

## **SŽ D31**

### **Zvláštní přepravy**

účinnost od 14. prosince 2025

Schváleno pod čj. 122982/2025-SŽ-GŘ-O12  
dne

Ing. Mojmír Nejezchleb  
zástupce generálního ředitele pověřený  
správní radou řízením organizace

Mgr. Jaroslav Flegl, LL.M.  
náměstek generálního ředitele pro řízení  
provozu

Změny proti předchozímu vydání

V novém vydání tohoto předpisu byly mimo formálních jazykových, stylistických a grafických úprav provedeny následující obsahové a věcné změny:

- aktualizace článků dle vyhlášky IRS 50502.

### ANOTACE

Předpis SŽ D31 Zvláštní přepravy aplikuje ustanovení vyhlášky IRS 50502, která určuje schvalovací postupy v mezinárodní přepravě mimořádných zásilek.

### KLÍČOVÁ SLOVA

mimořádná; zásilka; povolení; žádost; ložná; míra; historické; vozidlo; přechodnost

#### **SŽ D31 Zvláštní přepravy**

gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace  
generální ředitelství  
odbor operativního řízení provozu a výluk  
Praha  
spravazeleznic.cz

rok vydání: 2025

náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, 2025

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 jakékoli formě nebo jakýmkoli 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.

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

**OBSAH**

	strana
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	<b>5</b>
ZKRATKY A ZNAČKY.....	<b>6</b>
ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ .....	<b>7</b>
ČÁST DRUHÁ MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY.....	<b>8</b>
kapitola I Úvodní ustanovení .....	8
kapitola II Posuzování zásilek.....	9
kapitola III Organizace a zásady projednávání MZ .....	12
kapitola IV Projednání přepravy MZ .....	14
kapitola V Doprava mimořádných zásilek.....	18
ČÁST TŘETÍ JÍZDY HISTORICKÝCH VOZIDEL BEZ PALUBNÍ ČÁSTI ETCS NA TRATÍCH S VÝHRADNÍM PROVOZEM VLAKŮ POD DOHLEDEM ETCS.....	<b>20</b>
ČÁST ČTVRTÁ MIMOŘÁDNÁ PŘECHODNOST HNACÍCH VOZIDEL .....	<b>21</b>
ČÁST PÁTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	<b>22</b>
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....	<b>24</b>
Příloha A (normativní) Ložná míra a poloviční šířky ložné míry.....	25
Příloha B (normativní) Omezení ložné šířky mezi nápravami.....	27
Příloha C (normativní) Omezení ložné šířky přes nápravy nebo otočné čepy .....	28
Příloha D (normativní) Vzorce pro výpočet příčného omezení $E_i$ a $E_a$ .....	29
Příloha E (informativní) Příklady posouzení zásilky k ložné míře.....	31
Příloha F (normativní) Číselné kódy pro komunikaci mezi dopravcem a provozovatelem dráhy (mezi dopravci).....	35
Příloha G (normativní) Doplnující údaje vozidla.....	39
Příloha H (informativní) Souhlasové znaky .....	41
Příloha I (informativní) Nálepky pro mimořádnou zásilku .....	42

## 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;

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
URMIZA	<b>úplná:</b> celý předpis
zaměstnanci SŽ na úsecích řízení provozu, kteří se podílejí na organizování a řízení drážní dopravy, včetně zaměstnanců vykonávajících gestorskou, kontrolní, metodickou činnost, školení	<b>úplná:</b> kap. IV, čl. 13 odst. (11), kap. V <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
zaměstnanci SŽ vykonávající gestorskou činnost zmiňovaných provozních aplikací	<b>úplná:</b> kap. III, čl. 10, kap. IV, čl. 12 odst. (4), čl. 13 odst. (1), (4), čl. 14 odst. (1), (2), čl. 16 odst. (1), kap. V čl. 18 odst. (1), (4), (5), čl. 19 odst. (3), (4)
zaměstnanci SŽ na úsecích provozuschopnosti a na úseku provozu infrastruktury (zaměstnanci zabývající se měřením a evidencí překážek a zaměstnanci zabývající se stanovením podmínek pro přechodnost drážních vozidel)	<b>úplná:</b> kap. IV čl. 13, 16, kap. V čl. 18 <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
zaměstnanci SŽ, kteří zajišťují smluvní vztahy	<b>úplná:</b> kap. IV čl. 14 odst. (2), čl. 16 odst. (2), kap. V čl. 18 odst. (4) <b>informativní:</b> ostatní ustanovení
zaměstnanci dopravce	<b>úplná:</b> část první, část druhá (mimo čl. 10, 13 odst. (1)-(9)), část třetí, část čtvrtá, Příloha A, B, C, F, G

## ZKRATKY A ZNAČKY

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

COTIF	.....Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CTD	.....Centrum techniky a diagnostiky
eDAP	.....elektronická knihovna dokumentů a předpisů
EGID	.....identifikátor pro komunikační rozhraní
GŘ	.....generální ředitelství
KADR	.....IS pro řízení procesu objednávání, posuzování, přidělování kapacity a tras, aktivaci tras a předávání směnového plánu do ISOR
KB	.....kritické body zásilky
KD	.....kombinovaná doprava
LJ	.....ložná jednotka
MIMOZA	.....aplikace pro evidenci mimořádných zásilek
MZ	.....mimořádná zásilka
NHM	.....harmonizovaná nomenklatura zboží (z <i>fr. Nomenclature Harmonisee Marchandises</i> )
O12	.....odbor operativního řízení provozu a výluk
OŘ	.....oblastní ředitelství
PLM	.....překročená ložná míra
PPT	.....prostorová průchodnost tratí
PTL	.....přepravní typový list
RIC	.....Úmluva o vzájemném používání osobních vozů v mezinárodní přepravě (z <i>it. Regolamento Internazionale Carroze</i> )
RIV	.....Úmluva o vzájemném používání nákladních vozů v mezinárodní přepravě (z <i>it. Regolamento Internazionale Veicoli</i> )
SŽ	.....státní organizace Správa železnic
TEN	.....označení vozů vyhovujících podmínkám TSI (z <i>něm. Trans-Europäisches-Netz</i> )
TK	.....traťová kolej
TTP	.....tabulky traťových poměrů
TV	.....trakční vedení
UIC	.....mezinárodní železniční unie (z <i>fr. Union Internationale des Chemins de fer</i> )
URMIZA	.....ústřední registr mimořádných zásilek
VSP	.....Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů
ŽST	.....železniční stanice

V souladu s čl. 13. odst. (5), čl. 14 odst. (1) a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“) se schvaluje tento předpis SŽ D31 Zvláštní přepravy.

## ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### článek 1 Všeobecná ustanovení

- (1) Předpis SŽ D31 Zvláštní přepravy (dále jen „SŽ D31“) je vnitřní předpis státní organizace Správa železnic (dále jen „SŽ“), který definuje pojem mimořádná zásilka (dále také „MZ“), stanovuje pravidla pro projednání, organizování a posuzování možnosti přepravy MZ. Předpis SŽ D31 určuje způsob stanovení podmínek dopravy MZ, vydávání Povolení pro přepravu MZ a zveřejnění podmínek pro dopravu MZ na drahách provozovaných SŽ o rozchodu 1435 mm. V oblasti dopravy MZ doplňuje vnitřní předpis SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis (dále jen „SŽ D1“).
- (2) Předpis SŽ D31 je závazný pro (subjekty dle písm. c) a d) musí být k dodržení předpisu zavázání v rámci příslušné smluvní dokumentace):
  - a) všechny zaměstnance SŽ, kteří se jakýmkoliv způsobem podílejí na projednávání, organizování a posuzování dopravy MZ;
  - b) všechny zaměstnance SŽ, kteří se podílejí na dopravě MZ;
  - c) provozovatele drážní dopravy (dále jen „dopravce“) a žadatele, kteří na základě smluvního vztahu se SŽ provozují drážní dopravu a projednávají, organizují nebo realizují dopravu MZ;
  - d) právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽ organizují nebo posuzují dopravu MZ.
- (3) Předpis SŽ D31 aplikuje ve vztahu k mimořádným zásilkám ustanovení vyhlášky IRS 50502, která reguluje schvalovací postupy v mezistátní přepravě MZ. Platnost ustanovení pro mezinárodní přepravu MZ vyplývající z evropských norem, dohod a úmluv (např. COTIF 99, VSP, UIC) není tímto předpisem dotčena.

### článek 2 Základní pojmy

- (1) **Ložná míra** je dle 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 A a v Nakládací směrnici UIC, svazek 1.
- (2) **Průjezdný průřez** je obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, jehož osa je kolmá ke spojnicí 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 73 6320. Obrisy průjezdného průřezu jsou uvedeny v Prohlášení o dráze celostátní a regionální.
- (3) **Evidenční prostor** je prostor, ve kterém se evidují stavby, zařízení a přírodní objekty (souhrnně objekty). Podrobnosti stanovuje předpis SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí (dále jen „SŽ S11“).
- (4) **Použitelný prostor** je prostor, který je skutečně k dispozici na přepravní cestě pro dopravu zásilky s překročením ložné míry (dále také „PLM“).

- (5) **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.
- (6) **Obrys zásilky** je povrchová křivka uvažovaného řezu zásilkou vedeného v rovině kolmé k podélné ose vozu.
- (7) **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), která značí poloviční šířku, výšku nad temenem kolejnice (déle jen „TK“) a vzdálenost uvažovaného řezu zásilky od nápravy nebo otočného čepu směrem dovnitř nebo vně nápravy (čepu).

## ČÁST DRUHÁ MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY

### kapitola I Úvodní ustanovení

#### článek 3 Všeobecná ustanovení

Mimořádná zásilka je zásilka, která pro své 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.

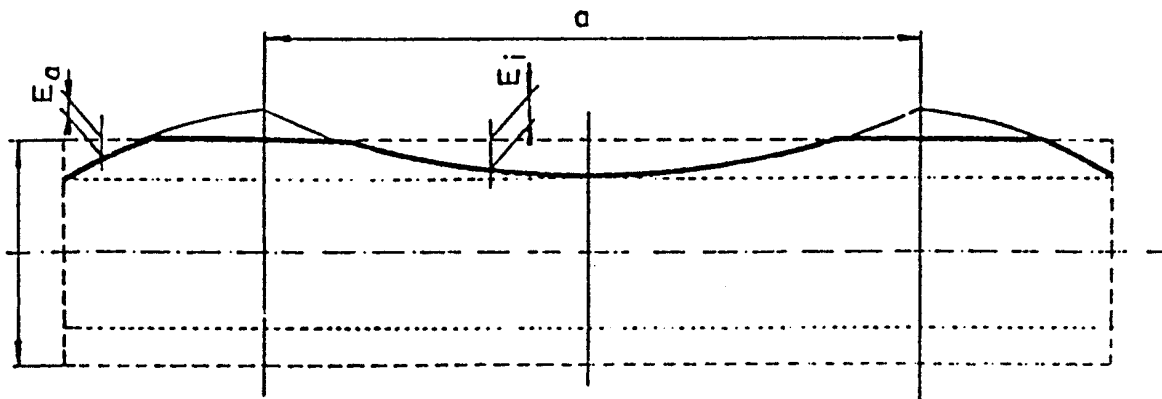
- a) zásilky s PLM, vozidla překračující vztažný obrys:
- zásilka, která svým rozměrem přesáhne ložnou míru nebo u níž není dodrženo předepsané omezení ložné šířky podle čl. 4. Může se týkat i některých dlouhých zásilek;
  - zásilky ložných jednotek (déle jen „LJ“) kombinované dopravy (dále jen „KD“) 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 jsou naloženy na neschválených kódovaných vozech pro KD;
  - 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:
- hmotnost zásilky překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě (na nápravu nebo na běžný metr vozu nebo statické účinky od zásilky jsou větší než statické účinky od povolené traťové třídy zatížení);
  - hmotnost nákladu překračuje údaj pro nejvyšší zatížení vozu (rastr ložné hmotnosti nebo rastr dodatkového údaje).
- c) zásilky s vozy, které překračují povolenou skupinu příčné přechodnosti v tab. 12 TTP;
- d) zásilka s vozy (hnacími drážními vozidly), jejichž jízda na přepravní cestě je omezena, příp. zakázána v poznámce tab. 12 TTP.

- e) zásilky s mimořádnou délkou:
- tuhé ložné jednotky na dvou vozech s opleny / kluznými otočnými opleny;
  - zásilky ohebných LJ o délce větší než 36 m naložené na více vozech, pokud nejsou přepravovány v uceleném vlaku (nákladní vlak, který přepravuje jednu komoditu z místa A do místa B, bez manipulace na trase).
- f) ostatní zásilky:
- železniční kolejové vozidlo, u něhož Drážní úřad rozhodl, že smí být provozováno za zvláštních technických a provozních podmínek (jako zvláštní MZ);
  - zásilky naložené na vozech s více než 3 nápravami v podvozku.
- g) ostatní zásilky ve smyslu ustanovení CIM, VSP, Nakládací směrnice UIC a vyhlášky IRS 50502:
- 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);
  - náklad, který není uložen a zajištěn podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC) a není-li k dispozici žádné srovnatelné, alternativní zajištění;
  - zásilka, která má přejít na lodní převoz (trajekt), pokud nevyhovuje podmínkám VSP přílohy 14 části A;
  - 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);
  - ostatní zásilky výše neuvedené, které vyplývají z evropských norem, dohod a úmluv (např. UIC, VSP).

