **Poruchový stav** – nesvítí žádné kontrolní světlo, nebo svítí doutnavka „D2“ stálým nebo přerušovaným světlem a nesvítí žárovka „L1“ ani „L2“.

3.1.1.4 Ovládací skříňka může obsahovat další ovládací prvky dle místních podmínek (Obrázek 5):

- a) **Tlv** – dvoupolohové vratné tlačítko pro uvedení PZS do výstražného stavu (u některých řešení kontrolních skříněk je tlačítko označeno jako „Výstraha“).
- b) **Tlo** – dvoupolohové vratné tlačítko pro zrušení výstražného stavu (u některých řešení kontrolních skříněk je tlačítko označeno jako „Anulace“).
- c) **Výstraha při posunu** – dvoupolohové nevratné tlačítko uzamykatelné. Jeho stlačením se uvede PZS do výstrahy, povytažením se výstraha zruší.

Výstraha při posunu je indikována střídavým přerušovaným svícením žárovek „L1“ a „L2“ a přerušovaným svícením doutnavky „D2“.

- d) **Výluka při posunu** – dvoupolohové nevratné tlačítko uzamykatelné. Jeho stlačením se vyloučí vliv ovládacích úseků¹³ na PZS, povytažením se výluka zruší.

Výluka při posunu je indikována střídavým přerušovaným svícením žárovek „L1“ a „L2“ a stálým svícením doutnavky „D2“.

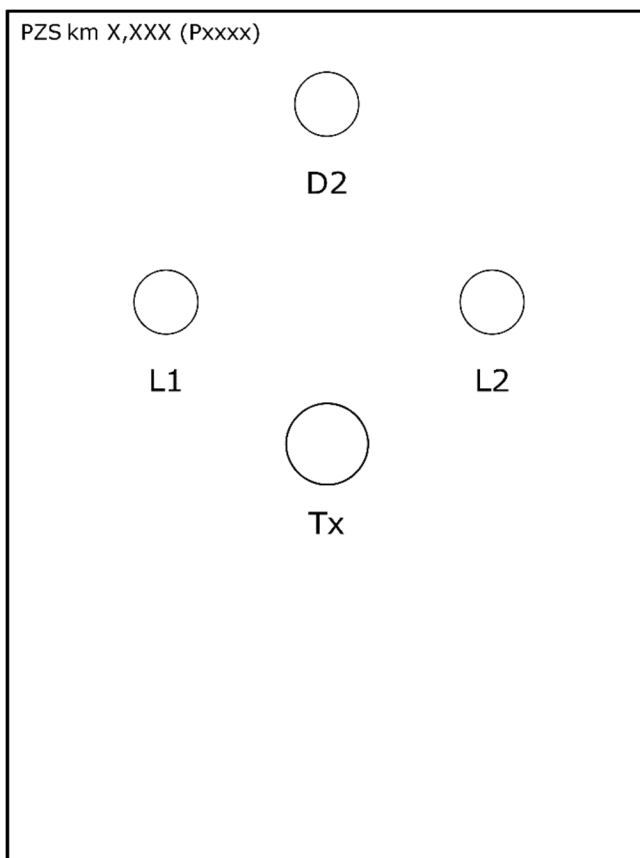
- e) **Předání obsluhy** – dvoupolohové nevratné tlačítko uzamykatelné. Slouží k předání obsluhy PZS z ovládací skříňky u přejezdu (je-li zřízena).

3.1.1.5 V kontrolní skříňce mohou být zřízeny červené indikace stavu příslušných kolejových úseků (dále jen „KÚ“).

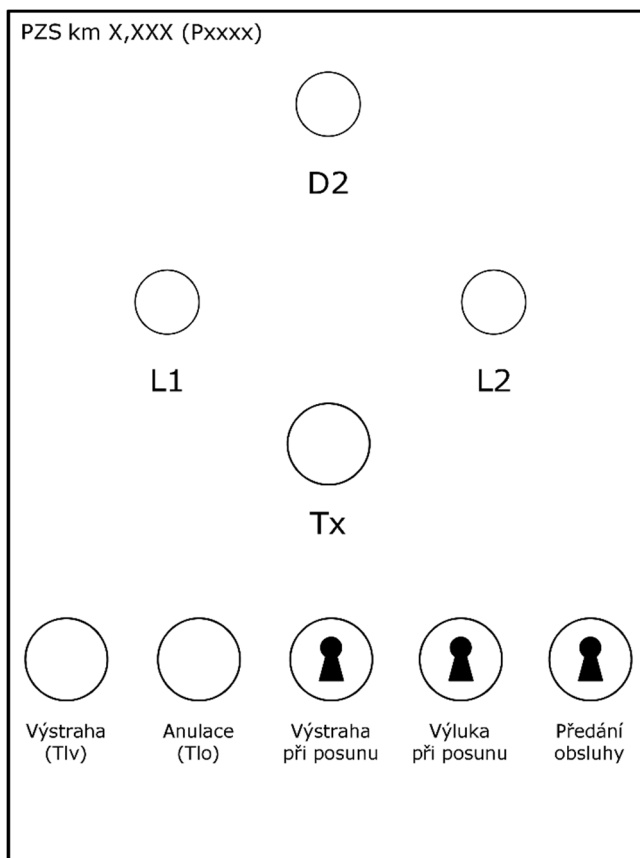
3.1.1.6 Pro místní obsluhu může být u přejezdu zřízena ovládací skříňka. Popis a obsluha se uvede v DU.

3.1.1.7 Indikační a ovládací prvky mohou být případně integrovány do ovládacího stolu SZZ.

¹³ KÚ stanovené projektem.



**Obrázek 4 – Příklad kontrolní skříňky
PZS typu VÚD se základními prvky**



**Obrázek 5 – Příklad kontrolní skříňky
PZS typu VÚD s dalšími ovládacími prvky**

3.1.2 Obsluha

- 3.1.2.1 Za normálního stavu je činnost PZS automatická v závislosti na jízdě drážního vozidla a nevyžaduje žádnou obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.
- 3.1.2.2 Obsluhující zaměstnanec je povinen se před dovolením jízdy drážního vozidla na přejezd podle indikací přesvědčit, že zařízení je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace:

- 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 drážního vozidla ve stejném směru jako předchozí (předchozí ještě neopustilo vzdalovací úsek přejezdu).

3.1.2.3 Jestliže je nutno pro jízdu drážního vozidla uzavřít přejezd ruční obsluhou (např. nedostatečná délka přibližovacího úseku apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec před povolením jeho jízdy tlačítko „Tlv“ a přesvědčí se, že je indikován „Výstražný stav“.

Pokud drážní vozidlo projelo přejezdem a nedošlo k otevření přejezdu automaticky, obsluhující zaměstnanec po spolehlivém zjištění, že drážní vozidlo opustilo obvod přejezdu (případně neuskuteční-li se jízda drážního vozidla vůbec), otevře přejezd tlačítkem „Tlo“.

3.1.2.4 Povinnosti obsluhujících zaměstnanců v případě výluky dopravní služby určuje ZDD.

3.1.3 Poruchy

3.1.3.1 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 drážních vozidel zavést dopravní opatření.

3.1.3.2 Jestliže je PZS v trvalém výstražném stavu a v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo ani se k němu neblíží, musí obsluhující zaměstnanec neprodleně zavést pro jízdu dalších drážních vozidel na přejezd dopravní opatření. Po uplynutí nejméně deseti minut výstražného stavu stlačí obsluhující zaměstnanec tlačítko „Tx“¹⁴ (před uplynutím této doby nelze stlačením tlačítka výstražný stav zrušit) a tím vypne PZS z činnosti. Po odstranění poruchy uvede udržující zaměstnanec zařízení opět do činnosti.

3.1.3.3 Jestliže zařízení indikuje „Anulační stav“ (doutnavka „D2“ nesvítí a žárovka „L1“ nebo „L2“ svítí stálým světlem), přestože obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející drážní vozidlo, pro které byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu, je povinen zavést pro jízdu dalších drážních vozidel dopravní opatření.

¹⁴ Nedojde-li po uplynutí 10 minut a stlačení tlačítka k nouzovému vypnutí PZS z činnosti, lze po uplynutí cca 3 minut zkusit obsloužit tlačítko znovu.

