



*Správa železniční dopravní cesty*

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1**

**SŽDC  
D31**

## **Mimořádné zásilky**

Schváleno generálním ředitelem SŽDC  
dne: 27. 05. 2015  
Č. j.: S 21109 / 2015 – O11

**Účinnost od 1. června 2015**

Počet listů: 13  
Počet příloh: 10  
Počet listů příloh: 9

**Úroveň přístupu „A“**

---

Gestorský útvar:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor operativního řízení provozu Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1
Ukládací znak:	01.3.1.
Skartační znak a lhůta:	A - 10
Náklad:	vydáno pouze v elektronické podobě
Rok vydání:	2015

## OBSAH

OBSAH .....	3
ZÁZNAM O ZMĚNÁCH.....	5
ROZSAH ZNALOSTÍ .....	6
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	7
ČÁST PRVNÍ .....	8
ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....	8
Kapitola I.....	8
Úvodní ustanovení.....	8
Kapitola II.....	8
Základní pojmy .....	8
A. MIMOŘÁDNÁ ZÁSILKA.....	8
B. LOŽNÁ MÍRA.....	10
C. OSTATNÍ POJMY .....	10
Kapitola III.....	10
Posuzování zásilek.....	10
A. POSOUZENÍ ZÁSILKY K LOŽNÉ MÍŘE .....	10
B. POSOUZENÍ HMOTNOSTI ZÁSILKY .....	11
C. DLOUHÉ ZÁSILKY .....	12
ČÁST DRUHÁ .....	13
ORGANIZACE A ZÁSADY PROJEDNÁVÁNÍ MZ.....	13
Kapitola I.....	13
Obecné rozdělení činností.....	13
Kapitola II.....	14
Činnosti dopravce.....	14
Kapitola III.....	14
Činnosti provozovatele dráhy .....	14
Kapitola IV .....	15
Obecné zásady při projednávání MZ.....	15
ČÁST TŘETÍ.....	17
PROJEDNÁNÍ PŘEPRAVY MZ .....	17
Kapitola I.....	17
Žádost dopravce.....	17
Kapitola II.....	18
Posouzení přepravy MZ na SŽDC a stanovení dopravních podmínek .....	18
Kapitola III.....	19
Povolení přepravy MZ.....	19
Kapitola IV .....	20
Zásady při nakládání a odbavování MZ.....	20
Kapitola V .....	21
Dopravní průzkum trasy MZ .....	21
ČÁST ČTVRTÁ.....	22
DOPRAVA MIMOŘÁDNÝCH ZÁSILEK .....	22
Kapitola I.....	22
Obecné podmínky pro dopravu MZ .....	22
Kapitola II.....	22
Doprava MZ podle Edps „Příkaz k dopravě MZ“ .....	22
Kapitola III.....	23

Doprava zásilek PTL.....	23
Kapitola IV .....	24
Mimořádnosti při dopravě MZ .....	24
ČÁST PÁTÁ .....	25
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	25
Změnové řízení.....	25
SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY .....	26
PŘÍLOHY .....	27
<b>Příloha 1 – Ložná míra a poloviční šířky ložné míry .....</b>	<b>28</b>
<b>Příloha 2 – Omezení ložné šířky mezi nápravami nebo otočnými čepy .....</b>	<b>30</b>
<b>Příloha 3 – Omezení ložné šířky přes nápravy nebo otočné čepy .....</b>	<b>31</b>
<b>Příloha 4 – Vzorce pro výpočet příčného omezení <math>E_i</math> a <math>E_a</math> .....</b>	<b>32</b>
<b>Příloha 5 – Příklady posouzení zásilky k ložné míře.....</b>	<b>33</b>
<b>Příloha 6 – Číselné kódy pro korespondenci mezi dopravcem a         provozovatelem dráhy / mezi dopravci.....</b>	<b>37</b>
<b>Příloha 7 – Doplnující údaje vozidla.....</b>	<b>39</b>
<b>Příloha 8 – Souhlasové znaky .....</b>	<b>41</b>
<b>Příloha 9 – Nálepka vzoru U.....</b>	<b>42</b>
<b>Příloha 10 – Nálepka vzoru 0 .....</b>	<b>43</b>



## ZÁZNAM O ZMĚNÁCH

[illegible]

## ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizační složka	Pracovní zařazení nebo činnost	Znalost
<b>GŘ SŽDC a organizační jednotky na úsecích řízení provozu</b>	- URMIZA	<b>úplná</b>
	- ústřední dispečer - hlavní dispečer, - vedoucí dispečer - provozní dispečer	<b>úplná:</b> část třetí, článek 74 část čtvrtá <b>informativní:</b> ostatní čl.
	- výpravčí - zaměstnanci, kteří kontrolují řízení provozu nebo provádí školení a zkoušky	<b>úplná:</b> část třetí, článek 74 část čtvrtá <b>informativní:</b> ostatní čl.
	- zaměstnanci přidělující kapacitu dráhy	<b>úplná:</b> část třetí, článek 74 část čtvrtá <b>informativní:</b> ostatní čl.
	- zaměstnanci vykonávající gestorskou činnost zmiňovaných provozních aplikací	<b>úplná:</b> část druhá, čl. 48 část třetí, čl. 63, 64, 67, 75, 76, 87 část čtvrtá, čl. 95, 98, 99, 102, 103
<b>GŘ SŽDC a organizační jednotky na úsecích provozuschopnosti dráhy</b>	- zaměstnanci určení ředitelem odboru	<b>úplná:</b> část třetí, kapitola II a V část čtvrtá, kapitola II <b>informativní:</b> ostatní čl.
<b>Odbor smluvních vztahů</b>	- zaměstnanci určení ředitelem odboru	<b>úplná:</b> část třetí, čl. 76, 88, 98 <b>informativní:</b> ostatní čl.
<b>Dopravci</b>	- osoby dopravce odpovědné za projednávání přepravy MZ, - osoby dopravce odpovědné za organizování a realizaci dopravy MZ,	<b>úplná:</b> část první část druhá vyjma čl. 48 část třetí vyjma článků 64-72 část čtvrtá

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

<b>AVV</b> .....	všeobecná smlouva o používání nákladních vozů (Allgemeiner Verwendungsvertrag)
<b>CDP</b> .....	centrální dispečerské pracoviště
<b>CIM</b> .....	jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční nákladní přepravě
<b>Dopravce</b> ...	provozovatel drážní dopravy
<b>Edps</b> .....	elektronická dálnopisná zpráva
<b>EGID</b> .....	identifikátor pro komunikační rozhraní
<b>GŘ</b> .....	generální ředitelství
<b>KB</b> .....	kritické body
<b>KD</b> .....	kombinovaná doprava
<b>LJ</b> .....	ložná jednotka
<b>MIMOZA</b> .....	aplikace pro evidenci mimořádných zásilek
<b>NŘP</b> .....	náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu
<b>MZ</b> .....	mimořádná zásilka
<b>NHM</b> .....	harmonizovaná nomenklatura zboží (Nomenclature Harmonisee Marchandises)
<b>O11</b> .....	odbor operativního řízení a výluk
<b>OJ</b> .....	organizační jednotka
<b>OŘ</b> .....	oblastní ředitelství
<b>OŘP</b> .....	oddělení operativního řízení provozu
<b>OS</b> .....	organizační složka
<b>PLM</b> .....	překročená ložní míra
<b>Povolení</b> .....	povolení pro mimořádnou zásilku
<b>PPT</b> .....	prostorová průchodnost tratí
<b>PTL</b> .....	přepravní typový list
<b>Příkaz</b> .....	příkaz k dopravě MZ
<b>RIC</b> .....	Úmluva o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní přepravě (Regolamento Internazionale Carrozze)
<b>RIV</b> .....	Úmluva o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní přepravě (Regolamento Internazionale Veicoli)
<b>SŽDC</b> .....	správa železniční dopravní cesty, státní organizace
<b>TEN</b> .....	označení vozů vyhovujících podmínkám TSI (Trans-Europäisches-Netz)
<b>UIC</b> .....	mezinárodní železniční unie (Union Internationale des Chemins de fer)
<b>URMIZA</b> .....	ústřední registr mimořádných zásilek
<b>Žádost</b> .....	žádost o souhlas s přepravou MZ
<b>ŽST</b> .....	železniční stanice

# **ČÁST PRVNÍ**

## **ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ**

### **Kapitola I**

#### **Úvodní ustanovení**

**1.** Předpis SŽDC D31 Mimořádné zásilky (dále jen „předpis D31“) je vnitřní předpis Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), který definuje pojem mimořádná zásilka (dále jen „MZ“), stanovuje pravidla pro projednávání, organizování a posuzování možnosti přepravy MZ. Předpis D31 určuje způsob stanovení podmínek dopravy MZ, vydávání povolení pro přepravu MZ a zveřejnění podmínek pro dopravu MZ na drahách provozovaných SŽDC o rozchodu 1435 mm. V oblasti dopravy MZ doplňuje základní vnitřní předpis SŽDC D1.

**2.** Předpis D31 je závazný pro:

- a) všechny zaměstnance SŽDC, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na projednávání, organizování a posuzování přepravy MZ,
- b) všechny zaměstnance SŽDC, kteří se podílejí na dopravě MZ,
- c) dopravce, kteří na základě smluvního vztahu se SŽDC provozují drážní dopravu a projednávají, organizují nebo realizují dopravu MZ,
- d) právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC organizují nebo posuzují přepravu MZ.

**3.** Předpis D31 aplikuje ustanovení vyhlášky UIC 502-1, která reguluje schvalovací postupy v mezistátní přepravě MZ. Platnost ustanovení pro mezistátní přepravu MZ vyplývající z evropských norem, Dohod a Úmluv (např. COTIF 99<sup>1)</sup>, AVV<sup>2)</sup>, UIC) není tímto předpisem dotčena.

### **Kapitola II**

#### **Základní pojmy**

##### **A. MIMOŘÁDNÁ ZÁSILKA**

**4.** Zásilka se považuje za mimořádnou, jestliže pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu s přihlédnutím k parametrům užitých drážních vozidel a tratí, dotčených přepravou, vyžaduje přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření u některého zúčastněného provozovatele dráhy.

---

<sup>1)</sup> Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění pozměňovacího protokolu ze dne 3. června 1999 (tzv. COTIF 99).

<sup>2)</sup> Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů – Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) – Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV),

## 5. Za mimořádné zásilky se považují:

### a) zásilky s překročením ložné míry (dále jen „PLM“), vozidla překračující vztažný obrys:

- 1) zásilka, která svým rozměrem přesáhne ložnou míru nebo u níž není dodrženo předepsané omezení ložné šířky podle čl. 13. Může se týkat i některých dlouhých zásilek,
- 2) zásilky ložných jednotek (dále jen „LJ“) kombinované dopravy (dále jen „KD“) překračující ložnou míru a jejich kód je vyšší než kód příslušné tratě nebo jsou dopravovány vlaky, které nejsou určeny pro KD (není uveden příslušný kód vlaku) nebo LJ nejsou naloženy na schválených kódovaných vozech pro KD,
- 3) železniční kolejové vozidlo překračující svým kinematickým nebo statickým obrysem vztažný obrys odpovídající průjezdnému průřezu tratě, pokud Drážní úřad nestanovil jinak.

### b) zásilky s překročenou hmotností:

- 1) hmotnost zásilky překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě (na nápravu nebo na běžný metr vozu),
- 2) hmotnost nákladu překračuje údaj pro nejvyšší zatížení vozu (rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje).

### c) zásilky s mimořádnou délkou:

- 1) tuhé ložné jednotky na dvou vozech s opleny / kluznými otočnými opleny,
- 2) zásilky ohebných LJ o délce větší než 36 m naložené na více vozech<sup>3)</sup>.

### d) ostatní zásilky:

- 1) železniční kolejové vozidlo, u něhož Drážní úřad rozhodl, že smí být provozováno za zvláštních technických a provozních podmínek (jako zvláštní mimořádná zásilka),
- 2) zásilky naložené na vozech s více než 8 nápravami.

### e) ostatní zásilky ve smyslu ustanovení CIM, AVV, Nakládací směrnice UIC a vyhlášky UIC 502-1:

- 1) železniční vozidlo přepravované na vlastních kolech, které je samo předmětem přepravní smlouvy, bez označení RIV/RIC/TEN nebo bez označení v rastru přechodnosti (např. CZ/ČD) podle Úmluvy AVV přílohy 11, čl. 2.1 nebo č. 2.2,
- 2) náklad, který není uložen a zajištěn podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC) a není-li k dispozici žádné srovnatelné, alternativní zajištění,
- 3) zásilka, která má přejít na lodní převoz (trajekt), pokud nevyhovuje podmínkám Úmluvy AVV přílohy 14, části A,
- 4) zásilka nákladu, který nemůže být přepraven do stanice určení bez překládky, pokud váží více než 25 t nebo je naložen na hlubinovém voze (platí jen pro překládku na železnici s jiným rozchodem kolejí),
- 5) ostatní zásilky výše neuvedené, které vyplývají z evropských norem, Dohod a Úmluv (např. UIC, AVV)<sup>4)</sup>.