## **kapitola II Posuzování zásilek**

### **článek 4 Posouzení zásilek k ložné míře**

- (1) Šířka zásilky musí být s ohledem na pojižděné oblouky a ložnou míru omezena:
- a) u části 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 B a v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1;
  - b) u části nákladu přesahující nejbližší krajní nápravu nebo nejbližší otočné čepy vozu (vnější body) o hodnoty ( $E_a$ ) Omezení ložné šířky na tratích kontinentu – přes nápravu nebo otočné čepy uvedené v Příloze C a v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1.
- (2) Hodnota příčného omezení (zúžení)  $E_i$  resp.  $E_a$  se vyhledá v tabulkách Přílohy B, resp. Přílohy C nebo v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1 podle vzdálenosti (rozvoru) náprav nebo otočných čepů užitých vozů a vzdálenosti uvažovaného řezu zásilky od nejbližší nápravy nebo nejbližšího otočného čepu.
- (3) K šířce zásilky musí být uvažována i případná nakládací tolerance, která musí být přičtena k základním kritickým bodům dále jen („KB“) zásilky.



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

- (4) Hodnoty pro příčné omezení (zúžení)  $E_i$  a  $E_a$ , které nejsou uvedeny v tabulkách Příloh B a C nebo v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1, se vypočtou podle vzorců uvedených v Příloze D.
- (5) 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 A nebo v Nakládací směrnici UIC, Svazek 1. 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 spojnicí 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.
- (6) Příklad posouzení zásilky k ložné míře je uveden v Příloze E.

### **článek 5 Posouzení hmotnosti zásilky**

- (1) Traťe 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.
- (2) Hmotnost na nápravu u dvounápravových a čtyřnápravových vozů se vypočte tak, že součet vlastní hmotnosti vozu a hmotnosti nákladu se dělí počtem náprav.
- (3) 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.
- (4) U šestnápravových vozů s třinápravovými podvozky je hmotnost redukována a přípustná ložná hmotnost pro traťové třídy zatížení je uvedena na voze. Pokud uvedena není, ložení vozu se řeší individuálně s ohledem na statické účinky vozu, stejně jako u ložení vícenápravových vozů.
- (5) 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 11,1 t.

- (6) Poměr hmotností na kolo dvou kol každé nápravy nesmí překročit  $10/8 = 1,25$  t. Součet hmotností na kolo obou kol nesmí překročit hmotnost na nápravu, která přísluší traťové třídě zatížení.
- (7) Poměr hmotností na nápravu (podvozek), ve smyslu Nakládací směrnice UIC, Svazek 1, čl. 3.3, nesmí být větší než:
- a) 2:1 u dvounápravových vozů;
  - a) 3:1 u podvozkových vozů.
- (8) Údaje o poloze těžiště se uvádějí v řádku číselného kódu (19), viz Příloha F, ve tvaru:  
0000 – 0000 / 0000 – 0000 / 0000 (mm)
- Číselné hodnoty oddělené pomlčkami znamenají souřadnice podle:
- výšky od základny nákladu;
  - vzdálenosti od okrajů nákladu v příčném směru;
  - vzdálenosti od okrajů nákladu v podélném směru.
- (9) U zásilek, které mají být na přepravní cestě překládány, je nutno vždy uvádět polohu těžiště jednotlivých kusů nákladu.

### **článek 6 Dlouhé zásilky**

- (1) 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);
  - b) nejméně 350 mm od čelní hrany ložné plochy ochranného vozu (mezi náklady).
- (2) Dlouhý náklad s přesahem přes 6,5 m, u něhož není dodržena hodnota pro příčné omezení (zúžení) podle čl. 4 odst. 1a, a tudíž se jedná o překročení ložné míry, musí být vzdálen ve svislém směru podle údajů v následující tabulce (mezihodnoty se interpolují):

**tabulka 1 Vzdálenost od podlahy vozu při přesahu zásilky**

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

### **článek 7 Vozy s rozchodem 1520 mm**

- (1) Širokorozchodné vozy s rozchodem 1520 mm, které jsou převázané na podvozky o rozchodu 1435 mm s Gabaritem 03-VM, 02-VM, 0-VM, 1-VM a 1-T musí být na síti SŽ vždy projednány jako MZ.
- (2) V žádosti o souhlas s přepravou mimořádné zásilky (dále jen „žádost“) musí být uvedeny KB (rozměry) vozů.

### **kapitola III**

## **Organizace a zásady projednávání mimořádných zásilek**

### **článek 8**

#### **Obecné rozdělení činností**

- (1) Příprava, projednávání a realizace přeprav MZ vyžaduje koordinovaný postup mezi všemi na přepravě zúčastněnými provozovateli dráhy a dopravci (žadateli).
- (2) Pro tratě provozované SŽ je k projednání, povolení pro mimořádnou zásilku (dále jen „Povolení“) a odsouhlasení MZ pověřen útvar Ústřední registr mimořádných zásilek (dále jen „URMIZA“). Kontakty a spojení na URMIZA a na příslušné útvary nebo osoby zahraničních provozovatelů drah, jsou uvedeny na Portále provozování dráhy SŽ <http://provoz.spravazeleznic.cz>.
- (3) Při projednávání MZ v mezinárodní přepravě je vedoucím projednávání jeden z dopravců, zpravidla ten, v jehož působnosti přeprava MZ začíná. V některých zemích mohou být činnosti dopravce přeneseny na provozovatele dráhy. Na tratích provozovaných SŽ platí, že žádost o projednání MZ k mezinárodní přepravě smí podat pouze dopravce (žadatel).
- (4) Komunikace probíhá písemně, v mezinárodní přepravě v jednom z pracovních jazyků (němčina, francouzština, angličtina), pomocí číselných kódů dle Přílohy F.
- (5) Při přepravě železničních vozidel jedoucích na vlastních kolech musí být vyplněny údaje uvedené v Příloze G nebo musí být údaje zahrnuty do číselných kódů uvedených v Příloze F.
- (6) 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 organizaci a podmínky pro dopravu ložných jednotek popisuje vyhláška IRS 50596-6.
- (7) Na SŽ se neprojednávají mimořádné zásilky, které vyhovují podmínkám přepravního typového listu (dále jen „PTL“) a jsou označeny souhlasovým znakem PTL (viz Příloha H). PTL zpracovává a vydává URMIZA pro zásilky určitého druhu nákladu/vozu (např. kontejnery, vozy bez označení RIV/RIC/TEN, se vzdáleností vnitřních náprav větší než 17,5 m apod.) Platí pro všechny tratě provozované SŽ a má charakter trvalého opatření.
- (8) SŽ prověřuje a stanovuje dopravní podmínky na přepravní a alternativní cestě po dopravních kolejích. Za přistavení a manipulaci s vozy s MZ na/z manipulační koleje (vlečku, místo nakládky nebo vykládky) je odpovědný dopravce. SŽ zajišťuje prověření průjezdnosti a stanovení podmínek pro posun a manipulaci s vozy na základě samostatné žádosti.
- (9) Za stanovení přepravních podmínek odpovídá dopravce.