- 3.1.3.4 Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (nesvítí žárovka „L1“) a činnost měniče náhradního napájení (svítí žárovka „L2“), postupuje obsluhující zaměstnanec podle článku 1.5.2 tohoto předpisu.
- 3.1.3.5 Jestliže je indikována „Výluka při posunu“ a nelze ji zrušit povytažením příslušného tlačítka, je obsluhující zaměstnanec povinen zavést pro jízdu dalších drážních vozidel na přejezd dopravní opatření.
- 3.1.3.6 Jestliže se po obsluze tlačítka „Tlv“ neindikuje „Výstražný stav“, je obsluhující zaměstnanec povinen zavést pro jízdy dalších drážních vozidel na přejezd dopravní opatření.

3.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu SSSR

3.2.1 Popis

3.2.1.1 PZS typu SSSR je zařízení ovládané zpravidla jízdou drážního vozidla. Má tyto hlavní části:

- a) výstražníky;
- b) závorové stojany se závorami (jsou-li zřízeny);
- c) vnitřní část zařízení;
- d) ovládací úseky v kolejích;
- e) kontrolní skříňku na kontrolním stanovišti;
- f) skříňku místní obsluhy.

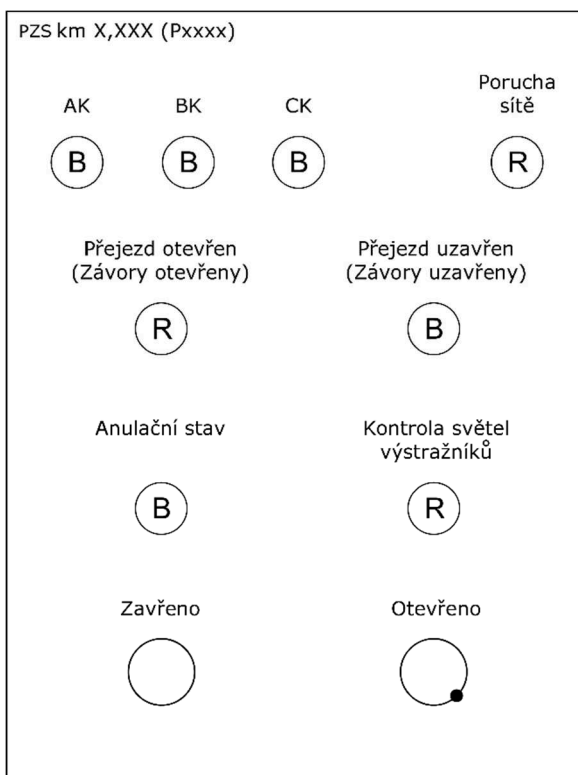
3.2.1.2 Kontrolní skříňka PZS typu SSSR může mít tyto ovládací a indikační prvky (Obrázek 6):

- a) **AK, BK, CK** – bílá indikace stavu ovládacích úseků¹⁵. Svítí stálým světlem při obsazení příslušného ovládacího úseku (jsou-li zřízeny).
- b) **Porucha sítě** – červená indikace hlavního napájení. Svítí stálým světlem při výpadku napájení.
- c) **Přejezd otevřen (Závory otevřeny)** – červená indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy PZS nedává výstrahu.
- d) **Přejezd uzavřen (Závory 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 měření doby do zahájení sklápění závor nebo sklápění či zdvihání břevna závor);
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a jsou sklopena břevna závor.
- e) **Anulační stav** – bílá indikace¹⁵. Svítí stálým světlem, je-li PZS ve stavu anulace.

¹⁵ U více kolejných přejezdů jsou indikace zřízeny samostatně pro každou kolej.

- 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 s plombou na šňůrce, pro nouzové zrušení výstražného stavu. Po dobu jeho stlačení je přejezd otevřen.

3.2.1.3 Indikační a ovládací prvky mohou být případně integrovány do ovládacího stolu SZZ.



Obrázek 6 – Příklad kontrolní skříňky PZS typu SSSR

3.2.2 Obsluha

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

3.2.2.2 Obsluhující zaměstnanec je povinen se před dovozením jízdy drážního vozidla na přejezd podle indikací přesvědčit, že zařízení indikuje normální činnost, tj.:

- a) Svítí pouze červená indikace „Přejezd otevřen“ („Závory otevřeny“), případně i červená indikace „Porucha sítě“ — v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo.
- b) Svítí bílá indikace „AK“ nebo „CK“ (případně současně i „BK“) a současně bílá indikace „Přejezd uzavřen“ („Závory uzavřeny“) — v přibližovacím úseku je drážní vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu drážního vozidla ve stejném směru jako předchozí drážní vozidlo.
- c) Svítí bílá indikace „Anulační stav“ a současně bílá indikace „AK“ nebo „CK“ — ve vzdalovacím úseku je drážní vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o jízdu drážního vozidla ve stejném směru jako předchozí drážní vozidlo.
- d) Svítí bílá indikace „Přejezd uzavřen“ („Závory uzavřeny“). O normální činnost se jedná v případě uzavření přejezdu v souvislosti se stavěním jízdní cesty obsluhou SZZ, ruční obsluhou nebo jízdou drážního vozidla po jiné koleji přejezdu.

3.2.2.3 Jestliže je nutno pro jízdu drážního vozidla uzavřít přejezd ruční obsluhou (vozidlo nesplňuje podmínky pro spolehlivou činnost KÚ apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec před povolením jeho jízdy tlačítko „Zavřeno“ a přesvědčí se, zda:

- a) u PZS bez závor bylo uvedeno PZS do výstražného stavu, tj. zhasne červená indikace "Přejezd otevřen" a rozsvítí se se bílá indikace "Přejezd uzavřen";
- b) u PZS se závorami bylo PZS uvedeno do výstražného stavu, tj. zhasne červená indikace "Závory otevřeny" a rozsvítí se se bílá indikace "Závory uzavřeny", jízdu drážního vozidla lze dovolit až po rozsvícení bílé indikace "Závory uzavřeny" stálým světlem."

Po spolehlivém zjištění, že drážní vozidlo minulo přejezd, obsluhující zaměstnanec povytažením tohoto tlačítka přejezd otevře.

3.2.2.4 Povinnosti obsluhujících zaměstnanců v případě výluky dopravní služby určuje ZDD.

3.2.3 Poruchy

3.2.3.1 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 drážní vozidlo;
- b) svítí bílá indikace „Přejezd uzavřen“ („Závory uzavřeny“) a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo a přejezd nebyl uzavřen ruční obsluhou;
- c) svítí bílá indikace „Anulační stav“ a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející drážní vozidlo, pro které byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu;
- d) svítí červená indikace „Porucha sítě“ nepřetržitě déle než 3 hodiny;
- e) svítí přerušovaným nebo stálým světlem červená indikace „Kontrola světel výstražníků“ v době, kdy PZS dává výstrahu;
- f) svítí přerušovaným světlem bílá indikace „Přejezd uzavřen“ („Závory uzavřeny“) i po uplynutí doby do zahájení sklápění závor a doby sklápění břevna závor;
- g) případně svítí i kombinace některých uvedených indikací (např. a) + b) nebo a) + c) apod.);
- h) nesvítí žádná indikace.

Obsluhující zaměstnanec je povinen zavést pro jízdu dalších drážních vozidel na přejezd dopravní opatření.

Jestliže se jedná jen o poruchu dle písmene c) a obsluhující zaměstnanec uzavře přejezd ruční obsluhou, není nutno zavádět pro jízdu drážního vozidla dopravní opatření.

3.2.3.2 Jestliže je PZS v trvalém výstražném stavu (porucha dle písmene b) předchozího článku), i když v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz na pozemní komunikaci, tj. pokud to dopravní situace umožní a k přejezdu se neblíží žádné drážní vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty obsluhou tlačítka „Otevřeno“, po sejmutí plomby. Dopravní opatření je pak možno odvolat po odstranění poruchy a obnovení plomby.

- 3.2.3.3 Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (svítí červená indikace „Porucha sítě“), postupuje obsluhující zaměstnanec podle článku 1.5.2 tohoto předpisu.