<sup>3)</sup> Na SŽDC a u některých dalších provozovatelů dráhy jsou přepravy uskutečněné v ucelených vlcích považovány za pravidelné zásilky (bez projednávání jako MZ), pokud jsou dodrženy podmínky uložení a zajištění nákladu podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC).

<sup>4)</sup> Jedná se např. o vozy s prošlou revizí, u nichž jsou zjištěny škody a závady, které mají za následek omezení rychlosti a přeprava je přípustná jen jako mimořádná zásilka; o drážní vozidlo na vlastních kolech (hnací vozidlo, elektrická/motorová jednotka apod.), které smí být přepravováno jen s přípuštěnými technickými a provozními podmínkami jako mimořádná zásilka.

## B. LOŽNÁ MÍRA

**6. Ložná míra** je podle ČSN 28 0312 vymezení průřezu prostoru, který smí zaujímat náklad na otevřených nákladních vozech.

Ložná míra je obrys v rovině kolmé ke geometrické ose koleje. Osa ložné míry prochází geometrickou osou koleje. Tento obrys je stanoven tak, aby mezi průjezdným průřezem a obrysem ložné míry byl přiměřený bezpečnostní prostor. Ložná míra a poloviční šířky ložné míry jsou uvedeny v příloze 1 a v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 v tabulce 1<sub>4</sub>.

## C. OSTATNÍ POJMY

**7. Průjezdný průřez** je obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, jehož osa je kolmá ke spojnici temen kolejnic a prochází osou koleje a který vymezuje vzdálenosti vně ležících staveb, zařízení a předmětů od osy koleje a od spojnice temen kolejnic. Vychází z ČSN EN 15273-3 a z ČSN 736320. Obrysy průjezdného průřezu uvádí dokument SŽDC „Prohlášení o dráze celostátní a regionální.“

**8. Evidenční prostor.** Je prostor, ve kterém se evidují stavby, zařízení a přírodní objekty (souhrnně objekty). Podrobnosti stanovuje předpis SŽDC (ČD) S65.

**9. Použitelný prostor.** Je prostor, který je skutečně k dispozici na přepravní cestě pro přepravu zásilky s PLM.

**10. Průchodností zásilky** se rozumí skutečnost, že daná zásilka s PLM může být přepravena po určené cestě, přičemž při jejím posuzování se musí vycházet z použitelného prostoru, z rozměrů zásilky a z charakteristiky vozu, který má být použit.

**11. Obrys zásilky** je povrchová křivka uvažovaného řezu zásilkou vedeného v rovině kolmé k podélné ose vozu.

**12. Kritické body zásilky** vyjadřují obrys zásilky a označují se velkými písmeny (A, B, C až Z podle složitosti nebo členitosti obrysu zásilky a od nejnižšího bodu), které značí poloviční šířku, výšku nad temenem kolejnice (dále jen „TK“) a vzdálenost uvažovaného řezu zásilky od nápravy nebo otočného čepu směrem dovnitř nebo vně nápravy (čepu).

## Kapitola III

### Posuzování zásilek

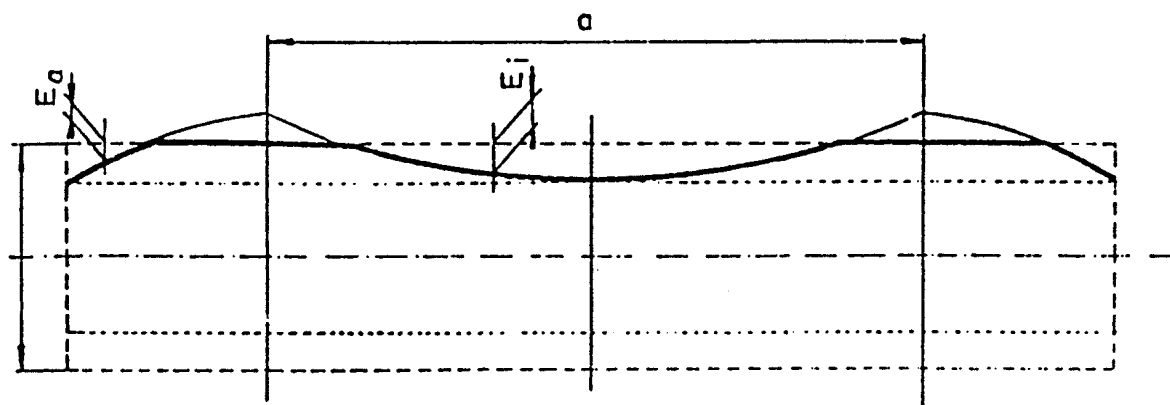
#### A. POSOUZENÍ ZÁSILKY K LOŽNÉ MÍŘE

**13.** Šířka zásilky musí být s ohledem na pojížděné oblouky a ložnou míru omezena:

- a) u částí nákladu mezi nejbližšími krajními nápravami nebo nejbližšími otočnými čepy vozu (vnitřní body) o hodnoty ( $E_i$ ) „Omezení ložné šířky na tratích kontinentu – mezi nápravami nebo otočnými čepy“ uvedené v příloze 2 a v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 v tabulce 2<sub>1</sub>,

- b) u částí nákladu přesahující nejbližší krajní nápravy nebo nejbližší otočné čepy vozu (vnější body) o hodnoty ( $E_a$ ) „Omezení ložné šířky na tratích kontinentu – přes nápravy nebo otočné čepy“ uvedené v příloze 3 a v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 v tabulce 2<sub>3</sub>.

**14.** Hodnota příčného omezení (zúžení)  $E_i$  resp.  $E_a$  se vyhledá v tabulkách přílohy 2 resp. přílohy 3 nebo v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 v tabulce 2<sub>1</sub> resp. v tabulce 2<sub>3</sub> podle vzdálenosti (rozvoru) náprav nebo otočných čepů užitých vozů a vzdálenosti uvažovaného řezu zásilky od nejbližší nápravy nebo nejbližšího otočného čepu.



Obr. 1 Průběh příčného omezení (zúžení)  $E_i$ ,  $E_a$  po délce vozu ( $a$  = rozvor vozu)

**15.** Hodnoty pro příčné omezení (zúžení)  $E_i$  a  $E_a$ , které nejsou uvedeny v tabulkách příloh 2 a 3 nebo v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 v tabulkách 2<sub>1</sub> a 2<sub>3</sub>, se vypočtou podle vzorců uvedených v příloze 4.

**16.** O hodnotu příčného omezení (zúžení)  $E_i$  nebo  $E_a$  ve výši uvažovaného bodu zásilky musí být zmenšena poloviční šířka ložné míry, která je uvedena v příloze 1 nebo v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 v tabulce 1<sub>4</sub>. Tímto způsobem obdržíme přípustnou (dovolenou) poloviční šířku, a pokud je větší než poloviční šířka zásilky, tak se nejedná o PLM.

Poloviční šířka zásilky se určuje vzdáleností jejich jednotlivých bodů měřenou kolmo od středu svislé roviny vozu, stojícího na přímé nepřevýšené koleji. Střední svislá rovina vozu je v tomto případě určena spojnici středů šířky čelních okrajů ložné plochy vozu a svislou přímkou na ní kolmou. Vzdálenost obrysového bodu zásilky od střední svislé roviny vozu se nazývá poloviční šířkou zásilky.

**17.** Příklad posouzení zásilky k ložné míře je uveden v příloze 5.

## B. POSOUZENÍ HMOTNOSTI ZÁSILKY

**18.** Tratě jsou rozděleny se zřetelem na hmotnost na nápravu a hmotnost na běžný metr vozu do traťových tříd zatížení. Na přepravní cestě nesmí být nejnižší traťová třída zatížení překročena, resp. hmotnost na nápravu nebo hmotnost na běžný metr vozu.

**19.** **Hmotnost na nápravu** se vypočte tak, že součet vlastní hmotnosti vozu a hmotnosti nákladu se dělí počtem náprav.

**20. Hmotnost na běžný metr vozu** se vypočte tak, že součet vlastní hmotnosti vozu a hmotnosti nákladu se dělí délkou vozu v metrech mezi nestlačenými nárazníky.

**21.** Výpočty hmotnosti na nápravu a na běžný metr vozu platí pro dvounápravové a čtyřnápravové vozy. U šestinápravových vozů s třinápravovými podvozky je hmotnost redukována a přípustná ložná hmotnost pro traťové třídy je uvedena na voze. Pokud uvedena není, ložení vozu se řeší individuálně s ohledem na statické účinky vozu, stejně jako u ložení vícenápravových vozů.<sup>5)</sup>

**22.** Zatížení 20 t na nápravu může být ve výjimečném případě překročeno až o 0,5 t u traťové třídy zatížení C pro:

- a) dvounápravové dlouhé vozy s hmotností na nápravu 20 t, kde platí:  $14,10 \text{ m} < \text{délka mezi nárazníky} < 15,50 \text{ m}$  tak, aby jejich ložná hmotnost nepřekročila 25 t
- b) vozy s hmotností na nápravu 22,5 t k vyrovnání jejich vyšší vlastní hmotnosti, která vyplývá z konstrukčních změn k dosažení této hmotnosti na nápravu.

V praxi to znamená, že maximální přípustná hmotnost na kolo je jen 11,1 t.<sup>5)</sup>

**23. Poměr hmotností na kolo** dvou kol každé nápravy nesmí překročit  $10/8 = 1,25$ . Součet hmotností na kolo obou kol nesmí překročit hmotnost na nápravu, která přísluší traťové třídě zatížení.<sup>5)</sup>

**24. Poměr hmotností na nápravu (podvozek)**, ve smyslu Nakládací směrnice UIC, Svazek 1, čl. 3.3, nesmí být větší než:

- a) 2:1 u dvounápravového vozu,
- b) 3:1 u podvozkových vozů.

### C. DLOUHÉ ZÁSILKY

**25.** Při použití dvojice oplenných vozů a vloženého vozu nebo ochranných vozů, musí být náklad vzdálen:

- a) ve svislém směru alespoň 100 mm od všech částí vozu nebo přiloženého nákladu (platí pro přesah nákladu do 6,5 m); při přesahu větším platí čl. 26,
- b) nejméně 350 mm od čelní hrany ložné plochy ochranného vozu (mezi náklady).

**26.** Dlouhý náklad s přesahem přes 6,5 m, u něhož není dodržena hodnota pro příčné omezení (zúžení) podle čl. 13 b) a tudíž se jedná o překročení ložné míry, musí být vzdálen ve svislém směru podle údajů tabulky č. 1

Tabulka č. 1 Volná vzdálenost od podlahy vozu pro náklad s přesahem přes 6,5 m

Přesah do	Vzdálenost od podlahy vozu
7,0 m	130 mm
8,0 m	160 mm
9,0 m	190 mm
10,0 m	230 mm

Mezihodnoty se interpolují

**27. – 39.** Neobsazeno

<sup>5)</sup> viz ČSN EN 15528+A1 Železniční aplikace – Traťové třídy zatížení pro určení vztahu mezi dovoleným zatížením infrastruktury a maximálním zatížením vozidla



## **ČÁST DRUHÁ**

### **ORGANIZACE A ZÁSADY PROJEDNÁVÁNÍ MZ**

#### **Kapitola I**

##### **Obecné rozdělení činností**

**40.** Příprava, projednávání a realizace přeprav MZ vyžaduje koordinovaný postup mezi všemi na přepravě zúčastněnými provozovateli dráhy a dopravci.

**41.** U každého provozovatele dráhy a dopravce, podle vlastní organizační struktury, jsou určeny útvary nebo osoby, které jsou oprávněny k projednávání, povolování a odsouhlasení mimořádných zásilek. Pro tratě provozované SŽDC je povolováním MZ pověřen útvar „ústřední registr mimořádných zásilek“ (dále jen „URMIZA“). Kontakty a spojení na URMIZA a na příslušné útvary nebo osoby zahraničních provozovatelů drah a dopravců, jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy na internetové adrese <http://provoz.szdc.cz>, část „Přístup na ŽDC/MZ“ (dále jen „Portál provozování dráhy“).