### **článek 9**

#### **Činnosti žadatele**

Činnosti a úkony, které provádí žadatel:

- a) Stanovuje vhodný vůz, způsob naložení a zajištění nákladu, KB zásilky; případně stanovuje přepravní a technické podmínky vyplývající z charakteru zásilky.
- b) Navrhuje přepravní cestu včetně uvedení místa styku drah a předávacích stanic pro navazující dopravce.
- c) Zpracovává a podává Žádost:
  - provozovateli 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).
- d) Přijímá odsouhlasení přepravy MZ od provozovatelů drah, na nichž bude dopravu MZ provádět. SŽ vyjadřuje odsouhlasení přepravy MZ v Povolení.
  - e) 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.
  - f) Přijímá Souhlasy od všech dopravců na přepravě MZ zúčastněných.
  - g) Vyrozumívá zákazníky a vlastní zaměstnance o podmínkách přepravy MZ.

### **článek 10** **Činnosti provozovatele dráhy**

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

- a) přijímá žádosti;
- 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 žadatele, dopravce a pro vlastní provozní zaměstnance zúčastněné na dopravě MZ vypracovává dokumenty, kterými jsou informováni o dopravě a o podmínkách dopravy MZ. Zaměstnanci URMIZA jsou oprávněni tyto dokumenty podepisovat, včetně další korespondence týkající se projednávání a odsouhlasení přeprav MZ.

### **článek 11** **Obecné zásady při projednávání mimořádných zásilek**

- (1) Žádost platí pro jednu zásilku s určitými rozměry, hmotností a způsobem naložení. Pokud má být v jednom vlaku přepraveno více rozměrově různých zásilek, tak mohou být použity rozměry největší zásilky (vytvořena obalová čára, která nesmí být překročena) a dle těchto údajů bude následně zásilka projednána. V takovém případě může být podána jedna souhrnná Žádost pro více zásilek pod jedním souhlasovým znakem MZ.
- (2) MZ, které na síti provozovatele dráhy vykazují stejné rozměry a přepravní podmínky, mohou být zahrnuty do jedné Žádosti.
- (3) 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.
- (4) Odsouhlasení (zamítnutí) přepravy MZ provozovatelem dráhy nebo žadatelem musí být oznámeno do čtrnácti 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. Žadatel tuto skutečnost oznámí všem na přepravě zúčastněným dopravcům.
- (5) 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. Po překročení tohoto termínu musí být zásilka znovu projednána.

- (6) Pokud je zásilka na síti SŽ nepřepravitelná, tak URMIZA o této skutečnosti informuje žadatele, kterému zašle zamítnutí MZ, ve kterém je uvedený důvod zamítnutí a případně i návrh dalšího možného řešení přepravy (např. snížení výšky nákladu, použití jiného vozu, apod). Pokud bude zásilka nepřepravitelná na území jiného manažera infrastruktury, informuje o této skutečnosti žadatel URMIZA e-mailem a zároveň je možné žádost stornovat.
- (7) Bez povolujících dokumentů SŽ nesmí MZ vstoupit na síť provozovanou SŽ. Pokud odsouhlasení přepravy MZ od všech na přepravě se podílejících dopravců nejsou k dispozici, nesmí být přeprava MZ zahájena.

## **kapitola IV** **Projednání přepravy mimořádných zásilek**

### **článek 12** **Žádost**

- (1) Přepravu MZ na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽ je dopravce povinen projednat na URMIZA.
- (2) Do Žádosti musí být v jednotlivých položkách zpracovány číselné kódy podle Přílohy F, a to zvláště pro každý jednotlivý případ. Žadatel v Žádosti uvede údaje o zásilce, podle kterých bude možno posoudit dopravu zásilky vzhledem k její mimořádnosti, zejména:
  - a) druh zboží (kód harmonizované nomenklatury zboží [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) KB zásilky, poznámky ke KB, údaje o poloze těžiště – jen u zásilek PLM;
  - e) dopravce podílející se na přepravě MZ;
  - f) stanici odesílací;
  - g) stanici určení;
  - h) pokud žadatel požaduje prověření místa nakládky/vykládky, příp. posun na manipulačních kolejích, tak musí vyplnit novou Žádost se specifikací požadované cesty a místa nakládky/vykládky
  - i) přepravní cestu s uvedením rozhodujících stanic;
  - j) alternativní cestu, která ale musí vycházet a končit ve stanicích na navržené přepravní cestě (k přepravní cestě se prověřuje pouze jedna alternativní cesta);
  - k) údaje o přepravě zásilky vlakem, případně s omezením rychlosti vlaku;
  - l) technické, přepravní podmínky vyplývající z charakteristiky nákladu, zásilky nebo přepravy (např. důvodu proč vozidlo neneso označení RIV/RIC/TEN/rastr přechodnosti, stav brzdy, rychlost a jízda vozidla, doprovod zásilky, uzemnění zásilky, řazení a zákazy postrku, posunu apod.);
  - m) požadovanou platnost, případně odkaz na dřívější povolení přepravy, datum odjezdu zásilky, požadavek na zpětnou přepravu;

- n) jiné údaje, které svým obsahem umožní objasnit mimořádnost nákladu, jeho bezpečné zajištění proti vychýlení, převržení nebo spadnutí apod.
- (3) 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).
- (4) Žádost dopravce je možno doručit na URMIZA elektronicky e-mailem nebo Žádostí podanou na Portále provozování dráhy, případně prostřednictvím dohodnuté výměny dat mezi informačním systémem dopravce a aplikací pro evidenci mimořádných zásilek (dále jen „MIMOZA“) na URMIZA.
- (5) V případě, že žadatel nemá přístup do Žádosti umístěné na Portále provozování dráhy nebo je z nějakého důvodu dočasně nedostupná, je možno Žádost podat e-mailem na pracoviště URMIZA. Bližší podrobnosti a vzor Žádosti jsou zveřejněny na Portále provozování dráhy.