3.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné typu AŽD 71

3.3.1 Popis

3.3.1.1 PZS AŽD 71 je zařízení ovládané zpravidla jízdou drážního vozidla. Má tyto hlavní části:

- a) výstražníky;
- b) závorové stojany se závory (jsou-li zřízeny);
- c) vnitřní část zařízení;
- d) ovládací úseky v kolejiích (jsou-li zřízeny);
- e) kontrolní skříňku na kontrolním stanovišti;
- f) skříňku místní obsluhy.

3.3.1.2 Typová kontrolní skříňka PZS AŽD 71 bez závor i se závory má základní ovládací a indikační prvky (Obrázek 7):

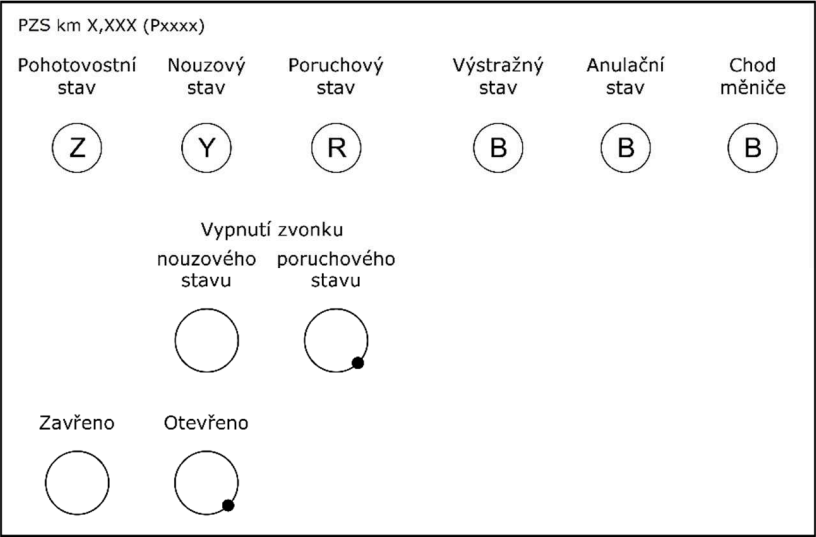
- a) **Pohotovostní stav (Bezporuchový stav)** — zelená indikace. Svítí-li stálým světlem, indikuje, že na zařízení se nevyskytuje žádná porucha a není použito povelu k nouzovému otevření.
- b) **Nouzový stav** — žlutá indikace. Svítí-li stálým světlem, indikuje, že na zařízení je porucha, která neohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, a není použito povelu k nouzovému otevření. Je doprovázena vypínatelnou akustickou 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 akustickou indikací.
- d) **Výstražný stav** — bílá indikace:
 - PZS bez závor, u něhož není zřízena závislost návěstidla na době trvání výstrahy:
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha;
 - PZS se závory, u něhož není zřízena závislost návěstidla na době trvání výstrahy:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a břeve závor nejsou sklopena (probíhá měření doby do zahájení sklápění závor nebo sklápění závor);

- svítí stálým světlem v době, kdy je dáována výstraha a jsou sklopena břevna závor;
 - PZS se závorami nebo bez závor, u něhož je zřízena závislost návěstidla na době trvání výstrahy:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dáována výstraha a probíhá měření doby potřebné pro uzavření PZS od spuštění výstrahy (tj. nejdelší doba, než se na návěstidlech kryjících přejezd smí rozsvítit návěst dovolující jízdu);
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dáována výstraha a již bylo ukončeno měření doby potřebné pro uzavření PZS od spuštění výstrahy (tj. nejdelší doba, než se na návěstidlech kryjících přejezd smí rozsvítit návěst dovolující jízdu, případně návěst „Uzavřený přejezd“).
- e) **Anulační stav** — bílá indikace. U více kolejných přejezdů je indikace anulačního stavu samostatná pro každou kolej.
- U starších zařízení svítí přerušovaným světlem, je-li PZS v anulačním stavu. Stálým světlem svítí po překročení mezní doby anulace a uvedení PZS opět do výstrahy.
- U novějších 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 ZDD).
- f) **Chod měniče** — bílá indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy PZS nemá hlavní napájení a je napájeno z náhradního zdroje.
- U novějších zařízení je indikace označena jako „Náhradní napájení“ a doplněna vypínatelnou akustickou indikací.
- g) **Vypnutí zvonku nouzového stavu** — dvoupolohové nevratné tlačítko, jehož stlačením se vypne akustická indikace při nouzovém stavu, povytažením se po odstranění nouzového stavu vypne obnovená akustická indikace.
- h) **Vypnutí zvonku poruchového stavu** — dvoupolohové nevratné tlačítko s plombou na šňůrce, jehož stlačením se vypne akustická indikace při poruchovém stavu, povytažením se po odstranění poruchového stavu vypne obnovená akustická indikace.
- i) **Vypnutí zvonku poruchy napájení** – dvoupolohové nevratné tlačítko s plombou na šňůrce, jehož stlačením se vypne akustická indikace při poruše hlavního napájení PZS,

povytažením se po odstranění poruchy hlavního napájení PZS vypne obnovená akustická indikace.

- j) **Zavřeno** — dvoupolohové nevratné tlačítko, jehož stlačením se PZS dálkově uvede do výstrahy, povytažením se povol k uzavření zruší, PZS se uvede do základního stavu, pokud mezitím nedošlo k ovlivnění PZS jízdou drážního vozidla.
- k) **Otevřeno** — dvoupolohové vratné tlačítko s plombou na šňůrce pro nouzové zrušení výstražného stavu. Toto tlačítko může být též vybaveno počítadlem obsluh. Přejezd je otevřen po dobu stlačení tlačítka.

3.3.1.3 Indikační a ovládací prvky mohou být případně integrovány do ovládacího stolu SZZ.



Obrázek 7 – Příklad kontrolní skříňky PZS typu AŽD 71

- 3.3.1.4 Kontrolní skříňka může obsahovat další ovládací prvky pro obsluhu PZS podle místních podmínek, např. „Výluka při posunu“.
- 3.3.1.5 U nových nebo rekonstruovaných PZS typu AŽD 71 mohou být provedeny indikační a ovládací prvky jako u nově budovaných typů PZS. V tomto případě se pak postupuje podle článku 3.4 tohoto předpisu.
- 3.3.1.6 Ve stanici, kde není instalována kontrolní skříňka, může být pouze zelená indikace „Pohotovostní stav“, a to i jako sloučená indikace pro více přejezdů (např. v mezistaničním úseku

s traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie). Tato indikace svítí stálým světlem, není-li na žádném PZS porucha, která ohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu a žádné PZS není nouzově otevřeno.

3.3.2 Obsluha

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

3.3.2.2 Obsluhující zaměstnanec je povinen se před dovozením jízdy drážního vozidla na přejezd podle indikací přesvědčit, že zařízení je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace, tj:

- a) Svítí pouze zelená indikace „Pohotovostní stav“ („Bezporuchový stav“) nebo žlutá indikace „Nouzový stav“, případně i bílá indikace „Chod měniče“ („Náhradní napájení“) – v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo.
- b) Svítí zelená indikace „Pohotovostní stav“ („Bezporuchový stav“) nebo žlutá indikace „Nouzový stav“ a přerušovaným nebo stálým bílým světlem indikace „Výstražný stav“ – v přibližovacím úseku je drážní vozidlo.

O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o dovolení jízdy drážního vozidla ve stejném směru jako předchází drážní vozidlo nebo v případě uzavření přejezdu v souvislosti se stavěním jízdní cesty obsluhou SZZ, ruční obsluhou nebo jízdou drážního vozidla po jiné koleji.

- c) Svítí zelená indikace „Pohotovostní stav“ („Bezporuchový stav“) nebo žlutá indikace „Nouzový stav“ a indikace „Anulační stav“ (přerušovaným nebo stálým svícením) – ve vzdalovacím úseku je drážní vozidlo.

O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o dovolení jízdy drážního vozidla ve stejném směru jako předchází drážní vozidlo.