**42.** Při projednávání MZ v mezinárodní přepravě je vedoucím projednávání jeden z dopravců, zpravidla ten, v jehož působnosti přeprava MZ začíná. Vedoucí projednávání je zodpovědný za průběh projednávání se všemi na přepravě zúčastněnými dopravci a za dokončení procesu projednávání a schvalování.

V některých zemích mohou být činnosti dopravce přeneseny na provozovatele dráhy. Na tratích provozovaných SŽDC platí, že činnosti spojené s procesem projednávání a schvalování MZ v mezinárodní přepravě zajišťuje dopravce.

**43.** Komunikace probíhá písemně, v mezinárodní přepravě v jednom z pracovních jazyků (němčina, francouzština, angličtina), pomocí číselných kódů podle přílohy 6.

**44.** Při přepravě železničních vozidel jedoucích na vlastních kolech musí být vyplněny údaje uvedené v příloze 7 nebo musí být údaje zahrnuty do číselných kódů uvedených v příloze 6.

**45.** Zásilky kódovaných ložných jednotek KD (např. kontejnery, výměnné nástavby, návěsy apod.), naložené na schválených nosných vozech KD s odpovídajícím kódem a jsou-li dopravovány po tratích s vyhlášeným kódem KD a ve vlacích KD, u nichž je uveden příslušný kód vlaku, nejsou považovány za mimořádné zásilky a nepodléhají zásadám tohoto předpisu. Kombinovanou dopravu, technickou organizací a podmínky pro dopravu ložných jednotek popisuje vyhláška UIC 596-6.<sup>6)</sup>

**46.** Na SŽDC se neprojednávají mimořádné zásilky, které vyhovují podmínkám PTL a jsou označeny souhlasovým znakem PTL (viz příloha 8). PTL zpracovává a vydává URMIZA pro zásilky určitého druhu nákladu/vozů (např. kontejnery, vozy bez označení RIV/RIC/TEN, se vzdáleností vnitřních náprav přes 17,5 m apod.). Platí pro všechny tratě

---

<sup>6)</sup> UIC 596-6 KD, technická organizace, podmínky pro dopravu ložných jednotek kombinované dopravy

provozované SŽDC a má charakter trvalého opatření. Podrobnosti viz část čtvrtá, kapitola III. Odbavování zásilek PTL viz články 77-82, 84 a 85.

## **Kapitola II**

### **Činnosti dopravce**

**47.** Činnosti a úkony, které provádí dopravce:

- a) přijímá požadavky na přepravu MZ od zákazníků,
- b) stanovuje vhodný vůz, způsob naložení a zajištění nákladu, kritické body zásilky, případně stanovuje přepravní a technické podmínky vyplývající z charakteru zásilky,
- c) navrhuje přepravní cestu včetně uvedení místa styku drah a předávacích stanic pro navazující dopravce,
- d) zpracovává a podává „Žádost o souhlas s přepravou MZ“ (dále jen „Žádost“):
  - na provozovatele dráhy, na jehož síti bude dopravu MZ provádět,
  - všem ostatním dopravcům na přepravě MZ zúčastněných. (Platí jen pro vedoucího projednávání v mezinárodní přepravě MZ a podmínkou je uvedení souhlasového znaku provozovatele dráhy),
- e) přijímá odsouhlasení přepravy MZ od provozovatelů drah, na nichž bude dopravu MZ provádět. SŽDC vyjadřuje odsouhlasení přepravy MZ v „Povolení pro mimořádnou zásilku“ (dále jen „Povolení“),
- f) vystavuje „Souhlas k přijetí MZ“ (dále jen „Souhlas“), kterým sděluje a potvrzuje vedoucímu projednávání a všem na přepravě MZ zúčastněným dopravcům svůj podíl na přepravě MZ (podíl na přepravní smlouvě). Podmínkou je odsouhlasení přepravy MZ provozovatelem dráhy, na jehož síti bude dopravu MZ provádět,
- g) přijímá souhlasy od všech dopravců na přepravě MZ zúčastněných,
- h) stanovuje cenu za přepravu MZ, vyrozumívá zákazníky a vlastní zaměstnance o podmínkách přepravy MZ.

## **Kapitola III**

### **Činnosti provozovatele dráhy**

**48.** Provozovatel dráhy koordinuje činnosti vedoucí k vyhodnocení a stanovení podmínek dopravy MZ:

- a) přijímá Žádost od dopravce,
- b) prověřuje prostorovou průchodnost a přechodnost zásilky pro přepravní cestu navrženou dopravcem, vyhodnocuje a stanovuje dopravní podmínky pro přepravu MZ a náklady za výkony provozovatele dráhy,
- c) dopravci vystavuje odsouhlasení, případně zamítnutí přepravy MZ,
- d) odsouhlasení (zamítnutí) přepravy MZ si vzájemně zasílají sousední provozovatelé dráhy s uvedením podmínek dopravy MZ na pohraničním traťovém úseku, pokud ujednání mezi provozovateli drah nestanoví jinak,
- e) pro dopravce a pro vlastní provozní zaměstnance zúčastněné na dopravě MZ vypracovává podklady, kterými jsou informováni o dopravě a o podmínkách dopravy MZ. Zaměstnanci URMIZA jsou oprávněni tyto podepisovat, včetně další korespondence týkající se projednávání a odsouhlasení přeprav MZ.

## Kapitola IV

### Obecné zásady při projednávání MZ

**49.** Žádost dopravce platí pro jednu zásilku s určitými rozměry, hmotností a způsobem naložení. Má-li být více různých MZ přepraveno společně jako jedna skupina/v jednom vlaku, musí být na to zvlášť upozorněno. V takovém případě může být podána jedna souhrnná žádost pro více zásilek pod jedním souhlasovým znakem MZ.

**50.** MZ, které na síti provozovatele dráhy vykazují stejné rozměry a přepravní podmínky, mohou být zahrnuty do jedné žádosti.

**51.** Zásilky, které jsou mimořádné pouze na síti provozovatele dráhy, v jehož působnosti přeprava začíná a vyžadují zvláštní podmínky, mohou být navazujícímu dopravci předány jako běžné zásilky. V těchto případech musí být v průvodních dokladech a v nálepce vzoru U uveden vlastní souhlasový znak doplněný poznámkou „běžná zásilka na ...“ (uvede se označení provozovatele dráhy např. DB, ÖBB, ŽSR).

**52.** Údaje o poloze těžiště se uvádějí v řádku číselného kódu (19), viz příloha 6, a ve tvaru:

0000 – 0000/0000 – 0000/0000 (mm)

Číselné hodnoty znamenají souřadnice podle:

- výšky od základny nákladu,
- vzdálenosti od okrajů nákladu v příčném směru,
- vzdálenosti od okrajů nákladu v podélném směru.

U zásilek, které mají být na přepravní cestě překládány, je nutno vždy uvádět polohu těžiště jednotlivých kusů nákladu.

**53.** Odsouhlasení (zamítnutí) přepravy MZ provozovatelem dráhy nebo dopravcem musí být oznámeno do 14 kalendářních dnů ode dne doručení žádosti. Pokud by tato doba nemohla být dodržena, musí provozovatel dráhy dopravci oznámit důvod a termín odsouhlasení (zamítnutí) přepravy MZ. Dopravce tuto skutečnost oznámí všem na přepravě zúčastněným dopravcům.

**54.** Odsouhlasení přepravy MZ musí platit nejméně 3 měsíce a může platit jen pro určitý časový úsek. Pokud by doba platnosti během přepravy uplynula z důvodu předem nepředvídatelných událostí, může být MZ dále přepravena až do stanice určení a nesmí být na základě propadlého data platnosti odmítnuta. Toto překročení nesmí být delší než sedm kalendářních dní.<sup>7)</sup> Po překročení tohoto termínu musí být zásilka znovu projednána.

**55.** Není-li MZ na síti některého provozovatele přepravitelná, musí o tom být informováni všichni dopravci na přepravě zúčastnění včetně uvedení důvodu odmítnutí, případně sdělení návrhu řešení přepravy (např. snížení výšky nákladu, použití jiného vozu apod.).

---

<sup>7)</sup> Neplatí na PKP, SNCF, HŽ a CFL (převzato z UIC 502-1 platné v době zpracování předpisu)

Projednání MZ bude zastaveno, když žadající dopravce svou žádost stáhne nebo MZ bude odmítnuta některým dopravcem.

**56.** Pokud dokumenty SŽDC povolující přepravu MZ nejsou k dispozici, nesmí MZ vstoupit na síť SŽDC. Pokud odsouhlasení přepravy MZ od všech na přepravě se podílejících dopravců nejsou k dispozici, nesmí být přeprava MZ započata.

**57. – 59.** Neobsazeno

## **ČÁST TŘETÍ**

### **PROJEDNÁNÍ PŘEPRAVY MZ**

#### **Kapitola I**

#### **Žádost dopravce**

**60.** Převahu MZ na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽDC je dopravce povinen projednat na URMIZA.

**61.** Požadavek podává dopravce písemně žádostí „Žádost o souhlas s přepravou MZ“. U jednotlivých položek žádosti použije číselné kódy podle přílohy 6, a to zvlášť pro každý jednotlivý případ. Dopravce v Žádosti uvede údaje o zásilce, podle kterých bude možno posoudit přepravu zásilky vzhledem k její mimořádnosti, zejména:

- a) druh zboží (kód NHM) a počet stejných zásilek,
- b) řadu vozů a technické údaje vozu (rozvor/vzdálenost otočných čepů, rozvor podvozku, počet náprav, délka přes nárazníky, hmotnost vozu, mezinárodní přechodnost RIV/RIC/TEN/, rastr přechodnosti nebo „žádná“),
- c) hmotnost nákladu, hmotnost na běžný metr, hmotnost na nápravu,
- d) kritické body zásilky (dále jen „KB“), poznámky ke KB, údaje o poloze těžiště; jen u zásilek s PLM,
- e) dopravce podílející se na přepravě MZ,
- f) stanici odesílací a případně specifikace místa odesílání
- g) stanici určení a případně i specifikaci místa dodání (přístavní molo),
- h) přepravní cestu s uvedením rozhodujících stanic, včetně seřadovacích a pohraničních stanic a míst styku drah,
- i) alternativní cestu, která ale musí vycházet a končit ve stanicích na navržené přepravní cestě,
- j) údaje o přepravě zásilky vlakem (např. pravidelný, zvláštní, vojenský), případně s omezením rychlosti vlaku,
- k) technické, přepravní podmínky vyplývající z charakteristiky nákladu, zásilky nebo přepravy (např. důvod proč vozidlo nenese označení RIV/RIC/TEN/rastr přechodnosti, stav brzdy, rychlost a jízda vozidla, doprovod zásilky, uzemnění zásilky, řazení a zákazy postrku, posunu apod.),
- l) požadovanou platnost, případně odkaz na dřívější povolení přepravy, datum odjezdu zásilky, požadavek na zpětnou přepravu,
- m) jiné údaje, které svým obsahem umožní objasnit mimořádnost nákladu, jeho bezpečné zajištění proti vychýlení, převržení nebo spadnutí apod.

**62.** Omezení rychlosti z důvodu přepravované zásilky musí dopravce uvést v technických podmínkách (číselný kód 28) a omezení rychlosti z důvodu hnacího vozidla uvede dopravce v údajích o přepravě vlakem (číselný kód 24).

**63.** Žádost dopravce je možno doručit na URMIZA elektronicky e-mailem, faxem, dopisem, případně prostřednictvím dohodnuté výměny dat mezi informačním systémem dopravce a aplikací MIMOZA na URMIZA. Bližší podrobnosti a vzor Žádosti jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy.