### článek 13

#### **Posouzení přepravy mimořádných zásilek ve státní organizaci Správa železnic a stanovení dopravních podmínek**

- (1) Na SŽ vede URMIZA evidenci všech mimořádných zásilek podle souhlasového znaku mimořádné zásilky. Platné tvary souhlasových znaků jsou uvedeny v Příloze H a na Portále provozování dráhy v části Mimořádné zásilky. Při evidenci mimořádných zásilek využívá aplikaci MIMOZA.
- (2) URMIZA v Žádosti zkontroluje údaje z hlediska úplnosti a věcné správnosti, případně si vyžádá doplnění Žádosti nebo dodání náčrtku uložení, zajištění nákladu apod. Dále posoudí žadatelem navrženou přepravní cestu.
- (3) Při posuzování a zjišťování možnosti přepravy MZ musí být dodržována zásada, že stanovenými dopravními podmínkami má být co nejméně narušován plynulý provoz železniční dopravy.
- (4) Možnost přepravení MZ z hlediska prostorové průchodnosti (zásilky podle čl. 3 písm. a)) posuzuje a dopravní podmínky stanovuje URMIZA pomocí určené provozní aplikace<sup>1</sup>. 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 SŽ stanoví metodický pokyn. Aplikace 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 SŽ S11.
- (5) Požadavek na změření překážek PPT pro určité trasy, případně vleček provozovaných SŽ nebo pro určitou přepravu MZ větších rozměrů uplatňuje URMIZA u Centra techniky a diagnostiky (dále jen „CTD“) podle předpisu SŽ S11. Předpokládané finanční náklady spojené se zajištěním měření překážek PPT musí CTD sdělit na URMIZA ještě před zahájením měření.
- (6) 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 CTD. Opatření pro jízdu takové MZ, včetně případných nákladů (např. za doprovod nebo dozor na jízdu zásilky) sdělí CTD na URMIZA.
- (7) Možnost přepravení MZ s překročenou hmotností (zásilky podle čl. 3 písm. b)), případně s překročenou přechodností z hlediska svislých nebo příčných účinků, posuzuje a dopravní podmínky s ohledem na konstrukční únosnost tratí a mostů stanovuje CTD, u něhož URMIZA požadavky uplatňuje. Jedná-li se o MZ s extrémní hmotností, která vyžaduje zvláštní opatření (např. statické posouzení mostní konstrukce, podepření mostu), musí být

<sup>1</sup> V době schválení předpisu se jedná o aplikaci MIMOZA-Překážky.

tato opatření na URMIZA předem sdělena, včetně předpokládaných nákladů na zajištění opatření.

- (8) Možnost přepravení MZ vyšší, než je výška ložné míry posuzuje a dopravní podmínky s ohledem na výšku trakčního vedení (dále jen „TV“) stanovuje správa elektrotechniky a energetiky příslušného oblastního ředitelství (dále jen „OR“) SŽ, 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.
- (9) Při posuzování přepravy ostatních MZ je URMIZA oprávněna požadovat vyjádření a stanovení dopravních podmínek od dalších odborných útvarů generálního ředitelství (GR) SŽ, včetně případného vyčíslení finančních nákladů spojených se zajištěním jejich činností.
- (10) Vzniknou-li provozovateli dráhy náklady při posuzování přepravy MZ podle čl. 13 odst. (5) až (9), 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 (např. zmenšení rozměrů nákladu, podložení nákladu, podání nové Žadosti apod.) jsou možná.
- (11) Pro dopravu MZ, kromě základních ustanovení uvedených v předpisu SŽ D1, přicházejí v úvahu následující druhy dopravních podmínek. Konkrétní podmínky pro dopravu MZ uvádí příkaz k dopravě mimořádné zásilky (dále jen „Příkaz“) nebo PTL. Příklady podmínek dopravy MZ:
  - 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 SŽ;
  - i) vypnutí TV nebo jeho úprava;
  - 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 pojižděné trati nebo k zařízení SŽ.

#### **článek 14**

#### **Povolení přepravy mimořádných zásilek**

- (1) Po kladném vyhodnocení zásilky vyhotoví URMIZA Povolení, v němž použije číselné kódy podle Přílohy H. 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. KB zásilky, údaje o poloze těžiště, podložení a zajištění nákladu);
  - e) dopravce na síti SŽ, navazující dopravce;
  - f) stanici odesílací, stanici určení a stanovenou cestu (včetně alternativní trasy), 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 SŽ na projednání a stanovení podmínek dopravy MZ, případně o dalších nákladech SŽ při posuzování přepravy MZ (viz čl. 13 odst. (10)).
- (2) Povolení je určeno žadateli, který o projednání přepravy MZ požádal. Doručení je možné elektronicky e-mailem, 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 alternativní trasy) 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 SŽ zpoplatněn. Cenová nabídka provozovatele dráhy pro MZ je zveřejněna v Prohlášení o dráze.

### článek 15

#### Zásady při nakládání a odbavování mimořádných zásilek

- (1) Náklad smí být naložen pouze na povolené vozy (řady vozů), které jsou uvedeny v Povolení nebo v PTL. Za splnění těchto podmínek a manipulaci se zásilkou je odpovědný dopravce.
- (2) Způsob naložení nesmí ohrožovat ani náklad ani bezpečnost při provozování dráhy nebo drážní dopravy, 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.
- (3) 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 2 × 80 mm<sup>2</sup> nebo 1 × 160 mm<sup>2</sup>. Platí pro jízdy po elektrizovaných tratích a kolejích ve stanicích.
- (4) 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).
- (5) MZ musí být označena na obou stranách zásilky Nálepkou pro mimořádné zásilky – vzor U (modrá nebo bílá). Vzor je uveden v Příloze I. Nálepka se rozdělí na dvě poloviny. 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.
- (6) Označení nálepkou vzoru U se nevyžaduje:
  - a) U zásilek doprovázené KD v ucelených vlacích (nákladní vlak, který přepravuje jednu komoditu z místa A do místa B, bez manipulace na trase) 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 v PTL.
- (7) 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 I). Označí se ta strana nákladu, která byla určena v Povolení.
- (8) Za dodržení stanovené řady vozů, zajištění nákladu, shodu rozměrů zásilky, označení příslušnými nálepkami, přípravu zásilky k přepravě a splnění přepravních a technických podmínek je zodpovědný dopravce.
- (9) U MZ není dovolena změna stanice určení, s výjimkou případu, kdy MZ ukončí jízdu v některé stanici na stanovené cestě (včetně alternativní).
- (10) Přeshraniční přepravy MZ musí být předhlašovány prostřednictvím předávajícího dopravce.