3.3.2.3 Jestliže je nutno pro jízdu drážního vozidla uzavřít přejezd ruční obsluhou (vozidlo nesplňuje podmínky pro spolehlivou činnost kolejových úseků 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 drážní vozidlo minulo přejezd, obsluhující zaměstnanec povytážením tohoto tlačítka přejezd otevře.

3.3.2.4 Povinnosti obsluhujících zaměstnanců v případě výluky dopravní služby určuje ZDD.

3.3.3 Poruchy

3.3.3.1 O poruchu PZS se jedná, jestliže:

- a) nesvítí zelená indikace „Pohotovostní stav“ („Bezporuchový stav“) ani žlutá indikace „Nouzový stav“;
- b) svítí červená indikace „Poruchový stav“;
- c) svítí bílá indikace „Výstražný stav“ a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo a nebyla použita ruční obsluha;
- d) svítí bílá indikace „Anulační stav“ a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející drážní úsek přejezdu;
- e) svítí déle než 3 hodiny bílá indikace „Chod měniče“ („Náhradní napájení“) a popřípadě svítí zároveň žlutá indikace „Nouzový stav“ doprovázená akustickou indikací, kterou lze vypnout tlačítkem „Vypnutí zvonku nouzového stavu“;
- f) svítí přerušovaným světlem bílá indikace „Výstražný stav“ i po uplynutí doby potřebné pro uzavření PZS od spuštění výstrahy, po jejímž uplynutí smí být povolena jízda drážních vozidel na přejezd;
- g) případně i kombinace některých uvedených indikací, např. a) + c);
- h) nesvítí žádná indikace.

Obsluhující zaměstnanec je povinen zavést pro jízdu dalších drážních vozidel dopravní opatření.

Jestliže se jedná pouze o poruchu dle písmene d) a obsluhující zaměstnanec uzavře přejezd ruční obsluhou, není nutno zavádět pro jízdu drážního vozidla dopravní opatření.

3.3.3.2 Jestliže je PZS v trvalém výstražném stavu (porucha dle písmene c) předchozího článku), i když v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz na pozemní komunikaci, tj. pokud to dopravní situace umožní a k přejezdu se neblíží žádné drážní vozidlo, otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minuty obsluhou tlačítka „Otevřeno“ po sejmutí plomby. Dopravní opatření je pak možno odvolat po odstranění poruchy a obnovení plomby.

3.3.3.3 Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (svítí bílá indikace „Chod měniče“, popř. i žlutá indikace „Nouzový stav“), postupuje obsluhující zaměstnanec podle článku 1.5.2 tohoto předpisu.

Není-li zřízena indikace „Chod měniče“ je obsluhující zaměstnanec při svícení žluté indikace „Nouzový stav“ povinen po uplynutí 3 hodin postupovat jako při výpadku hlavního napájení dle článku 1.5.2 tohoto předpisu.

3.4 Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné nově budovaných typů

3.4.1 Popis

3.4.1.1 PZS nově budovaných typů je zařízení ovládané jízdou drážního vozidla, případně s vazbou na SZZ. Má tyto hlavní části:

- a) výstražníky;
- b) závorové stojany se závory (jsou-li zřízeny);
- c) vnitřní část zařízení;
- d) ovládací úseky v kolejích;
- e) indikační a ovládací prvky na kontrolním stanovišti (je-li zřízeno);
- f) přejezdníky (jsou-li zřízeny);
- g) skříňku místní obsluhy.

3.4.1.2 Indikační prvky stavu PZS:

- a) **Bezporuchový stav** — zelená indikace. Svítí stálým světlem a indikuje, že na zařízení se nevyskytuje žádná porucha, 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. Svítí stálým světlem a indikuje, že na zařízení je porucha, 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“). Je doprovázena vypínatelnou akustickou indikací.
- c) **Poruchový stav** — červená indikace. 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 je PZS ve stavu DKNP, nebo je zavedena výluka ovládacích úseků (při zavedení DKNP a výluce ovládacích úseků se nerozsvěcí tehdy, je-li zřízena samostatná indikace „Bezvýlukový stav“). Je doprovázena vypínatelnou akustickou indikací.

d) **Přejezd uzavřen** — bílá indikace:

- PZS bez závor, u něhož není zřízena závislost návěstidla na době trvání výstrahy:
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha;
- PZS se závorami, u něhož není zřízena závislost návěstidla na době trvání výstrahy:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a břevna závor nejsou sklopena (probíhá měření doby do zahájení sklápění závor nebo sklápění závor);
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a jsou sklopena břevna závor;
- PZS se závorami nebo bez závor, u něhož je zřízena závislost návěstidla na době trvání výstrahy:
 - svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a probíhá měření doby potřebné pro uzavření PZS od spuštění výstrahy (tj. nejdelší doba, než se na návěstidlech kryjících přejezd smí rozsvítit návěst dovolující jízdu);
 - svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a již bylo ukončeno měření doby potřebné pro uzavření PZS od spuštění výstrahy (tj. nejdelší doba, než se na návěstidlech kryjících přejezd smí rozsvítit návěst dovolující jízdu, případně návěst „Uzavřený přejezd“).

e) **Bezanulační stav** — modrá indikace. Svítí stálým světlem v době, kdy na PZS neprobíhá anulace. U více kolejných 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 drážního vozidla ani DKNP. U více kolejných 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. Je doprovázena vypínatelnou akustickou indikací.
- i) **Výstraha při odjezdu** – bílá indikace. Svítí stálým světlem při zavedení výstrahy při odjezdu, současně se rozsvítí i indikace „Přejezd uzavřen“ na kontrolním stanovišti (je-li zřízena).
- j) **Výstraha při posunu** – bílá indikace. Svítí stálým světlem při zavedení výstrahy při posunu, současně se rozsvítí i indikace „Přejezd uzavřen“ na kontrolním stanovišti (je-li zřízena).
- k) **Výluka při odjezdu** – bílá indikace. Svítí stálým světlem při zavedení výluky při odjezdu, současně zhasne i indikace „Bezvýlukový stav“ na kontrolním stanovišti (je-li zřízena).
- l) **Výluka při posunu** – červená indikace. Svítí stálým světlem při zavedení výluky při posunu, současně zhasne i indikace „Bezvýlukový stav“ na kontrolním stanovišti, (je-li zřízena).

3.4.1.3

Ovládací prvky pro ruční obsluhu:

- a) **Dopravní klid na přejezdu (DKNP)** — dvoupolohové nevratné tlačítko nebo třípolohové vratné tlačítko s počítadlem a uzávěrou proti náhodné obsluze, neplombované. U vícekolejných přejezdů může být samostatné pro každou kolej. Stlačením se zavede DKNP, povytažením se zruší. Pokud je DKNP zaveden, nesvítí indikace „Bezvýlukový stav“. Jestliže tato indikace není zřízena, nesvítí žádná z indikací „Bezporuchový stav“, „Nouzový stav“ a „Pohotovostní stav“ a zpravidla svítí červená indikace „Poruchový stav“.
- b) **Nouzové vypnutí z činnosti** — dvoupolohové vratné tlačítko s plombou na šňůrce. Stlačením 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“. Opětovné zapnutí PZS do činnosti může provést pouze udržující zaměstnanec.
- c) **Nouzové otevření** — dvoupolohové vratné tlačítko s plombou na šňůrce. 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“.

Poznámka: Označení „Dálkové otevření“ se nově nezřizuje a při nejbližší vhodné rekonstrukci SZZ nebo PZS se musí přejmenovat na „Nouzové otevření“.