## Kapitola II

### Posouzení přepravy MZ na SŽDC a stanovení dopravních podmínek

- 64.** Na SŽDC vede URMIZA evidenci všech mimořádných zásilek podle souhlasového znaku mimořádné zásilky. Platné tvary souhlasových znaků jsou uvedeny v příloze 8 a na Portále provozování dráhy v části „Mimořádné zásilky“. Při evidenci mimořádných zásilek využívá aplikaci MIMOZA.
- 65.** URMIZA v žádosti dopravce zkontroluje údaje z hlediska úplnosti a věcné správnosti, případně si vyžádá doplnění žádosti nebo dodání náčrtku uložení, zajištění nákladu apod. Dále posoudí přepravní cestu navrženou dopravcem.
- 66.** Při posuzování a zjišťování možnosti přepravy MZ musí být dodržována zásada, že stanovenými dopravními podmínkami má být co nejméně narušován plynulý provoz železniční dopravy.
- 67.** Možnost přepravení MZ z hlediska prostorové průchodnosti (zásilky podle čl. 5. písm. a) posuzuje a dopravní podmínky stanovuje URMIZA pomocí aplikace MIMOZA-Překážky. Aplikace vyhodnocuje použitelný prostor a největší možnou vzdálenost uvažovaného vnitřního/vnějšího bodu zásilky od osy koleje. Podrobnosti, zásady a metodiku vyhodnocování použitelného prostoru pro příslušné zaměstnance SŽDC stanoví metodický pokyn. Aplikace MIMOZA-Překážky využívá data o překážkách prostorové průchodnosti tratí (dále jen „PPT“). Vedení aktuální databáze překážek PPT, zásady a zodpovědnost za měření překážek PPT, včetně zásad předávání dat o překážkách na URMIZA je stanoveno předpisem SŽDC (ČD) S65.
- 68.** Požadavek na změření překážek PPT pro určité trasy, případně vleček provozovaných SŽDC nebo pro určitou přepravu MZ větších rozměrů uplatňuje URMIZA u SŽDC – O13 GŘ (Odbor traťového hospodářství) podle předpisu SŽDC (ČD) S65. Předpokládané finanční náklady spojené se zajištěním měření překážek PPT musí Odbor traťového hospodářství sdělit na URMIZA ještě před započítáním měření.
- 69.** V případě, že na trati nebo v dopravních probíhají stavební práce a překážky neodpovídají databázi překážek PPT, uplatňuje URMIZA operativně požadavek na posouzení prostorové průchodnosti MZ u SŽDC – OŘ správy tratí, v jejímž obvodu se dané místo nachází. Opatření pro jízdu takové MZ, včetně případných nákladů (např. za doprovod nebo dozor na jízdu zásilky) sdělí správa tratí na URMIZA.
- 70.** Možnost přepravení MZ s překročenou hmotností (zásilky podle čl. 5. písm. b), případně přechodností, posuzuje a dopravní podmínky s ohledem na konstrukční únosnost tratí a mostů stanovuje SŽDC – O13 GŘ (Odbor traťového hospodářství), u něhož URMIZA požadavky uplatňuje. Jedná-li se o MZ s extrémní hmotností, která vyžaduje zvláštní opatření (např. podepření mostu), musí být tato opatření na URMIZA předem sdělena, včetně předpokládaných nákladů na zajištění opatření.
- 71.** Možnost přepravení MZ vyšší než je výška ložné míry posuzuje a dopravní podmínky s ohledem na výšku trakčního vedení (dále TV) stanovuje správa elektrotechniky a energetiky příslušného OŘ SŽDC, u níž URMIZA požadavky uplatňuje. Jedná-li se o MZ s extrémní výškou, která vyžaduje zvláštní opatření (např. vypnutí TV,

úprava a odtah TV nebo dozor při jízdě zásilky), musí být tato opatření na URMIZA předem sdělena, včetně předpokládaných nákladů na zajištění opatření.

**72.** Při posuzování přepravy ostatních MZ je URMIZA oprávněna požadovat vyjádření a stanovení dopravních podmínek od dalších odborných útvarů GŘ SŽDC, včetně případného vyčíslení finančních nákladů spojených se zajištěním jejich činností.

**73.** Vzniknou-li provozovateli dráhy náklady při posuzování přepravy MZ podle článků 68-72, URMIZA neprodleně o této skutečnosti informuje dopravce. Neodsouhlasí-li dopravce výši nákladů provozovatele dráhy, URMIZA proces posuzování přepravy MZ zastaví.

Případná jednání dopravce s URMIZA o úpravě MZ a dalším postupu (například zmenšení rozměrů nákladu, podložení nákladu, podání nové Žádosti apod.) jsou možná.

**74.** Pro dopravu MZ, kromě základních ustanovení uvedených v předpisu SŽDC D1, přicházejí v úvahu následující druhy dopravních podmínek. Konkrétní podmínky pro dopravu MZ uvádí Příkaz nebo PTL.

- a) bez zvláštních opatření a podmínek,
- b) uvolnění námezníků sousedních kolejí, kolem kterých bude zásilka projíždět na vzdálenost uvedenou v Příkazu k dopravě nebo v PTL,
- c) zákaz setkání se železničními vozidly jedoucími po sousední koleji na dvou a více kolejných tratích a souběhu tratí,
- d) dovolené setkání s vlakem, který veze zásilku s PLM na dvou a více kolejných tratích a na souběhu tratí,
- e) snížená základní rychlost,
- f) snížená rychlost přes výhybky a kolem těsných míst (překážek PPT),
- g) zákaz jízdy po některé traťové nebo staniční koleji, stanovení jízdy po určité koleji,
- h) jízda s doprovodem nebo za dozoru zaměstnance SŽDC,
- i) vypnutí TV nebo jeho úpravou,
- j) přechodné odstranění překážky,
- k) odsun nebo zdvih/pokles zásilky u vozu umožňujícího stranový nebo výškový posuv nosného mostu, podélných nosníků nebo nákladu,
- l) ostatní podmínky, které mohou vyplynout z charakteru zásilky a vztahu k poježděné trati nebo k zařízení SŽDC.

### **Kapitola III**

#### **Povolení přepravy MZ**

**75.** Po kladném vyhodnocení zásilky vyhotoví URMIZA Povolení, v němž použije číselné kódy podle přílohy 7. Povolení obsahuje zejména:

- a) souhlasový znak MZ a dobu platnosti,
- b) údaje o druhu, rozměrech a hmotnosti zásilky,
- c) povolené řady vozů,
- d) podmínky pro nakládku zásilky (např. kritické body, údaje o poloze těžiště, podložení a zajištění nákladu),

- e) dopravce na síti SŽDC, navazující dopravce,
- f) stanici odesílací, stanici určení a stanovenou cestu (včetně alternativní), údaj o přepravě zásilky vlakem,
- g) technické, přepravní a dopravní (všeobecné provozní) podmínky, za kterých je možno přepravu realizovat, vyjma konkrétních omezení na tratích a ve stanicích,
- h) údaje o nákladech SŽDC na projednání a stanovení podmínek dopravy MZ, případně o dalších nákladech SŽDC při posuzování přepravy MZ (viz čl. 73).

**76.** Povolení je určeno dopravci, který o projednání přepravy MZ požádal. Doručení je možné elektronicky e-mailem, faxem, dopisem, případně prostřednictvím dohodnuté výměny dat mezi informačním systémem dopravce a aplikací MIMOZA na URMIZA.

Povolením sděluje URMIZA dopravci, že daná MZ je v době platnosti po stanovené cestě (včetně alternativních cest) přepravitelná.

Je-li za stanicí určení uvedeno „a zpět“, platí Povolení i pro zpětnou přepravu MZ.

Jakákoliv změna údajů uvedených v Povolení musí být znovu projednána a odsouhlasena.

Proces projednávání a schvalování přepravy MZ je na SŽDC zpoplatněn. Cenová nabídka provozovatele dráhy pro MZ je zveřejněna na Portále provozování dráhy.

## Kapitola IV

### Zásady při nakládání a odbavování MZ

**77.** Náklad smí být naložen pouze na povolené vozy (řady vozů), které jsou uvedeny v Povolení nebo v PTL.

**78.** Způsob naložení nesmí ohrožovat ani náklad ani bezpečnost provozu, a to ani následkem otřesů a jiných pohybů, které se vyskytují v běžném železničním provozu. Naložené předměty musí být upevněny a zajištěny tak, aby se během přepravy neposunuly. Pro určitý náklad je nutno předpokládat možnost podélného posunutí, které musí být omezeno vhodnými prostředky. Příklady nakládky a zajištění nákladu uvádí např. Nakládací směrnice UIC.

**79.** Zásilka přesahující výšku 4650 mm nad temenem kolejnice musí být uzemněna (tzn. vodivě spojena s kostrou vozu) měděným lanem o vodivém průřezu min. 50 mm<sup>2</sup> nebo ocelovým lanem o průřezu 2x 80 mm<sup>2</sup> nebo 1x 160 mm<sup>2</sup>. Platí pro jízdy po elektrizovaných tratích a kolejích ve stanicích.

**80.** U zásilek s PLM nesmí skutečné míry zásilky překročit hodnoty kritických bodů uvedených v Povolení nebo v PTL a za jejich dodržení je zodpovědný dopravce. Pokud nejsou dodrženy hodnoty KB, nesmí být zásilka přepravena (nesmí být převzata k přepravě).

**81.** MZ musí být označena na obou stranách zásilky „Nálepkou pro mimořádné zásilky – vzor U“ (modrá nebo bílá). Vzor uveden v příloze 9. Nálepka se rozdělí na dvě poloviny. Malý útržek (spodní díl) se oddělí a nalepí na horní okraj papírového nákladního listu. U elektronického nákladního listu, nebo když se nákladní list nepoužívá, nalepení útržku



odpadá. Na nálepce musí být uveden souhlasový znak provozovatele dráhy, celková hmotnost, hmotnost na běžný metr vozu, nejvyšší nápravový tlak, kritické body. U skupiny shodných zásilek (vozidel) stačí označení první a poslední zásilky (vozidla) skupiny.

V mezinárodní přepravě musí být uvedeny na nálepce i na útržku všechny souhlasové znaky, a to v pořadí podle přepravní cesty.

**82.** Označení nálepkou vzoru U se nevyžaduje:

- a) u zásilek doprovázené KD v ucelených vlacích mezi terminály,
- b) u zásilek nedoprovázené KD v dohodnutých vlacích,
- c) pokud to bylo ujednáno mezi všemi na přepravě se podílejícími dopravci. Platí v mezinárodní přepravě a dopravce to musí uvést v Žádosti. Odchylka v označení MZ se uvádí v přepravních podmínkách v Příkazu nebo PTL.

**83.** Zásilka s PLM, která má být přepravena v určitém směrovém postavení, se označí „Nálepkou označující polohu zásilky vzhledem ke směru jízdy – vzor O“ (viz příloha 10). Označí se ta strana nákladu, která byla určena v Povolení.

**84.** Za dodržení stanovené řady vozů, zajištění nákladu, shodu rozměrů zásilky, označení příslušnými nálepkami, připravení zásilky k přepravě a splnění přepravních a technických podmínek je zodpovědný dopravce.

**85.** U mimořádných zásilek není dovolena změna stanice určení, s výjimkou případu, kdy MZ ukončí jízdu v některé stanici na stanovené cestě (včetně alternativní).

**86.** Přeshraniční přepravy MZ musí být předhlašovány prostřednictvím předávajícího dopravce.

## **Kapitola V**

### **Dopravní průzkum trasy MZ**

**87.** Dopravní průzkum trasy MZ znamená zjišťování, zda MZ, zpravidla extrémních rozměrů nebo hmotnosti, je po určité trase přepravitelná. Požadavek na dopravní průzkum trasy MZ podává dopravce písemně volnou formou, případně využije Žádost a zvýrazní dopravní průzkum. V požadavku použije číselné kódy podle přílohy 6. Požadavek je možno doručit na URMIZA elektronicky e-mailem, faxem, dopisem, případně prostřednictvím dohodnuté výměny dat mezi informačním systémem dopravce a aplikací MIMOZA na URMIZA

**88.** Při posuzování dopravního průzkumu trasy MZ postupuje URMIZA stejným způsobem, jako při posuzování a zjišťování možnosti přepravy MZ, které je uvedeno v člancích 67 až 72. Výsledek dopravního průzkumu trasy MZ sdělí URMIZA dopravci volnou formou s uvedením případných opatření a nákladů provozovatele dráhy. Proces posuzování dopravního průzkumu trasy MZ je na SŽDC zpoplatněn a cenová nabídka je zveřejněna na Portále provozování dráhy.

**89. – 90.** Neobsazeno

## **ČÁST ČTVRTÁ**

### **DOPRAVA MIMOŘÁDNÝCH ZÁSILEK**

#### **Kapitola I**

##### **Obecné podmínky pro dopravu MZ**

- 91.** Pro dopravu mimořádných zásilek obecně platí ustanovení předpisu SŽDC D1. V této oblasti předpis D31 doplňuje zásady zpracování a vydávání dokumentů a podmínek pro dopravu mimořádných zásilek.
- 92.** Za odsouhlasení a akceptování podmínek pro dopravu MZ dopravcem se považuje přijetí zásilky k přepravě nebo převzetí zásilky od předávajících dopravců.
- 93.** MZ smí být zařazena do vlaku teprve tehdy, až když je pro dopravu MZ vydán „Příkaz k dopravě MZ“ (dále jen Příkaz) ve formě Edps nebo pokud se zásilka dopravuje podle části čtvrté, kapitoly III.
- 94.** Podmínky pro dopravu MZ, které stanovila URMIZA musí být splněny a dodrženy.