### **článek 16**

#### **Dopravní průzkum trasy mimořádných zásilek**

- (1) 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 žadatel písemně volnou formou, případně využije Žádost a zvýrazní dopravní průzkum. V požadavku použije číselné kódy podle Přílohy F. Požadavek je možno doručit na URMIZA elektronicky e-mailem, nebo žádostí podanou na Portále provozování dráhy, případně prostřednictvím dohodnuté výměny dat mezi informačním systémem dopravce a aplikací MIMOZA na URMIZA.
- (2) Při posuzování dopravního průzkumu trasy postupuje URMIZA stejným způsobem, jako při posuzování a zjišťování možnosti přepravy MZ, které je uvedeno v čl. 13 odst. (4)-(9). 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 SŽ zpoplatněn a cenová nabídka ve uvedena v Prohlášení o dráze.

### **kapitola V**

#### **Doprava mimořádných zásilek**

### **článek 17**

#### **Obecné podmínky pro dopravu mimořádných zásilek**

- (1) Pro dopravu mimořádných zásilek obecně platí ustanovení předpisu SŽ D1. V této oblasti předpis SŽ D31 doplňuje zásady zpracování a vydávání dokumentů a podmínek pro dopravu MZ.
- (2) Za odsouhlasení a akceptování podmínek pro dopravu MZ dopravcem se považuje přijetí zásilky k přepravě nebo převzetí zásilky od předávajících dopravců.
- (3) MZ smí být zařazena do vlaku teprve tehdy, až když je pro danou dopravu MZ vydán Příkaz (pro dopravu MZ platí ustanovení čl. 18) nebo pokud je doprava prováděna na PTL (pro dopravu MZ platí ustanovení čl. 19).
- (4) Všechny podmínky pro dopravu MZ, které stanovila URMIZA ve vydaném Příkazu nebo PTL musí být při realizaci přepravy dodrženy.

### **článek 18**

#### **Doprava mimořádných zásilek podle Příkazu k dopravě**

- (1) Dopravní podmínky, které byly na SŽ stanoveny, zpracovává URMIZA. Pro dopravu MZ vydává Příkaz, ve kterém je přiděleno číslo identifikátoru pro komunikační rozhraní (dále jen „EGID“). Příkaz je určen dopravci a všem zaměstnancům SŽ, kteří plánují, připravují a zabezpečují dopravu MZ. Obsahuje číslo MZ (souhlasový znak), dobu platnosti, druh zboží (číselný kód 1a dle Přílohy F), stanici odesílací/určení (číselný kód 21/22) nebo místo styku drah, řadu vozu vozidla, případné KB s poznámkami (číselné kódy 12–15 a 19), stanovenou

cestu, popř. alternativní (číselný 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.

- (2) Příkaz zpracovává a vydává URMIZA v zásadě ihned po vydání Povolení vyjma:
- zásilek naložených na speciálních hlubinových vozech se stranovým nebo výškovým posuvem;
  - jednotlivých MZ (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. Dpravce musí požadavek na vydání Příkazu a termín přepravy písemně volnou formou sdělit na URMIZA předem, minimálně pět pracovních dní, pokud nebude v Povolení požadováno více dní.

- (3) V průběhu doby platnosti Povolení může být Příkaz aktualizován, tedy nahrazen novým Příkazem, z důvodu např.:
- Při změně dopravních omezení na tratích a v dopravnách 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 SŽ.
  - 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. 12 odst. (2) písm. i). Po kladném vyhodnocení zásilky a prověrky, URMIZA doplní požadovanou alternativní cestu a vydá nový Příkaz.
- (4) 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 SŽ zpoplatněn a cenová nabídka je uvedena v Prohlášení o dráze.
- (5) Pro potřeby návaznosti na další aplikace SŽ (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.

## **článek 19 Doprava zásilek PTL**

- (1) Podmínky pro dopravu zásilky PTL zpracovává a vydává URMIZA jako tiskový dokument charakteru trvalého opatření a platí:
- na všech tratích dráhy celostátní a drah regionálních provozovaných SŽ;
  - pro všechny dopravce oprávněné k provozování drážní dopravy na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽ;
  - pro vyjmenovaný druh zboží, nákladu a rozměrů zásilky;
  - pro povolené vozy určitých technických parametrů.
- (2) Dopravní podmínky jsou zpracovány pro všechny tratě provozované SŽ. Zahrnují všeobecné provozní podmínky platné pro všechny tratě a konkrétní omezení na tratích a v dopravnách.

- (3) Platné PTL jsou dostupné v aplikaci Prohlížeč MZ na Portále provozování dráhy.
- (4) Pro potřeby návaznosti na další aplikace SŽ (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.

### **článek 20** **Mimořádnosti při dopravě mimořádných zásilek**

- (1) 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 zdržet a ohlásit podle čl. 459 odst. (7) předpisu SŽ D1. Dopravce s URMIZA projedná další způsob dopravy. Dále se postupuje podle ustanovení čl. 17 odst. (3).
- (2) Dojde-li k poškození mimořádné zásilky během dopravy, je nutno ji zdržet 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 KB uvedených v Povolení a v Příkazu nebo v PTL, je možno pokračovat v dopravě zásilky podle vydaných dokumentů.
- (3) Pokud se rozměry zásilky změnilly nebo byl použit vůz jiné řady, než je stanoveno, musí dopravce zásilku znovu na URMIZA projednat podle kapitoly třetí (Projednání přepravy MZ).

### **ČÁST TŘETÍ** **JÍZDY HISTORICKÝCH VOZIDEL BEZ PALUBNÍ ČÁSTI ETCS NA TRATÍCH** **S VÝHRADNÍM PROVOZEM VLAKŮ POD DOHLEDEM ETCS**

#### **článek 21** **Historické vozidlo**

- (1) Historické vozidlo musí splňovat požadavky §43f zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- (2) Historické vozidlo musí být uvedeno na platném Seznamu uznaných historických železničních vozidel, který má v evidenci Drážní úřad.
- (3) Historické vozidlo musí být vybaveno základním radiovým spojením (GSM-R) pro příslušnou trať dle TTP.

#### **článek 22** **Žádost**

- (1) Žadatel vyplní Žádost o schválení jízdy historických vozidel bez palubní části ETCS na tratích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS, ve které uvede:
  - a) údaje o žadateli (název, IČO, kontakt);
  - b) údaje o vozidle (dvanáctimístné číslo, základní radiové spojení, rychlost HV);
  - c) požadovanou trasu;
  - d) termín jízdy.
- (2) Vyplněnou Žádost zašle e-mailem na URMIZA., kde dojde k posouzení uvedených údajů.
- (3) Žádost musí žadatel podat nejméně třicet kalendářních dní před plánovaným dnem jízdy.