- d) **Uzavření** — dvoupolohové nevratné tlačítko. Stlačením se přejezd uzavře, povytažením otevře (pokud jsou splněny podmínky pro jeho otevření).
- e) **Stop** — dvoupolohové nevratné tlačítko s plombou na šňůrce. Stlačením se na přejezdnicích zruší návěst „Uzavřený přejezd“.
- f) **Vypnutí zvonku nouzového stavu** — dvoupolohové nevratné tlačítko, stlačením se vypne akustická indikace při nouzovém stavu, povytažením se po jeho odstranění vypne obnovená akustická indikace.
- g) **Vypnutí zvonku poruchového stavu** — dvoupolohové nevratné tlačítko s plombou na šňůrce, stlačením se vypne akustická indikace při poruchovém stavu, povytažením se po odstranění poruchového stavu vypne obnovená akustická indikace.
- h) **Vypnutí zvonku poruchy napájení** – dvoupolohové nevratné tlačítko, stlačením se vypne akustická indikace při vzniku poruchy hlavního napájení, povytažením se po jeho obnovení vypne obnovená akustická indikace.
- i) **Výstraha při odjezdu** – třípolohové vratné tlačítko¹⁶, stlačením se výstraha při odjezdu zavede, povytažením se zruší nebo se ukončí automaticky po vyhodnocení projetí drážního vozidla přejezdem.
- j) **Výstraha při posunu** – dvoupolohový řadič¹⁷, přeložením doprava se výstraha při posunu zavede, přeložením doleva se zruší.
- k) **Výluka při odjezdu** – třípolohové vratné tlačítko¹⁸, stlačením se výluka při odjezdu zavede, povytažením se zruší nebo se ukončí automaticky obsazením a uvolněním stanoveného KÚ.
- l) **Výluka při posunu** – dvoupolohový řadič¹⁹, přeložením doprava se výluka při posunu zavede, přeložením doleva se zruší.

¹⁶ Zřizuje se např. u SZZ bez odjezdových návěstidel nebo pro návrat vlaku ze zastávky.

¹⁷ Zřizuje se zpravidla na jiném ovládacím pracovišti, než je umístěna kontrolní skříňka, např. na ovládací skříňce v kolejišti apod.

¹⁸ Zřizuje se zpravidla na vlečkách a nákladištích pro návrat drážního vozidla ve směru od přejezdu s PZS.

¹⁹ Zřizuje se zpravidla na vlečkách, nákladištích, ve stanicích bez odjezdových návěstidel, v dopravních D3 nebo u SZZ 1. a 2. kategorie dle TNŽ 34 2620.











































- m) **Nouzové uvolnění přejezdu** – dvoupolohové vratné tlačítko s počítadlem a uzávěrou proti náhodné obsluze, neplombované, jeho stlačením dojde k ukončení výstrahy spuštěné ovládacím prvkem pro výstrahu při odjezdu v příslušné koleji nebo v případech uvedených v ZDD²⁰ (je-li PZS uzavřeno z jiné koleje nebo ruční obsluhou jiným ovládacím prvkem než „Výstraha při odjezdu“, přejezd nebude otevřen).
- 3.4.1.4 Pokud je v mezistaničním úseku více přejezdů s PZS, mohou mít indikace sloučené, tj. zelená indikace „Pohotovostní stav“ svítí jen tehdy, není-li na žádném PZS porucha, která ohrožuje bezpečnost provozu, a žádné PZS není nouzově otevřeno (dálkově ani místně) a popřípadě na jednokolejné trati žádné z nich není ve stavu DKNP, ani není zavedena výluka ovládacích úseků. V tomto případě zařízení umožňuje na kontrolním stanovišti (pokud je v obou sousedních dopravních, pak alespoň na jednom) zjistit stav konkrétního PZS.
- 3.4.1.5 Na vícekolejné trati může být zřízena sloučená indikace "Bezvýlukový stav" pro každou traťovou kolej samostatně. Indikace "Bezvýlukový stav" pro příslušnou kolej svítí jen tehdy, pokud v této koleji žádné PZS není ve stavu DKNP, ani není zavedena výluka ovládacích úseků.

²⁰ Zpravidla u PZS ovládaného bodovými prvky, např. kolejnicový spínač, indukční smyčka.

PZS km X,XXX (Pxxxx)

Bezporuchový stav	Nouzový stav	Poruchový stav	Porucha napájení	Přejezd uzavřen
<div>Z</div>	<div>Y</div>	<div>R</div>	<div>Y</div>	<div>B</div>
	Vypnutí zvonku nouzového stavu	Vypnutí zvonku poruchového stavu	Vypnutí zvonku poruchy napájení	Uzavření
	<div></div>	<div></div>	<div></div>	<div></div>
				Nouzové otevření
				<div></div>
Bezanulační stav 1. kolej	Bezvýlukový stav 1. kolej	Dopravní klid na přejezdu 1. kolej		
<div>M</div>	<div>B</div>	<div></div>		
		<div>POČ.</div>		
Bezanulační stav 2. kolej	Bezvýlukový stav 2. kolej	Dopravní klid na přejezdu 2. kolej		
<div>M</div>	<div>B</div>	<div></div>		
		<div>POČ.</div>		

**Obrázek 8 – Příklad kontrolní skříňky PZS
nově budovaných typů na dvukolejné trati**

	PZS km 1,111 (P1234)	PZS km 1,222 (P1235)	PZS km 1,333 (P1236)
Bezporuchový stav			
Nouzový stav			
Vypnutí zvonku nouzového stavu			
Poruchový stav			
Vypnutí zvonku poruchového stavu			
Porucha napájení			
Vypnutí zvonku poruchy napájení			
Přejezd uzavřen			
Uzavření			
Nouzové otevření			
Bezanulační stav			
Bezvýlukový stav			
Dopravní klid na přejezdu	 	 	 

Obrázek 9 – Příklad kontrolní skříňky PZS nově budovaných typů na jednokolejné trati (sloupcové uspořádání ovládacích a indikačních prvků)

PZS km X,XXX (Pxxxx)					
Bezporuchový stav	Nouzový stav	Poruchový stav	Porucha napájení	Přejezd uzavřen	
	Vypnutí zvonku nouzového stavu	Vypnutí zvonku poruchového stavu	Vypnutí zvonku poruchy napájení	Uzavření	Nouzové otevření
Bezanulační stav	Bezvýlukový stav	Výstraha při odjezdu			Výluka při posunu
	Dopravní klid na přejezdu	Výstraha při odjezdu	Nouzové uvolnění přejezdu	Výluka při posunu	

Obrázek 10 – Příklad kontrolní skříňky nově budovaných typů na jednokolejné trati s dalšími ovládacími a indikačními prvky (s bodovými zapínacími prvky pro nouzové uvolnění přejezdu)

3.4.2 Obsluha

- 3.4.2.1 Za normálního stavu je činnost PZS zpravidla automatická v závislosti na jízdě drážního vozidla, případně i na obsluze SZZ, a nevyžaduje žádnou další obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.
- 3.4.2.2 Obsluhující zaměstnanec je povinen se před dovolením jízdy drážního vozidla na přejezd podle indikací přesvědčit, že zařízení indikuje stav, kdy je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace před příjezdem drážního vozidla na přejezd, tj:
- a) Svítí pouze zelená indikace „Bezporuchový stav“ („Pohotovostní stav“) nebo žlutá indikace „Nouzový stav“, modrá indikace „Bezanulační stav“ a bílá indikace „Bezvýlukový stav“ — v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo.
 - b) Svítí zelená indikace „Bezporuchový stav“ („Pohotovostní stav“) stav nebo žlutá indikace „Nouzový stav“, modrá indikace „Bezanulační stav“, bílá indikace „Bezvýlukový stav“ a přerušované nebo nepřerušované bílá indikace „Přejezd uzavřen“ — v přibližovacím úseku je drážní vozidlo nebo je přejezd uzavřen ruční obsluhou. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o dovolení jízdy drážního vozidla ve stejném směru jako předchozí drážní vozidlo nebo v případě uzavření přejezdu v souvislosti se stavěním jízdní cesty obsluhou SZZ, ruční obsluhou nebo jízdou drážního vozidla po jiné koleji.
 - c) Svítí zelená indikace „Bezporuchový stav“ („Pohotovostní stav“) stav nebo žlutá indikace „Nouzový stav“, nesvítí modrá indikace „Bezanulační stav“ a svítí bílá indikace „Bezvýlukový stav“ — ve vzdalovacím úseku je drážní vozidlo. O normální činnost se jedná jen v případě, že se (zejména u mezistaničních úseků dělených na traťové oddíly) jedná o dovolení jízdy drážního vozidla ve stejném směru jako předchozí drážní vozidlo.
- 3.4.2.3 V případech, kde návěst hlavního návěstidla dovolujícího jízdu (mimo PN) je závislá na stavu PZS, může ZDD povolit, aby se kontrola činnosti PZS před dovolením jízdy drážního vozidla na přejezd neprováděla.
- 3.4.2.4 Jestliže je nutno pro jízdu drážního vozidla uzavřít přejezd ruční obsluhou (vozidlo nesplňuje podmínky pro spolehlivou činnost KÚ apod.), stlačí obsluhující zaměstnanec tlačítko „Uzavření“ a přesvědčí se, že PZS bylo uvedeno do výstražného stavu (indikace „Přejezd uzavřen“ svítí stálým světlem) a teprve potom povolí jeho jízdu. Po spolehlivém zjištění, že drážní

vozidlo minulo přejezd, obsluhující zaměstnanec povytažením tohoto tlačítka přejezd otevře.