#### **Kapitola II**

##### **Doprava MZ podle Edps „Příkaz k dopravě MZ“**

**95.** Dopravní podmínky, které byly na SŽDC stanoveny, zpracovává URMIZA. Pro dopravu MZ vydává Příkaz prostřednictvím aplikace „DEPEŠE II“, která přidělí číslo Edps. Příkaz je určen dopravci a všem zaměstnancům SŽDC, kteří plánují, připravují a zabezpečují dopravu MZ. Obsahuje číslo MZ (souhlasový znak), dobu platnosti, druh zboží (číselný kód 1a podle Přílohy 6), stanici odesílací/určení (č. kód 21/22) nebo místo styku drah, řadu vozu/vozidla, případné kritické body s poznámkami (č. kódy 12-15 a 19), stanovenou cestu, popř. alternativní (č. kód 23b), podmínky pro dopravu MZ a případně doplňující pokyny. Podmínky pro dopravu MZ zahrnují přepravní, technické a dopravní podmínky. Dopravní podmínky se skládají ze všeobecných provozních podmínek platných pro všechny přepravní cesty a konkrétních omezení na tratích a v dopravnách.

Je-li za stanicí určení/místem styku drah a za stanovenou (příp. alternativní) cestou uvedeno „a zpět“, tak Příkaz platí i pro zpětnou přepravu.

Příkaz lze využít i pro jízdy MZ v části stanovené/alternativní cesty.

- 96.** Příkaz zpracovává a vydává URMIZA v zásadě ihned po vydání Povolení vyjma:
- a) zásilek naložených na speciálních hlubinových vozech se stranovým nebo výškovým posuvem,
  - b) jednotlivých mimořádných zásilek (např. rozměrově objemné MZ, specifického charakteru apod.), které mají rozsáhlé dopravní podmínky. Na takové případy bude dopravce upozorněn v Povolení.

V obou případech se Příkaz zpracovává a vydává pro plánovaný termín přepravy. Dopravce musí požadavek na vydání Příkazu a termín přepravy písemně volnou formou sdělit na URMIZA předem, minimálně 5 pracovních dní, pokud nebude v Povolení požadováno více dní.

**97.** V průběhu doby platnosti Povolení může být Příkaz aktualizován, tedy nahrazen novým Příkazem, z důvodů např.:

- a) při změně dopravních omezení na tratích a v dopravních vlivem změn v prostorové průchodnosti tratí, přechodnosti nebo charakteristiky tratí a dopraven. Zpracovává a vydává URMIZA ihned po obdržení těchto změn od příslušných odborných útvarů SŽDC,
- b) konání výluk nebo při vzniku mimořádných událostí se zastavením nebo výrazným omezením provozu a MZ je nutno odklonit po přepravní cestě, která není odsouhlasena, a nejsou pro ni stanoveny dopravní podmínky. Požadavek na odklonění MZ uplatňuje vždy dopravce na URMIZA jako alternativní cestu podle čl. 61i). Po kladném vyhodnocení zásilky a prověrky URMIZA doplní požadovanou alternativní cestu a vydá nový Příkaz.

**98.** Pro každou povolenou MZ platí vždy jeden, aktuálně platný Příkaz. Příkazy jsou dostupné v aplikaci „Prohlížeč MZ“ na Portále provozování dráhy.

Proces zpracování a vydání Příkazu je na SŽDC zpoplatněn a cenová nabídka je zveřejněna na Portále provozování dráhy.

**99.** Pro potřeby návaznosti na další aplikace SŽDC (např. KADR) je každý Příkaz doplněn identifikačním číslem, tzv. EGID. EGID obsahuje číslo MZ (souhlasový znak) a pořadové číslo, které značí počet vydaných Příkazů k danému číslu MZ. Číslování je vzestupné a aktuálně platný Příkaz má nejvyšší pořadové číslo.

## **Kapitola III**

### **Doprava zásilek PTL**

**100.** Podmínky pro dopravu zásilky PTL zpracovává a vydává URMIZA jako tiskový dokument charakteru trvalého opatření a platí:

- a) na všech tratích dráhy celostátní a drah regionálních provozovaných SŽDC,
- b) pro všechny dopravce oprávněné k provozování drážní dopravy na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽDC,
- c) pro vyjmenovaný druh zboží, nákladu a rozměrů zásilky,
- d) pro povolené vozy určitých technických parametrů.

**101.** Dopravní podmínky jsou zpracovány pro všechny tratě provozované SŽDC. Zahrnují všeobecné provozní podmínky platné pro všechny tratě a konkrétní omezení na tratích a v dopravních.

**102.** Platné PTL jsou dostupné v aplikaci „Prohlížeč MZ“ na Portále provozování dráhy.

**103.** Pro potřeby návaznosti na další aplikace SŽDC (např. KADR) je každý PTL doplněn identifikačním číslem, tzv. EGID. EGID obsahuje číslo PTL (souhlasový znak) a pořadové

číslo, které značí počet vydaných PTL k danému číslu PTL. Číslování je vzestupné a aktuálně platný PTL má nejvyšší pořadové číslo.

## **Kapitola IV**

### **Mimořádnosti při dopravě MZ**

**104.** Zjistí-li se, že pro mimořádnou zásilku není vydán platný Příkaz nebo PTL nebo se dopravuje mimo stanovenou/alternativní cestu a nejsou pro ni stanoveny dopravní podmínky, případně se zásilka stane z nějakých důvodů mimořádnou, musí se ihned zadržet a ohlásit podle čl. 3913 předpisu D1. Dopravce s URMIZA projedná další způsob dopravy. Dále se postupuje podle ustanovení čl. 93.

**105.** Dojde-li k poškození mimořádné zásilky během dopravy, je nutno ji zadržet a ohlásit dopravci. Po každé úpravě nákladu nebo přeložení na jiný vůz (stanovené řady), musí být rozměry zásilky znovu přezkoušeny dopravcem. Pokud skutečné míry zásilky nepřekračují hodnoty kritických bodů uvedených v Povolení a v Příkazu nebo v PTL, je možno pokračovat v dopravě zásilky podle vydaných dokumentů.

**106.** Pokud se rozměry zásilky změnily nebo byl použit vůz jiné řady, než je stanoveno, musí dopravce zásilku znovu na URMIZA projednat podle části třetí. Pro další dopravu MZ musí být vydáno nové Povolení a nový Příkaz.

**107. – 114.** Neobsazeno

## **ČÁST PÁTÁ**

### **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

#### **Změnové řízení**

**115.** Výjimky z tohoto předpisu povoluje NŘP. Z ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů, není možno výjimky udělovat.

**116.** Změny příloh tohoto předpisu schvaluje a povoluje ředitel O11.

**117.** Dnem účinnosti tohoto předpisu se ruší Předpis SŽDC (ČD) D 31 – Směrnice pro přepravu zásilek s překročenou ložnou mírou, zásilek těžkých nebo dlouhých s účinností od 1. 1. 1977.

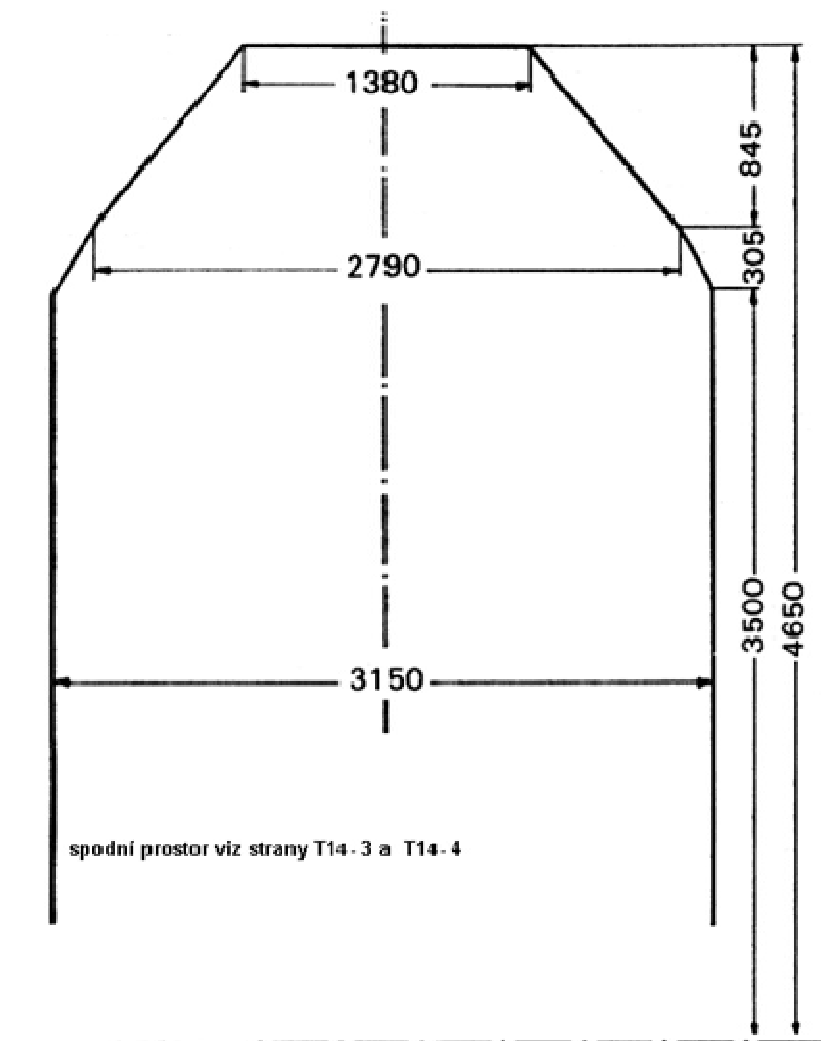
**118.** Tento předpis nabývá účinnosti dne 1. června 2015.

## SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

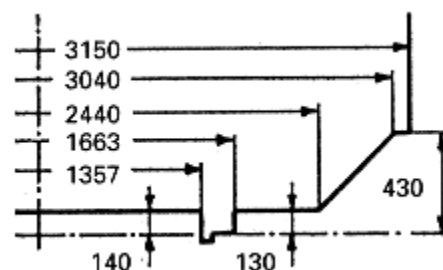
<b>SŽDC D1</b>	Dopravní a návěstní předpis
<b>SŽDC D7</b>	Předpis pro operativní řízení provozu
<b>SŽDC D2/81</b>	Doprava speciálních vozidel podle typů
<b>SŽDC (ČD) S65</b>	Evidence překážek prostorové průchodnosti tratí ČD
<b>SŽDC Is10</b>	Směrnice SŽDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)
<b>ČSN 28 0312</b>	Obrysy pro kolejová vozidla s rozchodem 1435 a 1520 mm
<b>ČSN 73 6320</b>	Průjezdne průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vleček normálního rozchodu
<b>ČSN EN 15273-1</b>	Průjezdne průřezy tratí a obrysy vozidel – Část 1: Obecně – Společné zásady pro infrastrukturu a vozidla
<b>ČSN EN 15273-3</b>	Průjezdne průřezy tratí a obrysy vozidel – Část 3: Průjezdne průřezy tratí
<b>ČSN EN 15528+A1</b>	Železniční aplikace – Traťové třídy zatížení pro určení vztahu mezi dovoleným zatížením infrastruktury a maximálním zatížením vozidly

## **PŘÍLOHY**

## Příloha 1 – Ložná míra a poloviční šířky ložné míry



### Spodní část ložné míry:



### Poznámka:

Ložná míra je platná také u některých zahraničních provozovatelů drah a je uvedena včetně spodních částí v Nakládací směrnici UIC, v tabulce 1<sub>4</sub> (str. 1 – 4)