### **článek 23**

#### **Podmínky pro jízdu historického vozidla**

- (1) Odjezd vlaku ze stanice do úseku s výhradním provozem ETCS lze dovolit výhradně do volného mezistaničního úseku (za historickým vlakem mohou být vypraveny ostatní vlaky jedoucí pod dohledem ETCS v traťových oddílech).
- (2) Ve všech nácestných stanicích v úseku s výhradním provozem ETCS bude stanoven pobyt 0,5 min. z dopravních důvodů (aby strojvedoucí nepředpokládal postavený průjezd, když bude nutné zajistit jízdy do volného mezistaničního úseku).
- (3) Na tratích se zavedeným výhradním provozem ETCS L2 musí být historická hnací vozidla vybavena minimálně i nouzovým radiovým spojením pro komunikaci v základním radiovém spojení sítě GSM-R. Profil SIM přenosného mobilního terminálu musí v tomto případě splňovat podmínky pro registraci čísla vlaku, příjem nouzového volání a povelu G-STOP.
- (4) Výpravčí stanice, ze které vlak odjíždí na trať s výhradním provozem ETCS, musí ověřit funkčnost základního radiového spojení před dovolením jízdy vlaku do úseku trati s výhradním provozem ETCS. V případě nefunkčnosti základního radiového spojení, nesmí dovolit jízdu vlaku do úseku trati s výhradním provozem ETCS.
- (5) Rychlost vlaku je stanovena na max. 60 km/h.
- (6) Na stanovišti strojvedoucího kromě strojvedoucího vlaku musí být přítomna další osoba s kvalifikací strojvedoucího, odborně způsobilá k obsluze přenosného mobilního terminálu. Tato osoba musí po celou dobu jízdy průběžně sledovat stav terminálu a v případě příjmu povelu G-STOP zajistit okamžité zavedení rychločinného brzdění a zastavení vlaku.

### **článek 24**

#### **Posouzení Žádosti**

- (1) URMIZA Žádost zkontroluje, přiřadí číslo dle evidence a následně Žádost zpracuje.
- (2) Při kladném vyřízení Žádosti obdrží žadatel identifikační kód EGID, kterým se následně prokáže při žádosti o trasu, a který uvádí do informačního systému obdobně jako u přepravy mimořádných zásilek.
- (3) Při zamítnutí obdrží žadatel informace, z jakého důvodu byla jeho Žádost zamítnuta případně v něm bude uveden návrh řešení.

## **ČÁST ČTVRTÁ**

### **MIMOŘÁDNÁ PŘECHODNOST HNACÍCH VOZIDEL**

#### **článek 25**

##### **Mimořádná přechodnost**

Projednání mimořádné přechodnosti hnacího vozidla, které není přepravováno jako vozová zásilka, je možné z následujících důvodů:

- a) hnací vozidlo překračuje povolenou skupinu příčné přechodnosti v tabulce 12 TTP;
- b) hnací vozidla, jejichž jízda je na dané přepravní cestě omezena, případně zakázána v poznámce tabulky 12 TTP;
- c) hnací vozidla, která překračují stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě (na nápravu nebo na běžný metr vozidla nebo jsou jejich statické účinky větší než statické účinky od povolené traťové třídy zatížení).

## **článek 26**

### **Žádost**

- (1) Žadatel vyplní Žádost o projednání mimořádné přechodnosti hnacího vozidla, ve které uvede:
  - a) údaje o žadateli (název, IČO, kontakt);
  - b) údaje o vozidle (rozvor, počet náprav, hmotnost atd.);
  - c) požadovanou trasu;
  - d) datum jízdy.
- (2) Vyplněnou Žádost zašle e-mailem na URMIZA, kde dojde k posouzení uvedených údajů.
- (3) Žádost musí Žadatel podat nejméně čtrnáct kalendářních dní před plánovaným dnem jízdy.

## **článek 27**

### **Posouzení Žádosti**

- (1) URMIZA Žádost zkontroluje, přiřadí číslo dle evidence a následně Žádost zpracuje.
- (2) Při kladném vyřízení Žádosti obdrží žadatel identifikační kód EGID, kterým se následně prokáže při žádosti o trasu, a který uvádí do informačního systému obdobně jako u přepravy mimořádných zásilek.
- (3) Při zamítnutí obdrží žadatel informace, z jakého důvodu byla jeho Žádost zamítnuta případně v něm bude uveden návrh řešení.

## **ČÁST PÁTÁ**

### **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

## **článek 28**

### **Zmocňovací ustanovení**

- (1) Předpis SŽ D31 včetně příloh schvaluje generální ředitel SŽ.
- (2) Výjimky z předpisu SŽ D31 povoluje náměstek generálního ředitele SŽ pro řízení provozu, a to postupem dle vnitřního předpisu SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukověť státní organizace Správa železnic. Z ustanovení, která vyplývají z obecně závazných právních předpisů, není možno výjimky udělovat.
- (3) Změny příloh předpisu SŽ D31 schvaluje náměstek generálního ředitele SŽ<sup>2</sup>.
- (4) Jediným oprávněným k podávání výkladu k ustanovením předpisu SŽ D31 a jeho příloh je gestorský útvar<sup>3</sup> předpisu SŽ D31.
- (5) Tento předpis nabývá platnosti zveřejněním v elektronické knihovně dokumentů a předpisů (dále jen „eDAP“) a účinnosti dnem uvedeným na přední straně předpisu.

## **článek 29**

### **Přechodná ustanovení**

- (1) Do doby zapracování pravidel pro zkušební jízdy do DAP se při projednání a realizaci zkušebních jízd postupuje podle tohoto článku.

---

<sup>2</sup> V době schválení předpisu je to náměstek generálního ředitele pro řízení provozu.

<sup>3</sup> V době schválení předpisu je to odbor operativního řízení provozu a výluk.

- (2) Zkušební jízdy se dělí na zkušební jízdy pro měření infrastruktury a zkušební jízdy pro měření vozidel.
- (3) Žádosti o provedení zkušebních jízd předkládají žadatelé na odbor jízdního řádu (dále jen „O16“).
- (4) Pokud při zkušební jízdě dochází k jízdě vozidla neschváleného typu, nebo s vyšším nedostatkem převýšení, než pro jaký je vozidlo schváleno, předloží žadatel souhlas DÚ.
- (5) Před přidělením kapacity dráhy pro zkušební jízdu osloví O16 dotčené odborné útvary SŽ a jejich případné připomínky zpracuje.