- 3.4.2.5 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. Po zavedení DKNP zhasne indikace "Bezvýlukový stav" pro příslušnou kolej (na jednokolejných přejezdech se může místo toho indikovat "Poruchový stav"). Povytažením tlačítka se DKNP zruší. Podmínky použití stanoví ZDD.

3.4.3 Poruchy

- 3.4.3.1 O poruchu PZS se jedná, jestliže:

- a) nesvítí zelená indikace „Bezporuchový stav“ („Pohotovostní stav“) ani žlutá indikace „Nouzový stav“ (na žádném z kontrolních stanovišť);
- b) svítí červená indikace „Poruchový stav“;
- c) svítí bílá indikace „Přejezd uzavřen“ i po zjištění, že v obvodu přejezdu není žádná drážní vozidlo a přejezd nebyl uzavřen ruční obsluhou;
- d) nesvítí modrá indikace „Bezanulační stav“ a obsluhující zaměstnanec spolehlivě zjistil, že předcházející drážní vozidlo, pro něž byl přejezd uzavřen, opustilo vzdalovací úsek přejezdu;
- e) svítí déle než 3 hodiny žlutá indikace „Porucha napájení“, nebo žlutá indikace „Nouzový stav“ (není-li zřízena indikace „Porucha napájení“);
- f) svítí přerušovaným světlem bílá indikace „Přejezd uzavřen“ i po uplynutí doby potřebné pro uzavření PZS od spuštění výstrahy, tj. doby, po jejímž uplynutí smí být dovolena jízda drážních vozidel na přejezd;
- g) nesvítí bílá indikace „Výstraha při odjezdu“, bylo-li stlačeno tlačítko „Výstraha při odjezdu“;
- h) nesvítí bílá indikace „Výstraha při posunu“, byl-li přeložen řadič „Výstraha při posunu“;
- i) případně svítí i kombinace některých uvedených indikací, např. a) + c) nebo
- j) nesvítí žádná indikace.

Obsluhující zaměstnanec je povinen zavést pro jízdu dalších drážních vozidel dopravní opatření. Jestliže se jedná pouze o poruchu dle písmene d) a obsluhující zaměstnanec uzavře

přejezd ruční obsluhou, není nutno zavádět pro jízdu drážního vozidla dopravní opatření.

3.4.3.2 Jestliže je PZS ve výstražném stavu (porucha dle písmene c) předchozího článku), i když v obvodu přejezdu není žádné drážní vozidlo, je obsluhující zaměstnanec povinen umožnit provoz na pozemní komunikaci, tj. pokud to dopravní situace umožní a k přejezdu se neblíží žádné drážní vozidlo, musí otevřít přejezd opakovaně na dobu nejméně 2 minut obsluhou tlačítka „Nouzové otevření“ po sejmutí plomby. Dopravní opatření je pak možno odvolat po odstranění poruchy a obnovení plomby.

3.4.3.3 Je-li PZS v trvalém výstražném stavu z důvodu poruchy ovládacího úseku a neblíží-li se k přejezdu drážní vozidlo, může obsluhující zaměstnanec:

- a) ukončit výstrahu stlačením tlačítka „Nouzové uvolnění přejezdu“;
- b) zavést DKNP nebo
- c) stlačením tlačítka „Nouzové vypnutí z činnosti“ vypnout PZS z činnosti.

Další podmínky stanoví ZDD.

3.4.3.4 Je-li u PZS indikován "Poruchový stav" a "Přejezd uzavřen", v obvodu přejezdu není drážní vozidlo, PZS není uzavřeno ruční obsluhou a nelze-li ukončit výstrahu PZS ani tlačítkem "Nouzové otevření", může se jednat o poruchu zvedání závor. Obsluhující zaměstnanec o tom přednostně informuje udržujícího zaměstnance.

3.4.3.5 Pokud zařízení indikuje výpadek hlavního napájení (svítí žlutá indikace „Porucha napájení“), postupuje obsluhující zaměstnanec podle článku 1.5.2 tohoto předpisu.

3.4.3.6 Pokud nesvítí indikace „Bezvýlukový stav“ (je-li zřízena), musí být pro jízdu drážních vozidel:

- a) zrušeny zavedené výluky (DKNP, výluka při posunu apod.) nebo
- b) PZS uvedeno ruční obsluhou do výstrahy tlačítkem „Uzavření“ nebo
- c) zavedeno dopravní opatření.

4 VÝSTRAŽNÉ ZAŘÍZENÍ PRO PŘECHOD KOLEJÍ

4.1 Popis

4.1.1 **Výstražné zařízení pro přechod kolejí** je zabezpečovací zařízení zřízené u přechodu kolejí a sloužící k zajištění přístupu²¹ na poloostrovní nebo vnější²² nástupiště.

4.1.2 **Přechod kolejí** je přechod v úrovni kolejí určený pro přístup cestujících na poloostrovní nebo vnější nástupiště ve stanicích na jednokolejných tratích²³.

4.1.3 VZPK se zřizuje pouze ve stanici, dopravně D3 nebo dopravně RB. VZPK se nezřizuje na zastávkách.

4.1.4 Je-li v příslušné dopravně:

- a) jeden přechod kolejí s VZPK, označuje se textem „VZPK“;
- b) více přechodů kolejí s VZPK, označují se textem „VZPK“ a arabským číslem dle nejnižšího čísla dopravní koleje přes kterou přechod kolejí s VZPK vede (bez dalších písmenných indexů kolejí), např. „VZPK1“, „VZPK6“ apod.;
- c) více přechodů s VZPK se stejným číslem, rozliší se jejich označení doplněním velkého písmene, počínaje „A“ od začátku trati, např. „VZPK3A“, „VZPK3B“ apod.

4.1.5 VZPK je zařízení ovládané zpravidla jízdou drážního vozidla. Má tyto hlavní části:

- a) světelnou signalizaci;
- b) zdroje akustických signálů;
- c) závorové stojany se závorami (jsou-li zřízeny);
- d) ovládací úseky v kolejích²⁴;
- e) skříňku místní obsluhy (je-li zřízena).

4.1.6 Ovládací a indikační prvky (jsou-li zřízeny) jsou v provedení jako u PZS nově budovaných typů.

U ovládacích a indikačních prvků pro přechod kolejí se v názvech těchto prvků slovo „Přejezd“ nahradí slovem „Přechod“ („Přechod uzavřen“, „Dopravní klid na přechodu“, „Nouzové uvolnění přechodu“).

²¹ V případě, kde nemůže být přechod pod dozorem a ani nemůže být provozován jako bezpečný přechod pro zrakově postižené osoby.

²² Nástupiště umístěné na vnější straně krajní koleje.

²³ Viz ČSN 73 4959 článek 5.1.

²⁴ Zpravidla jsou součástí staničního zabezpečovacího zařízení.

4.1.7 VZPK umožňuje dávat signály:

- a) „Volno“ – pouze akustickým signálem²⁵;
- b) „Stůj“ – světelným a akustickým signálem, případně i mechanickým signálem (závorové břevno).

Světelný signál „Stůj“ je vyjádřen přerušovaným červeným světlem se symbolem stojícího chodce.

4.2 Obsluha

4.2.1 Za normálního stavu je činnost VZPK zpravidla automatická v závislosti na obsluze SZZ a jízdě drážního vozidla a nevyžaduje žádnou další obsluhu ze strany obsluhujícího zaměstnance.