**Poloviční šířky ložné míry**

Výška nad temenem kolejnice	Příslušná poloviční šířka	Výška nad temenem kolejnice	Příslušná poloviční šířka	Výška nad temenem kolejnice	Příslušná poloviční šířka	Výška nad temenem kolejnice	Příslušná poloviční šířka
mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
		3 800	1 398	4 100	1 149	4 400	899
430	1 575	-	-	-	-	-	-
3 500	1 575	805	1 395	-	-	-	-
3 510	1 569	810	1 391	110	1 141	410	890
3 520	1 563	820	1 382	120	1 132	420	882
3 530	1 557	830	1 374	130	1 124	430	874
3 540	1 551	840	1 366	140	1 116	440	865
3 550	1 545	3 850	1 357	4 150	1 107	4 450	857
3 560	1 540	860	1 349	160	1 099	460	849
3 570	1 534	870	1 341	170	1 090	470	840
3 580	1 528	880	1 332	180	1 082	480	832
3 590	1 522	890	1 324	190	1 074	490	823
3 600	1 516	3 900	1 316	4 200	1 065	4 500	815
610	1 510	910	1 307	210	1 057	510	807
620	1 504	920	1 299	220	1 049	520	798
630	1 498	930	1 291	230	1 040	530	790
640	1 492	940	1 282	240	1 032	540	782
3 650	1 486	3 950	1 274	4 250	1 024	4 550	773
660	1 481	960	1 266	260	1 015	560	765
670	1 475	970	1 257	270	1 007	570	757
680	1 469	980	1 249	280	999	580	748
690	1 463	990	1 241	290	990	590	740
3 700	1 457	4 000	1 232	4 300	982	4 600	732
710	1 451	010	1 224	310	974	610	723
720	1 445	020	1 216	320	965	620	715
730	1 439	030	1 207	330	957	630	707
740	1 433	040	1 199	340	949	640	698
750	1 427	4 050	1 191	4 350	940	4 650	690
760	1 422	060	1 182	360	932		
770	1 416	070	1 174	370	924		
780	1 410	080	1 166	380	915		
790	1 404	090	1 157	390	907		
3 800	1 398	4 100	1 149	4 400	899		

**Příloha 2 – Omezení ložné šířky mezi nápravami nebo otočnými čepy**

Vodorovné nejmenší vzdálenosti v cm mezi ložnou mírou a částmi nákladu, které leží mezi nápravami nebo otočnými čepy

Vzdálenost náprav nebo otočných čepů	Vzdálenost uvažovaného průřezu od nejbližší ležící nápravy, případně nejbližší ležícího otočného čepu																			
m	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	9	10	11	12
7,5	0	0	0	0	0	0	0	0												
8	0	0	0	0	0	1	1	1												
9	0	0	0	0	1	1	1	2	2											
10	0	0	0	1	1	2	2	2	3	3										
11	0	0	0	1	2	2	3	3	3	4	4									
12	0	0	1	2	2	3	4	4	4	5	5	5								
13	0	0	1	2	3	4	4	5	5	6	6	6	6							
14	0	0	1	2	3	4	5	6	6	7	7	7	7	7						
15	0	0	2	3	4	5	6	6	7	8	8	8	9	9	9					
16	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	9	10	10	10	10	10				
17	0	1	2	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	12	12	12			
18	0	1	3	4	5	7	8	9	10	11	11	12	13	13	13	14	14			
19	0	1	3	4	6	7	8	10	11	12	12	13	14	14	15	15	16	16		
19,5	0	1	3	5	6	7	9	10	11	12	13	14	14	15	16	16	16	17		
20	0	1	3	5	6	8	9	10	12	13	14	14	15	16	16	17	17	18		
20,5	0	1	3	5	7	8	9	11	12	13	14	15	16	16	17	18	19	19	19	
21	0	2	3	5	7	8	10	11	12	14	15	16	16	17	18	19	20	21	21	
21,5	0	2	4	5	7	9	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	23	
22	0	2	4	6	7	9	11	12	13	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25	
24	0	2	4	6	8	10	12	14	15	17	18	20	22	24	26	27	29	31	32	32
26	0	3	5	7	9	11	13	15	17	19	22	24	27	29	31	32	35	38	39	40
28	0	3	6	8	10	13	15	17	20	23	26	28	31	33	36	38	41	44	47	48
30	1	3	6	9	11	14	16	19	23	26	29	32	35	38	41	43	47	51	54	56

Pro jiné než v tabulce uvedené základní hodnoty se použijí nejbližší vyšší hodnoty tabulky.

**Poznámky**

- Vodorovné nejmenší vzdálenosti se pro ty části nákladu, které leží méně než 430 mm nad temenem kolejnice, zvětší o 5 cm.
- Vodorovné nejmenší vzdálenosti se u ložných jednotek, které by se mohly kymáčet v příčném směru, zvětší o:
  - 10 cm u stohů (např. stavební ocelové výztuže), které přečnávají nad klanice,
  - 5 cm u vozidel s pneumatikami, bez vázání pro části, které leží výše než 3200 mm nad temenem kolejnice.
- U nákladů na podvozkových vozech se zvětší vodorovné nejmenší vzdálenosti pro části nákladu mezi otočnými čepy, a to při rozvoru podvozku
  - nad 4,0 m do 6,0 m o 1 cm,
  - nad 6,0 m o 2 cm.

### Příloha 3 – Omezení ložné šířky přes nápravy nebo otočné čepy

Vodorovné nejmenší vzdálenosti v cm mezi ložnou mírou a těmi částmi nákladu, které přesahují **přes nápravy nebo otočné čepy**.

Vzdá- lenost náprav nebo otočných čepů	Vzdálenost v úvahu přicházejícího průřezu od nejbližle ležící nápravy případně nejbližle ležícího otočného čepu v cm																					
m	0,5	1	1,5	1,7	2	2,2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	8,5	9	9,5	10
7,5	0	0	2	3	3	4	5	7	9	11	13	16	18	21	23	26	29	32	37	42	46	52
8	0	0	2	3	4	4	5	7	9	11	14	16	18	21	23	26	29	33	38	42	47	53
9	0	0	2	3	4	5	6	7	10	12	14	16	19	21	24	27	30	35	39	44	49	55
10	0	0	2	3	4	5	6	8	10	12	14	17	19	22	25	27	32	36	41	46	52	57
11	0	0	2	3	4	5	6	8	10	13	15	17	20	23	25	29	34	38	43	49	54	59
12	0	1	2	3	4	5	6	9	11	13	15	18	21	23	26	31	36	41	46	51	56	62
13	0	1	3	4	5	6	7	9	11	14	16	19	21	24	28	33	38	43	48	53	59	65
14	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	19	22	25	30	35	40	45	50	56	62	68
15	0	1	3	4	5	6	8	10	12	15	18	20	23	27	32	37	42	47	53	59	65	71
16	0	1	3	4	6	7	8	10	13	16	18	21	24	29	34	39	44	50	55	61	67	74
17	0	1	4	5	6	7	8	11	13	16	19	22	25	30	36	41	46	52	58	64	70	77
18	0	2	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	27	32	38	43	49	55	61	67	73	80
19	0	2	4	5	7	8	9	12	15	18	21	24	29	34	40	45	51	57	63	70	76	83
19,5	0	2	4	5	7	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41	46	52	58	65	71	77	84
20	0	2	4	6	7	8	10	12	15	18	21	25	30	36	42	47	53	60	66	72	79	86
20,5	0	2	5	6	7	8	10	13	16	19	22	26	31	37	43	48	55	61	67	74	80	87
21	0	2	5	6	7	9	10	13	16	19	22	27	32	38	44	50	56	62	68	75	82	89
21,5	0	2	5	6	7	9	10	13	16	19	23	28	33	39	45	51	57	63	70	77	83	90
22	0	2	5	6	8	9	11	13	17	20	23	28	34	40	46	52	58	65	71	78	85	92
24	0	3	5	7	8	10	11	15	18	21	26	31	37	44	50	56	63	70	77	84	91	98
26	0	3	6	8	9	11	12	16	19	23	29	35	41	47	54	61	68	75	82	89	97	105
28	0	3	7	8	10	12	13	17	20	25	31	38	44	51	58	65	72	80	87	95	103	111
30	0	4	7	9	11	12	14	18	22	28	34	41	48	55	62	70	77	85	93	101	109	118
Pro jiné než v tabulce uvedené základní hodnoty se použijí nejbližle vyšší hodnoty tabulky.																						

Pro jiné než v tabulce uvedené základní hodnoty se použijí nejbližší vyšší hodnoty tabulky.

#### Poznámky

1. Vodorovné nejmenší vzdálenosti se pro ty části nákladu, které leží méně než 430 mm nad temenem kolejnice, zvětší o 5 cm.
2. Vodorovné nejmenší vzdálenosti se u ložných jednotek, které by se mohly kymáčet v příčném směru, zvětší o:
  - 10 cm u stohů (např. stavební ocelové výztuže), které vyčnívají nad klanice,
  - 5 cm u vozidel s pneumatikami, bez vázání pro části, které leží výše než 3200 mm nad temenem kolejnice (neplatí pro vozidla na horní ložné plošině dvoupatrových vozů).

**Příloha 4 – Vzorce pro výpočet příčného omezení  $E_i$  a  $E_a$** 

Hodnoty pro příčné omezení (zúžení)  $E_i$  a  $E_a$ , které nejsou v tabulkách 2<sub>1</sub> a 2<sub>3</sub> uvedeny, se vypočtou podle vzorců:

$$E_i = \frac{am - m^2}{500} + \frac{1,465 - d}{2} + q + w + \frac{p^2}{2000} - k + \alpha \quad (1)$$

$$E_a = \frac{an + n^2}{500} + \left( \frac{1,465 - d}{2} + q + w \right) \frac{2n + a}{a} - \frac{p^2}{2000} - k + \beta \quad (2)$$

v nichž značí:

- $E_i$  = příčné omezení (zúžení) pro příčné řezy mezi dvojkolími nebo mezi otočnými čepy podvozků;
- $E_a$  = příčné omezení (zúžení) pro příčné řezy vně dvojkolí nebo vně otočných čepů podvozků;
- $a$  = rozvor krajních dvojkolí u vozidel bez podvozků nebo vzdálenost otočných čepů podvozků nebo jejich ekvivalent u podvozkových vozů v metrech;
- $m$  = vzdálenost od uvažovaného řezu k přilehlému krajnímu dvojkolí nebo nejbližšímu otočnému čepu pro řezy mezi dvojkolími nebo otočnými čepy v metrech;
- $n$  = vzdálenost od uvažovaného řezu k přilehlému krajnímu dvojkolí nebo nejbližšímu otočnému čepu pro řezy vně dvojkolí nebo otočných čepů v metrech;
- $p$  = rozvor podvozku (vzdálenost krajních dvojkolí podvozku) v metrech;
- $k$  = součinitel bezpečnosti uvažující odchylky koleje (při  $R = 250$  m)  
 $k = 0,075$  m (pro části nákladu uloženého 430 mm a výše nad TK)  
 $k = 0,025$  m (pro části nákladu uloženého níže než 430 mm nad TK);
- $d$  = rozchod dvojkolí  
 $d = 1,410$  m (rozchod dvojkolí nejvíce zmenšený opotřebením);
- $q$  = příčná vůle mezi dvojkolím a rámem podvozku nebo dvojkolím a skříní u vozidel bez podvozků;
- $w$  = příčná vůle mezi podvozkem a skříní  
 $q + w = 0,015$  m ( $R = 250$  m).

$$\alpha = 0, \quad \text{je-li: } am - m^2 + \frac{p^2}{4} \leq 80$$

$$\alpha = \frac{1}{750} \left( am - m^2 + \frac{p^2}{4} - 80 \right) \quad \text{je-li: } am - m^2 + \frac{p^2}{4} > 80$$

$$\beta = 0, \quad \text{je-li: } an + n^2 - \frac{p^2}{4} \leq 120$$

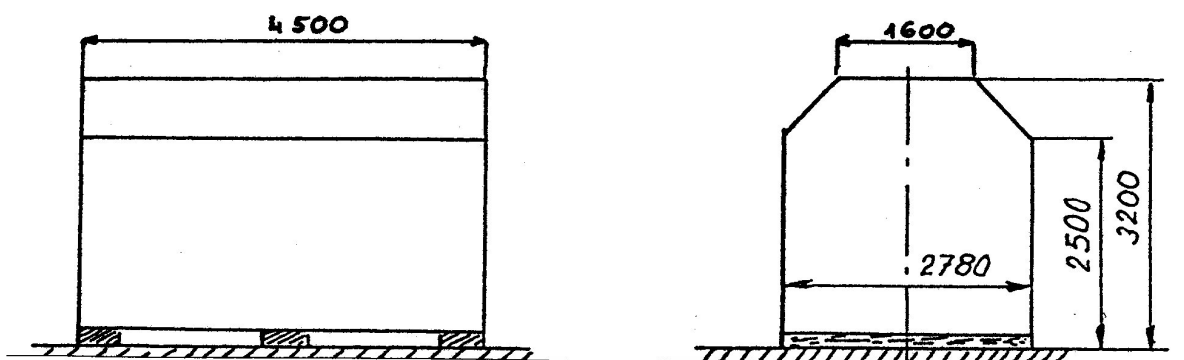
$$\beta = \frac{1}{750} \left( an + n^2 - \frac{p^2}{4} - 120 \right) \quad \text{je-li: } an + n^2 - \frac{p^2}{4} > 120$$

## Příloha 5 – Příklady posouzení zásilky k ložné míře

Posouzení zásilky k ložné míře se provede podle následujícího příkladu:

Požaduje se přeprava 2 beden o rozměrech:

*délka = 4500 mm,  
do výšky = 2,5 m je šířka 2780 mm,  
ve výšce = 3,2 m je šířka 1600 mm*



Obr. 1

Náčrtek rozměrů zásilky v mm

Naloženy budou na voze Smmp:

*vzdálenost otočných čepů (a) = 9400 mm  
výška podlahy vozu nad temenem kolejnice = 1255 mm*

U posuzovaných bodů zásilky se stanoví poloviční šířka zásilky a výška nad temenem kolejnice (TK) v mm:

**bod A:** *výška = výška podlahy vozu + výška nákladu, tj.  $1255 + 2500 = 3755$  mm  
poloviční šířka zásilky:  $2780 : 2 = 1390$  mm*

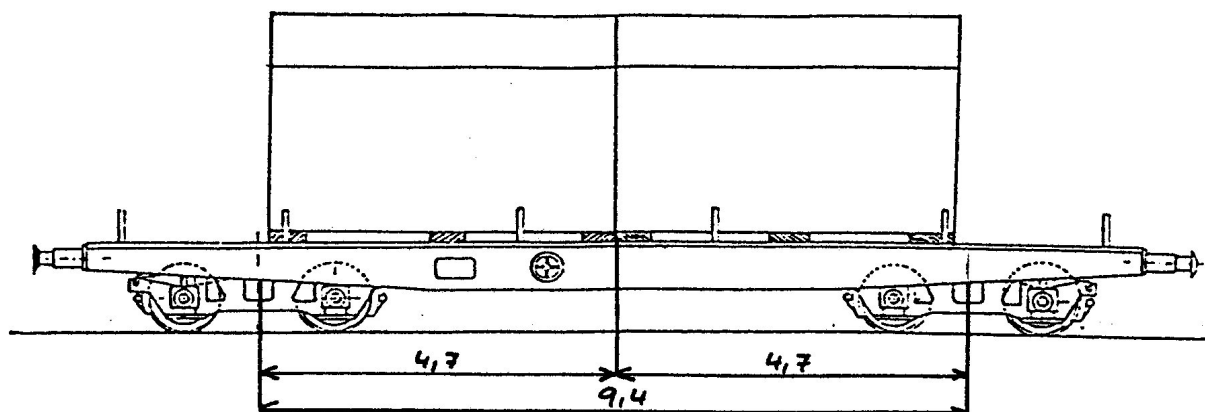
**bod B:** *výška = výška podlahy vozu + výška nákladu, tj.  $1255 + 3200 = 4455$  mm  
poloviční šířka zásilky:  $1600 : 2 = 800$  mm*

Zásilku 2 beden je možno naložit dvěma způsoby. Obě bedny se mohou umístit buď na střed vozu, nebo nad podvozky.

Při naložení na střed (mezi čepy) je vzdálenost uvažovaného řezu zásilky od otočného čepu největší a zde bude i největší hodnota  $E_i$  (hodnota  $E_a = 0$ ).

Při naložení nad podvozky (přes čepy) se musí určit vzdálenost uvažovaného řezu zásilky od otočného čepu směrem dovnitř a směrem ven. Budou tedy dva uvažované řezy zásilky. Jeden pro stanovení hodnoty  $E_i$  a druhý pro stanovení hodnoty  $E_a$ . Část ložné délky vozu, na kterou připadá prostor přes otočné čepy, se někdy nazývá "převís". Při využití celé ložné délky vozu se převís vypočte tak, že od ložné délky se odečte vzdálenost otočných čepů (náprav) vozu a výsledek se dělí dvěma.

## 1. Naložení nákladu na střed vozu (mezi čepy)



Obr. 2

Naložení na střed vozu a největší vzdálenost od otočného čepu v m

Vzdálenost otočných čepů vozu je 9400 mm.

Celková délka obou beden je 9000 mm, celý náklad je umístěn mezi otočnými čepy.

### a) Zjištění příčného omezení (zúžení) $E_i$ :

- Z tabulky 2<sub>1</sub> „Omezení ložné šířky na tratích kontinentu – mezi nápravami nebo otočnými čepy“ (UIC-Nakládací směrnice, Svazek 1 nebo příloha 2 předpisu) se zjistí hodnota příčného omezení (zúžení)  $E_i$  pro části nákladu mezi otočnými čepy. U ložení na střed je vzdálenost od otočného čepu největší, tj. se rovná  $\frac{1}{2}$  rozvoru náprav nebo vzdálenosti otočných čepů.
- Vzdálenost od otočného čepu je:  $9400 : 2 = 4700 \text{ mm} = 4,7 \text{ m}$ .
- V tabulce 2<sub>1</sub> se vyhledá nejbližší vyšší hodnota vzdálenosti 4,7 m, tj. 5 m a pro rozvor 9,4 m rovněž nejbližší vyšší hodnota, tj. 10 m

Vyhledaným hodnotám odpovídá číslice 3, tzn. příčné omezení (zúžení)  $E_i = 30 \text{ mm}$

### b) Zjištění poloviční šířky ložné míry:

- Pro každý bod obrysu zásilky se zjistí poloviční šířka ložné míry podle tabulky 1<sub>4</sub> (UIC-Nakládací směrnice, Svazek 1 nebo příloha 1 předpisu). Pro jiné než v tabulce uvedené hodnoty výšky nad TK se použije nejbližší vyšší hodnota.

**Bod A:** výška 3755 mm nad TK (pro 3760): **poloviční šířka ložné míry = 1422 mm**

**Bod B:** výška 4455 mm nad TK (pro 4460): **poloviční šířka ložné míry = 849 mm**

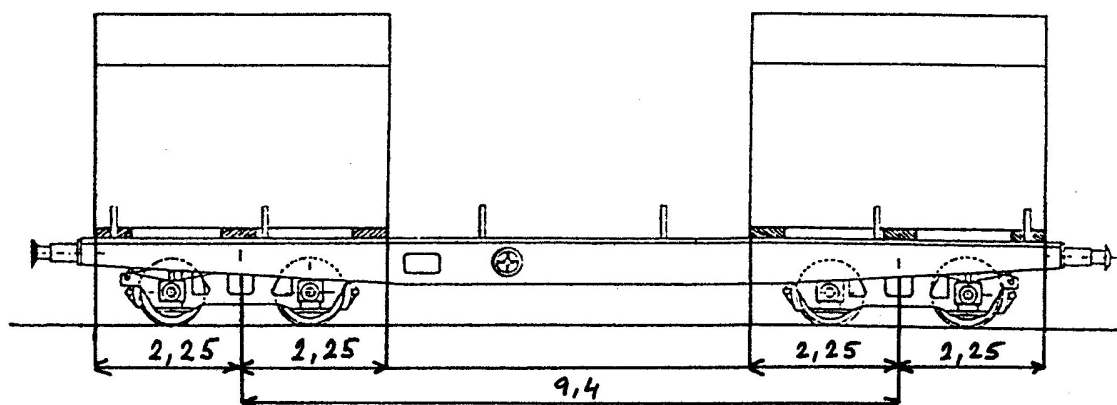
### c) Výpočet přípustné poloviční šířky a porovnání s poloviční šířkou zásilky:

- Přípustná poloviční šířka se vypočte tak, že od poloviční šířky ložné míry dle odst. b) se odečte hodnota povinného zúžení  $E_i$  a porovná se s poloviční šířkou zásilky.
- Je-li přípustná poloviční šířka větší než poloviční šířka zásilky, nejedná se o PLM.

**Bod A:**  $1422 - E_i = 1422 - 30 = 1392 \text{ mm}$ :  $1390 \text{ mm} < 1392 \text{ mm} = \text{není PLM}$   
**Bod B:**  $849 - E_i = 849 - 30 = 819 \text{ mm}$ :  $800 \text{ mm} < 819 \text{ mm} = \text{není PLM}$

**Závěr:** Při naložení na střed vozu není LM překročena a nejedná se o zásilku s PLM.

## 2. Naložení nákladu nad podvozky vozu (přes čepy)



r. 6

Ob

Naložení nad podvozky a vzdálenosti uvažovaných průřezů v m

Vzdálenost otočných čepů vozu je 9400 mm.

Vzdálenosti od otočných čepů jsou shodné: tj.  $\frac{1}{2}$  délky bedny:  $4,5 : 2 = 2,25 \text{ m}$  jsou dvě vzdálenosti (dva průřezy zásilky): směrem dovnitř (mezi čepy) a směrem ven (přes čepy)

### a) Zjištění příčného omezení (zúžení) $E_i$ a $E_a$ :

- v tabulce 2<sub>1</sub> se vyhledá nejbližší vyšší hodnota vzdálenosti 2,25 m, tj. 2,5 m a pro rozvor 9,4 m rovněž nejbližší vyšší hodnota, tj. 10 m,

Vyhledaným hodnotám odpovídá číslice 1, tzn. příčné omezení (zúžení)  $E_i = 10 \text{ mm}$ .

- z tabulky 2<sub>3</sub> „Omezení ložné šířky na tratích kontinentu – přes nápravy nebo otočnými čepy“ (UIC-Nakládací směrnice, Svazek 1 nebo Příloha 3 předpisu) se zjistí hodnota příčného omezení (zúžení)  $E_a$  pro části nákladu přes otočné čepy,
- v tabulce 2<sub>3</sub> se vyhledá hodnota vzdálenosti 2,25 m a pro rozvor 9,4 m nejbližší vyšší hodnota, tj. 10 m,

Vyhledaným hodnotám odpovídá číslice 5, tzn. příčné omezení (zúžení)  $E_a = 50 \text{ mm}$ .

### b) Zjištění poloviční šířky ložné míry:

- je shodné jako při naložení na střed vozu, tedy:

**Bod A:** výška 3755 mm nad TK (pro 3760): **poloviční šířka ložné míry = 1422 mm**

**Bod B:** výška 4455 mm nad TK (pro 4460): **poloviční šířka ložné míry = 849 mm**

c) Výpočet přípustné poloviční šířky a porovnání s poloviční šířkou zásilky:

- Přípustná poloviční šířka se vypočte tak, že od poloviční šířky ložné míry dle odst. b) se odečte hodnota povinného zúžení  $E_i$  i  $E_a$  a porovná se s poloviční šířkou zásilky.
- Je-li přípustná poloviční šířka větší než poloviční šířka zásilky, nejedná se o PLM.

- Pro vzdálenost řezu zásilky směrem dovnitř (mezi čepy):

**Bod A:**  $1422 - E_i = 1422 - 10 = 1412 \text{ mm}$ :  $1390 \text{ mm} < 1412 \text{ mm} = \text{není PLM}$

**Bod B:**  $849 - E_i = 849 - 10 = 839 \text{ mm}$ :  $800 \text{ mm} < 839 \text{ mm} = \text{není PLM}$

- Pro vzdálenost řezu zásilky směrem ven (přes čepy):

**Bod A:**  $1422 - E_a = 1422 - 50 = 1372 \text{ mm}$ :  $1390 \text{ mm} > 1372 \text{ mm} = \text{je PLM}$

**Bod B:**  $849 - E_a = 849 - 50 = 799 \text{ mm}$ :  $800 \text{ mm} > 799 \text{ mm} = \text{je PLM}$

**Závěr:** Při naložení nad podvozky vozu (přes čepy) je LM překročena a jedná se o zásilku s PLM.



**Příloha 6 – Číselné kódy pro korespondenci mezi dopravcem a provozovatelem dráhy / mezi dopravci**

Kód	Popis	Jednotka	Použití	
			Žádost	Souhlas
1a	Druh zboží a kód NHM		X	X
1b	Počet stejných zásilek		X	X
1c	Kód obrysu zásilky		X*	X*
2a	Řady vozů <i>Zpravidla označení řad vozů a typů vozů podle vlastního označení Počet nosných, spojovacích, ochranných vozů apod.</i>		X	X
2b	Mezinárodní přechodnost (RIV, RIC, TEN, rastr přechodnosti nebo „žádná“)		X	X
3	Rozvor, vzdálenost otočných čepů (a)	mm	X	X
4	Rozvor podvozku (p), (p <sub>1</sub> ), (p <sub>2</sub> ), (p <sub>a</sub> ), (p <sub>i</sub> )	mm	X	X
5	Počet náprav		X	X
6a	Délka přes nárazníky	mm	X	X
6b	Výška podlahy nad TK	mm	X	X
7	Vlastní hmotnost vozu	t	X	X
8	Hmotnost zásilky	t	X	X
7+8	Celková hmotnost	t	X	X
9	Hmotnost na běžný metr	t/m	X	X
10	Hmotnost na nápravu	t	X	X
11	Délka zásilky	mm	X	X