4.2.2 Obsluhující zaměstnanec je povinen se před dovolením jízdy drážního vozidla na přechod kolejí s VZPK podle indikací přesvědčit, že VZPK je schopno předepsaným způsobem varovat cestující před vstupem na přechod kolejí (příchod na nástupiště).

4.2.3 V případech, kde návěst hlavního návěstidla dovolujícího jízdu (mimo PN) je závislá na stavu VZPK, může ZDD dovolit, aby se kontrola činnosti VZPK před dovolením jízdy drážního vozidla na přechod kolejí neprováděla.

4.2.4 Jestliže je nutno pro jízdu drážního vozidla uzavřít VZPK ruční obsluhou, uzavře obsluhující zaměstnanec VZPK ruční obsluhou a před dovolením jízdy drážního vozidla na přechod kolejí s VZPK se přesvědčí, že VZPK bylo uvedeno do výstražného stavu (indikace „Přechod uzavřen“ svítí stálým světlem). Po spolehlivém zjištění, že drážní vozidlo minulo přechod kolejí, obsluhující zaměstnanec otevře VZPK.

4.2.5 V určených případech může být obsluha VZPK prováděna ruční obsluhou, zpravidla rádiovým dálkovým ovladačem²⁶ nebo ovládacím prvkem (tlačítko „Výstraha při odjezdu“) v místě přechodu kolejí s VZPK (SMO nebo uzamykatelná skříňka).

4.2.6 Pomocí ovládacích prvků uvedených v předchozím článku je zavedena výstraha při odjezdu, která se automaticky ukončí vyhodnocením projetí drážního vozidla přechodem kolejí s VZPK²⁷.

²⁵ Na základě příjmu signálu z vysílačky zrakově postižené osoby.

²⁶ Například rádiový dálkový ovladač RF Key.

²⁷ Nedojde-li v dopravních D3, resp. dopravních RB k vyhodnocení projetí drážního vozidla přechodem kolejí s VZPK bez indikací VZPK u dirigujiícího dispečera, resp. dispečera RB, ukončí se výstraha uplynutím mezní výstražné doby.

4.3 Poruchy

- 4.3.1 V případě poruchy VZPK postupuje obsluhující zaměstnanec jako u přejezdů s PZS nově budovaných typů.
- 4.3.2 V případě poruchy rádiového ovladače postupuje zaměstnanec dopravce podle článku 7.3 tohoto předpisu.

5 SKŘÍŇKA MÍSTNÍ OBSLUHY

5.1 Popis

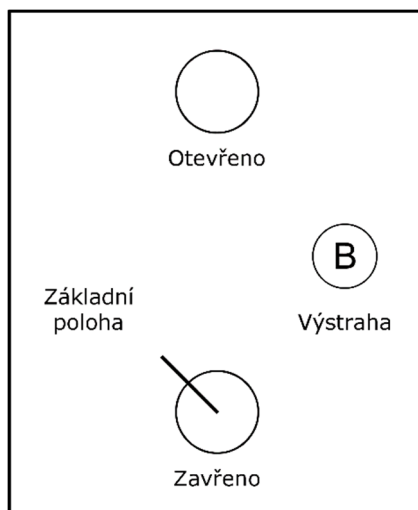
5.1.1 **SMO** umožňuje místní obsluhu PZS nebo VZPK.

5.1.2 SMO se umísťuje v uzamykatelné skřínce v místě přejezdu nebo přechodu kolejí na místě s dobrým rozhledem na přejezd nebo přechod kolejí. V blízkosti SMO je umístěn i telefonní přístroj (v případě potřeby může být spojení uskutečněno i jiným telekomunikačním zařízením).

5.1.3 V době, kdy není SMO obsluhována, musí být uzamčena. Místo uložení klíče je uvedeno v ZDD.

5.1.4 SMO obsahuje tyto ovládací a indikační prvky (Obrázek 11):

- a) **Zavřeno** – dvoupolohový řadič nebo dvoupolohové nevratné tlačítko. Přeložením řadiče (stlačením tlačítka) se přejezd nebo přechod kolejí uzavře, přeložením řadiče do základní polohy (povytažením tlačítka) se přejezd nebo přechod kolejí otevře.
- b) **Otevřeno** – dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové otevření přejezdu nebo přechodu kolejí. Přejezd nebo přechod kolejí je otevřen po dobu stlačení tlačítka.
- c) **Výstraha** – bílá indikace (je-li zřízena). Svítí stálým světlem při uvedení PZS nebo VZPK do výstrahy ovládacím prvkem ze SMO a zároveň na PZS nebo VZPK není porucha světelné výstrahy.



Obrázek 11 – Příklad skříňky místní obsluhy s rozmístěním ovládacích a indikačních prvků

5.2 Obsluha

- 5.2.1 Nouzové otevření přejezdu nebo přechodu kolejí tlačítkem ze SMO má vyšší prioritu než ovládací prvky na kontrolním stanovišti.
- 5.2.2 Nouzovým otevřením přejezdu nebo přechodu kolejí, u něhož je zřízena vazba na návěstidlo kryjící přejezd, ze SMO, dojde v případě postavené jízdní cesty s vazbou na toto PZS nebo VZPK k přestavení tohoto návěstidla na návěst zakazující jízdu (případně u přejezdníků na návěst "Otevřený přejezd").
- 5.2.3 Bylo-li PZS nebo VZPK nouzově vypnuto z činnosti (např. z kontrolního stanoviště), nelze přejezd nebo přechod kolejí uzavřít ani ruční obsluhou ze SMO.
- 5.2.4 Uzavření přejezdu nebo přechodu kolejí ovládacím prvkem ze SMO má nejvyšší prioritu.

5.3 Poruchy

Je-li SMO v poruše nebo nerozsvítí-li se po přeložení řadiče nebo stlačení tlačítka „Zavřeno“ bílá indikace „Výstraha“ (je-li zřízena), musí obsluhující zaměstnanec, který obsluhuje PZS nebo VZPK místně ze SMO, zavést před dovolením jízdy drážního vozidla dopravní opatření.

6 POMOCNÉ STAVĚDLO

6.1 Popis

6.1.1 **Pomocné stavědlo** (dále také „PSt“) umožňuje obsluhu PZS případně VZPK, pokud je toto PZS nebo VZPK v působnosti PSt.

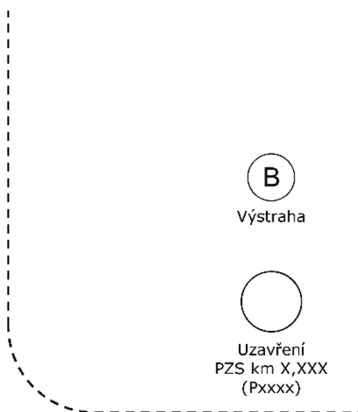
6.1.2 Z PSt musí být umožněn dobrý rozhled na přejezd nebo přechod kolejí.

6.1.3 PSt obsahuje tyto ovládací a indikační prvky (Obrázek 12):

- a) **Uzavření** – dvoupolohové nevratné tlačítko, případně dvoupolohový radič. Stlačením tlačítka (přeložením radiče vpravo) se přejezd nebo přechod kolejí uzavře, povytažením tlačítka (přeložením radiče vlevo) se otevře.
- b) **Výstraha** – bílá indikace. Svítí přerušovaným světlem v době, kdy je dávana výstraha a probíhá stanovená doba do uzavření přejezdu nebo přechodu kolejí (případně i sklopení břevna závor). Svítí stálým světlem v době, kdy je dávana výstraha a již bylo ukončeno měření doby potřebné pro uzavření PZS nebo VZPK od spuštění výstrahy (tj. nejdelší doba, než se na návěstidlech kryjících přejezd nebo přechod kolejí smí rozsvítit návěst dovolující jízdu).

6.2 Poruchy

Je-li PZS nebo VZPK v poruše nebo nerozsvítí-li se po stlačení tlačítka „Uzavření“ a uplynutí stanovené doby bílá indikace „Výstraha“ stálým světlem, musí obsluhující zaměstnanec, který obsluhuje PZS nebo VZPK místně z PSt, zavést před dovolením jízdy drážního vozidla dopravní opatření.



Obrázek 12 – Příklad ovládacích a indikačních prvků v ovládací skřínce PSt

7 RÁDIOVÝ OVLADAČ

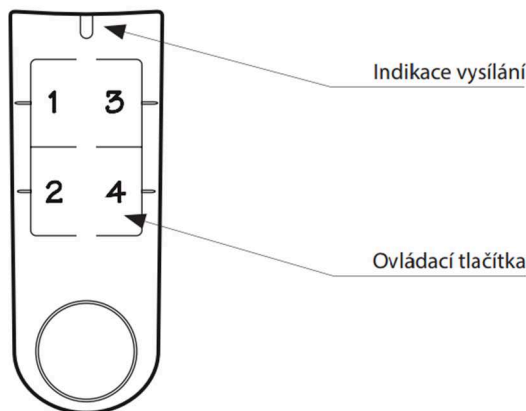
7.1 Popis

7.1.1 **Rádiový ovladač** slouží v určených případech jako ovládací prvek pro PZS, zpravidla:

- a) v dopravnách D3, dopravnách RB, ve kterých zabezpečovací zařízení neumožňuje provést závěr jízdni cesty, nebo na zastávkách;
- b) v případech, kde vzdálenost vnějšího prvku závislého na jízdě drážního vozidla od přejezdu není dostatečná vzhledem ke stanovené délce přibližovacího úseku;
- c) na nákladištích nebo vlečkách, kde je třeba vyvolat výstrahu PZS povelom obsluhujícího zaměstnance a zrušit ji automaticky projetím vypínacích prvků PZS apod.;
- d) na zastávkách, odkud se vlak vrací zpátky na přejezd nebo kde v ovládacím obvodu přejezdu stojí vlak delší dobu (např. prodej jízdenek strojvedoucím).

7.1.2 Rádiový ovladač je vybaven jedním nebo více tlačítky pro určené funkce k ovládání PZS, např. tlačítko pro funkci „Výstraha při odjezdu“.

7.1.3 Rozsah a popis tlačítek a funkcí rádiového ovladače musí být uveden v ZDD.



Obrázek 13 – Příklad rádiového ovladače

7.2 Obsluha

- 7.2.1 Před jízdou drážního vozidla obsluhující zaměstnanec obslouží klávesnici (tlačítko) rádiového ovladače a sleduje, zda zařízení přijalo povel, např. spuštěním výstrahy na přejezdu, rozsvícením případné indikace na místě uvedeném v ZDD, změnou návěsti na kmenovém nebo opakovacím přejezdníku apod.
- 7.2.2 Klávesnici rádiového ovladače některých typů lze určenou kombinací kláves uzamknout pro zamezení nechtěné aktivace dostupných funkcí.

7.3 Poruchy

- 7.3.1 Nelze-li pro poruchu obsloužit klávesnici rádiového ovladače nebo zabezpečovací zařízení povel nepřijme, postupuje obsluhující zaměstnanec podle ustavení v ZDD, např. obsluhou ovládacího prvku v ovládací skříňce nebo SMO u přejezdu apod.
- 7.3.2 Nelze-li při poruše rádiového ovladače uzavřít přejezd ani z ovládací skříňky nebo ze SMO, ohlásí obsluhující zaměstnanec tuto poruchu výpravčímu a pro jízdu drážního vozidla je nutno zavést dopravní opatření, případně zajistit jízdu drážního vozidla podle návěsti přejezdníku.
- 7.3.3 Nedojde-li po průjezdu drážního vozidla přejezdem k ukončení výstrahy²⁸, musí obsluhující zaměstnanec po bezpečném zjištění, že v obvodu přejezdu se nenachází drážní vozidlo, zrušit výstrahu na přejezdu tlačítkem nebo povelom pro nouzové uvolnění přejezdu.

²⁸ Včetně případu, kdy k ukončení výstrahy nedojde ani po uplynutí mezní výstražné doby.

8 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

8.1 Zmocňovací ustanovení

8.1.1 Předpis SŽ Z2 včetně příloh schvaluje generální ředitel Správy železnic.

8.1.2 Pro povolování výjimek z tohoto předpisu a jeho příloh a zpracování žádosti o výjimky platí v plném rozsahu ustanovení předpisu SŽ N1 – Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic.

8.1.3 Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením tohoto předpisu a jeho příloh je jeho gestorský útvar²⁹.

8.2 Zrušovací ustanovení

8.2.1 Dnem účinnosti tohoto předpisu se zrušují:

- předpis SŽDC (ČD) Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení, čj. 59 968/2001-O11, účinný od 1. prosince 2001;
- depeše 309 15/02, pokyn k provedení rukopisné změny předpisu ČD Z2;
- depeše 398 19/04, pokyn se závažným vysvětlením k příloze 4 předpisu ČD Z2;
- Gestorský výklad ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z2, čj. 58364/10-OŘ, ze dne 15. listopadu 2010;
- Doplnění gestorského výkladu ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z2, čj. 21326/11-OŘ, ze dne 2. května 2011;
- Stanoviško k žádosti o gestorské vyjádření k předpisu SŽDC (ČD) Z2, čj. 48758/2014-O12, ze dne 10. listopadu 2014;
- Gestorský výklad k ruční obsluze přejezdů s PZS, čj. 43525-2019-SŽDC-GR-O11, ze dne 19. července 2019;
- Gestorský výklad k evidenci výpadku hlavního napájení PZS, čj. 55101/2019-SŽDC-GR-O11, ze dne 27. září 2019;
- Gestorský výklad k článku 41 předpisu SŽDC (ČD) Z2 pro zavádění dopravního klidu na přejezdu, čj. 26034/2022-SŽ-GR-O11, ze dne 4. dubna 2022.

²⁹ V době schválení předpisu je to odbor předpisů a technologie.

8.3 Přechodná ustanovení

- 8.3.1 Označení přejezdů s PZZ a přechodů kolejí v VZPK na ovládacích a kontrolních skříňkách, ovládacích stolech a indikačních deskách musí být provedena v souladu s ustanovením tohoto předpisu při nejbližší vhodné rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, nejpozději však do 31. prosince 2034.
- 8.3.2 Označení přejezdů u PZZ ovládaných z jednotného obslužného pracoviště stanovuje předpis SŽ Z3.

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy, v platném znění

Vyhláška č. 173/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah
ČSN 34 2650 ed.2	Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
TNŽ 34 2620	Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení

Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

SŽ D1 ČÁST PRVNÍ	Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
SŽ D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽ D4	Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
SŽ D5-2	Prováděcí pokyny pro tvorbu a zpracování doplňujících ustanovení k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích zařízení
SŽ D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽ N1	Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic
SŽ T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
SŽ S4/4	Železniční přejezdy
SŽ SR101/1(Z)	Obrazová příloha k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích a spádovištních zařízení
SŽ Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽ Z3	Předpis pro obsluhu zabezpečovacích zařízení ovládaných z jednotného obslužného pracoviště
SŽ Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy




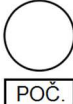

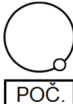









Ostatní DAP, v aktuálním znění

TS 1/2018-Z	Výstražné zařízení pro přechod kolejí
-------------	---------------------------------------

Příloha A (informativní)

Značky používané ve schématech uspořádání indikačních desek, ovládacích stolů a kontrolních a ovládacích skříněk

Tabulka A.1 – Seznam značek

č.	popis	značka	č.	popis	značka
1	indikace (bez určení barvy)		9	tlačítko s uzávěrou proti náhodné obsluze, plombované	
2	zelená indikace		10	tlačítko s počítadlem	
3	žlutá indikace		11	tlačítko s uzávěrou proti náhodné obsluze, neplombované, s počítadlem	
4	červená indikace		12	tlačítko uzamykatelné, klíč v zámku	
5	bílá indikace		13	tlačítko uzamykatelné, klíč vyjmut	
6	modrá indikace		14	tlačítko prosvětlovací (příklad s červenou indikací)	
7	tlačítko obyčejné		15	řadič	
8	tlačítko s uzávěrou proti náhodné obsluze, neplombované				

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **4393109**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **69** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **David SPISAR**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **20.02.2024 17:58:32**



c7d13e07-e1da-420f-9975-5ade368dff39