Kritické body při překročení ložné míry***										
	12a	12b	13	14	15	16	17		18	
	Příčná vzdálenost od podélné osy vozu na		Výška nad TK	Podélná vzdálenost od krajní nápravy nebo otoč.čepu		Provozní nepravidelnosti	Vybočení D <sub>i</sub> nebo D <sub>a</sub> v oblouku o poloměru		Celková šířka od osy koleje (Sloupce 12+16-17) v oblouku o poloměru	
	jedné	druhé					∞ m	250m	∞ m	250m
	straně			n <sub>i</sub>	n <sub>a</sub>					
	mm	mm		mm	mm		mm	mm	mm	mm
	Poloviční šířka včetně event.nakládací tolerance			Včetně event.nakládací tolerance zásilky		V mezinárodní dopravě nemusí být sloupce 16, 17 a 18 vyplněny				
A										
B										
C										
D										
E										
F										

19	Poznámky ke kritickým bodům a) Zásilka bez PLM b) Kritické body spojit přímo (obloukem) c) Rozměry zásilky d) Údaje o poloze těžiště e) Zvláštnosti ložení (zajištění zásilky)	X*	X*
20a	Odesílatel (jméno a adresa)	X	X
20b	Dopravci podílející se na přepravě např. Dopravce..... z ..... do.....	X	X
21	Stanice odesílací	X	X
22	Stanice určení Pokud je v místě více žel. stanic, musí být stanice určení jednoznačně charakterizována	X	X

23a	Přepravní cesta navržená odesilatelem	X	
23b	Přepravní cesta		X
24	Přeprava vlakem (např.: pravidelným, zvláštním, vojenským)	V <sub>max</sub> km/h	X
25	Stanice celního odbavení <i>Uvádět pouze tehdy, když celní odbavení není prováděno ani v pohraniční přechodové stanici ani ve stanici určení</i>	X*	X*
26	Přístavní molo	X*	X*
27a	Příjemce (jméno a adresa)	X	X
27b	Plátce dovozného (jméno a adresa)	X*	X*
28	Technické podmínky a různé a) Musí být uvedena traťová třída, třída těžkého vozu <sup>1)</sup> b) Důvod, proč vůz nenese označení RIV/RIC nebo TEN c) Rozměry náprav a typ odpružení, pokud jsou odlišné od ustanovení AVV, TSI, .... d) Stav a typ brzd, pokud nejsou mezinárodně schváleny e) Ostatní technické údaje o vozidle, provozní podmínky f) Rychlost loženého a prázdného vozu g) Hodnoty s, hc, q+w musí být uvedeny, pokud jsou odlišné od standardních hodnot s=0,1; hc=500 mm; q+w=25 mm (platí jen v obvodu DB Netz AG a CFL INFRA)	X**	X
29	Přepravní podmínky a) Uzemnění zásilky b) Jízda taženého vozidla, vlastním pohonem a s pilotem c) Řazení: za hnacím vozidlem, na konci vlaku,... d) Zákaz postrku, odrážení a spouštění, jízdy přes svážný pahrbek e) Skupinu vozů nedělit	X**	X
30	Kritický bod .....zásilky musí být označen nálepkou vzoru „O“. MZ bude v předávací stanici ..... předána ve směru jízdy vpravo/vlevo (nehodící se škrtněte)	X*	X
31	Odkaz na dřívější souhlasy	X	X
32	Datum nakládky, den odjezdu zásilky	X*	
33	Přeprava ve vlaku na důvěru – ano/ne V žst. ....je požadována prohlídka.....		X*
34	Technické a provozní podmínky ve vlastním obvodu působnosti		X*
35	Technické a provozní podmínky pro pohraniční traťový úsek		X*
36	Doba přepravy		X
37	Dopravce zodpovědný za výpočet dovozného		X
38	Výpočet nákladů ŽP infrastruktury		

X = povinný údaj

X\* = nepovinný údaj

X\*\* = nepovinný údaj, jen pokud charakter MZ se neodlišuje od platných předpisů, evropských norem Dohod nebo Úmluv a nevyžaduje přijetí omezujících opatření.

(\*\*\* ) = uvádí se jen u zásilek podle čl. 5. A) a jen číselné kódy 12 až 15

<sup>1)</sup> platí jen v obvodu DB Netz AG pro šesti- a vícenápravová vozidla

**Příloha 7 – Doplnující údaje vozidla**

Číselný kód Žádosti / Souhlasu
-----------------------------------

**1. Popis, řada a čísla vozidel**

Vůz, hnací vozidlo, jeřáb, stavební stroj	1a
Na vlastních kolech tažená nečinná	2a

**2. Technické parametry**

Počet náprav	5
Průměr kol	28
Vzdálenost mezi jednotlivými nápravami	28
Vzdálenost poslední nápravy od nárazníku	28
Rozvor, vzdálenost otočných čepů	3
Rozvor náprav v podvozku	4
Rozvor vedoucích náprav v podvozku	4
Délka přes nárazníky	6
Vlastní hmotnost vozidla	7a
Služební hmotnost, hmotnost prázdného vozidla	7a
Hmotnost na běžný metr vozu	9
Hmotnost na nápravu	10
Překročena traťová třída pro vozidla (vozidla o vysoké hmotnosti) <sup>1)</sup>	28
Nejmenší přípustný poloměr projížděného oblouku	28
Nejvyšší přípustný úhel nájezdu (ve stupních) při přepravě trajekty	28
Přípustná nejvyšší rychlost vozidla	
– taženého	28
Podle kterého obrysu je vozidlo konstruováno	19
Údaje o brzdě	
– je vozidlo vybaveno brzdovým potrubím	
– je tlaková brzda upotřebitelná	
– druh brzdy jednoúčelová / víceúčelová	28
– ruční brzda / zajišťovací brzda	
– brzdící váha	
Je vozidlo vybaveno normálním narážecím a tažným ústrojím?	28
Je nutno použít spojovacího vozidla se zvláštním a normálním narážecím a tažným ústrojím?	28

**3. Přípustnost vozidla:**

Je souhlas schvalovacího úřadu předložen?	28
Je předloženo technické osvědčení?	28

**4. Zvláštnosti při přepravě:**  
– **hnacích vozidel**

Odstranění táhel	28
Zajištění vyrovnávacího závaží	28
Vypnutí trakční jednotky	28
Nastavení řídicího ventilu tlakové brzdy	28
Údržba (poslední prohlídka, revize)	28

– **jeřábů**

Je vozidlo vybaveno dvojitým zařízením pro zabezpečení polohy výložníku?	28
Údržba (poslední prohlídka, revize)	28

– **stavebních strojů**

Přípustné zatížení na háku	28
Posun s použitím tlakové brzdy	28
Údržba (poslední prohlídka, revize)	28

Upozornění: Pokud hnací vozidlo, kolejový jeřáb nebo stavební stroj budou dopravovány jako nečinné, musí odesílatel potvrdit, že vozidlo je upraveno pro přepravu jako nečinné

#### 5. Potřebné dopravní podmínky

Možnost řazení ve vlaku <ul style="list-style-type: none"> <li>– na libovolném místě</li> <li>– jako náběžník</li> <li>– jen na konci vlaku (popř. přípustná hmotnost na háku)</li> </ul>	29
Ochranné a doprovodné vozy	29
Doprovod	29
Zákaz dopravy s postrkovou lok.	29
Zvláštní opatření pro seřadovací stanice <ul style="list-style-type: none"> <li>– zákaz odrážení a spouštění</li> <li>– zákaz jízdy přes svážné pahrbky</li> </ul>	29
Výložník jeřábu může za přepravy směřovat <ul style="list-style-type: none"> <li>– vpřed i vzad</li> <li>– jen ke konci vlaku</li> </ul>	29

<sup>1)</sup> platí jen v obvodu DB Netz AG pro šesti- a vícenápravová vozidla

## Příloha 8 – Souhlasové znaky

Platné tvary souhlasových znaků pro mimořádné zásilky používaných na tratích SŽDC jsou:

**1) Souhlasový znak MZ** (např.: **CZ MZ 0001-15**) používá se pro označování souhlasu jednotlivých MZ. Platí vždy jen pro konkrétní MZ a může se jednat o jednorázové, opakované nebo obousměrné přepravy MZ.

**CZ MZ 0001-15** znamená:

- = **CZ** - mezinárodní označení
- = **MZ** – zkratka: Mimořádná zásilka
- = **0001** - číslo vlastního souhlasu s významem první číslice:
  - 0 = obousměrné přepravy dopravce ČD Cargo, a.s.
  - 1 = vnitrostátní přepravy dopravce ČD Cargo, a.s.
  - 2 = vnitrostátní přepravy ostatních dopravců
  - 3 = mezistátní a vojenské přepravy ostatních dopravců
  - 4 = mezistátní vývozové přepravy dopravce ČD Cargo, a.s.
  - 5 = volné (případně průzkumy přeprav) dopravce ČD Cargo, a.s.
  - 6 = vojenské přepravy dopravce ČD Cargo, a.s.
  - 7 = volné (případně průzkumy přeprav) ostatních dopravců
  - 8 = mezistátní průvozní přepravy dopravce ČD Cargo, a.s.
  - 9 = mezistátní dovozové přepravy dopravce ČD Cargo, a.s.
- = **15** - poslední dvě číslice letopočtu.

**2) Souhlasový znak PTL** (např.: **CZ PTL 200**) používá se pro označování souhlasu zásilek určitého druhu nákladu/vozů. Platí pro všechny tratě provozované SŽDC a má charakter trvalého opatření.

**CZ PTL 200** znamená:

- = **CZ** - mezinárodní označení
- = **PTL** - zkratka: Přepravní typový list
- = **200** - číslo vlastního souhlasu.

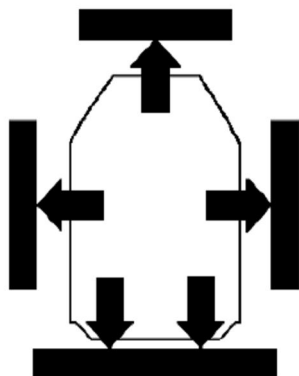
### Poznámka:

Pro přepravy zásilek kombinované dopravy v mezistátní i vnitrostátní přepravě je mezinárodně odsouhlaseno, ve smyslu vyhlášky UIC 596-6, označování souhlasem, který tvoří písmena KV (dříve KLV - z něm. Kombiniertes Ladeverkehr) a znamená, že je zásilka dopravována podle zásad této vyhlášky a s uvedením příslušných kódů, např. P/C.

## Příloha 9 – Nálepka vzoru U

CZ

Vzor/Muster U



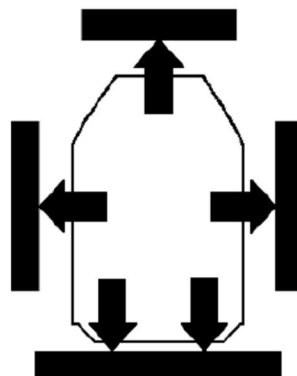
Celková hmotnost Gesamtlast	Hmotnost na b/m Meterlast	Nejvyšší nápr.tlak Größte Radsatzlast
⑦ + ⑧ t	⑨ t/m	⑩ t

CZ (souhlasový znak).....

Bod Pkt	Příčná vzdálenost od podélné osy vozu na Querabstand von der Wagenlängsachse auf der		Výška nad TK Höhe über SO	Podélná vzdálenost od krajní nápravy nebo otočného čepu Längsabstand vom Endradsatz bzw. Drehzapfen	
	jedné straně einen Seite	druhé straně anderen Seite		⑭ mm	⑮ mm
	⑫ mm	⑬ mm	⑬ mm		
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					
H					
I					
J					
K					
L					
M					

CZ

Vzor/Muster U

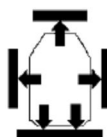


Celková hmotnost Gesamtlast	Hmotnost na b/m Meterlast	Nejvyšší nápr.tlak Größte Radsatzlast
⑦ + ⑧ t	⑨ t/m	⑩ t

CZ (souhlasový znak).....

Bod Pkt	Příčná vzdálenost od podélné osy vozu na Querabstand von der Wagenlängsachse auf der		Výška nad TK Höhe über SO	Podélná vzdálenost od krajní nápravy nebo otočného čepu Längsabstand vom Endradsatz bzw. Drehzapfen	
	jedné straně einen Seite	druhé straně anderen Seite		⑭ mm	⑮ mm
	⑫ mm	⑬ mm	⑬ mm		
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					
H					
I					
J					
K					
L					
M					

CZ



CZ(souhlasový znak).....

Oddělte a nalepte na první díl nákladního listu

**Příloha 10 – Nálepka vzoru 0**