### **článek 30**

#### **Všeobecná ustanovení pro povolování zkoušek za jízdy**

- (1) Zkoušky za jízdy se organizují a zabezpečují jako:
  - a) zkoušky rychlostí, která nepřekračuje traťovou rychlost a při této jízdě nedojde k překročení jiných parametrů tratě stanovených TTP;
  - b) zkoušky rychlostí vyšší, než je stanovena v TTP pro příslušnou kategorii vozidel;
  - c) zkoušky, při kterých jsou překročeny přechodnostní parametry tratě dané v TTP.
- (2) Ředitel OŘ (popř. jeho zástupce pro provoz infrastruktury) na žádost objednavatele zkoušky za jízdy schválí úseky, ve kterých je možno vykonávat zkoušky podle odst. (1) písm. b) a c) tohoto článku. Přitom stanoví i nejvyšší rychlost, kterou smí být pojížděn zkušební úsek a určí podmínky.
- (3) V objednávce zkoušky za jízdy musí v souladu s čl. 458 odst. (4) předpisu SŽ D1 objednavatel upozornit i na požadované odchylky nad rámec předpisů SŽ.

### **článek 31**

#### **Podmínky pro zkoušky za jízdy**

- (1) Pro zkoušky za jízdy s překročením parametrů uvedených v TTP nebo zkoušky s odchylkami nad rámec předpisů, zpracuje O16 na základě objednatelem dodaných stanovisek opatření pro zajištění bezpečnosti. Podklady pro toto opatření tvoří např.: Rozhodnutí Drážního úřadu, stanoviska právnické osoby k použití vozidel, stanoviska právnické osoby k brzdovým výpočtům, stanoviska odborů a organizačních složek SŽ.
- (2) V souladu s předpisem SŽ D1 čl. 458 odst. (4) na základě žádosti a dodaných podkladů zpracuje O16, pokud dochází k překročení parametrů stanovených v TTP nebo k odchylkám od předpisů SŽ, Protokol o posouzení a vypořádání rizik pro zkoušky za jízdy a předloží ho ke schválení odboru traťového hospodářství, odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky, odboru elektrotechniky a energetiky, odboru předpisů a technologie, odboru operativního řízení a výluk a při zkouškách pro měření infrastruktury nebo vozidel SŽ i CTD. Dopravní opatření jsou O16 navrhována pro usměrnění rizik v souladu s vyjmenovanými opatřeními v předpise SŽ D1 čl. 458 podle závažnosti zachycených rizik.

### **článek 32**

#### **Zrušovací ustanovení**

- (1) Dnem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje předpis SŽDC D31 Mimořádné zásilky schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. května 2015 pod čj. S21109/2015–O11.
- (2) Dnem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje dokument Zahájení rutinního používání jednoznačného identifikátoru EGID v datové zprávě Složení vlaku, vč. přílohy 1 - Metodika k vyhledání Příkazu/PTL dle EGID, vydaný dne 17. prosince 2015 pod čj. 53453/2015-SŽDC-O12.

## **SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY**

### **Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy, ve znění pozdějších předpisů**

ČSN 28 0312 Obrisy pro kolejová vozidla s rozchodem 1435 a 1520 mm

ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vleček normálního rozchodu

ČSN EN 15273-1 Průjezdny průřezy tratí a obrisy vozidel – Část 1: Obecně – společné zásady pro infrastrukturu a vozidla

ČSN EN 15273-3 Průjezdny průřezy tratí a obrisy vozidel – Část 3: Průjezdny průřezy tratí

ČSN EN 15528+A1 Železniční aplikace – Traťové třídy zatížení pro určení vztahu mezi dovoleným zatížením infrastruktury a maximálním zatížením vozidly

vyhláška IRS 50502 Mimořádné zásilky – pravidla pro projednání a přípravu MZ (z fr. Transports exceptionnel – Dispositions concernant letude et lexecution des transports exceptionnels)

Nakládací směrnice UIC

### **Vnitřní předpisy, v aktuálním znění**

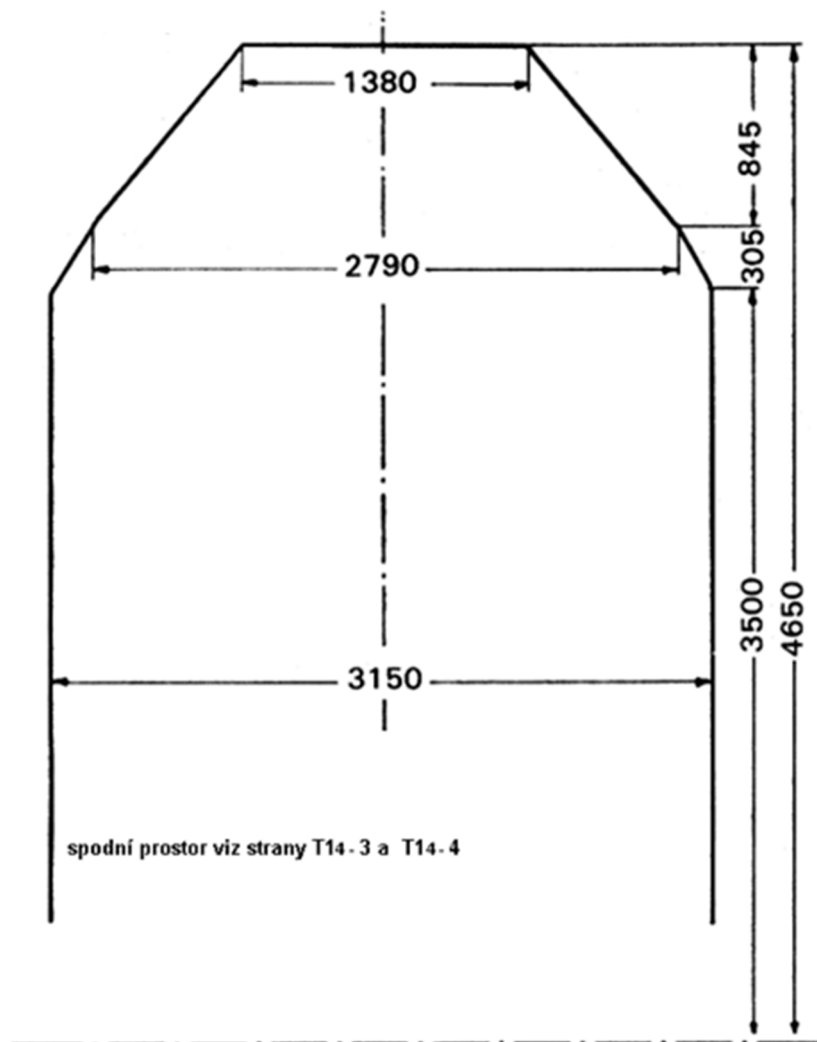
SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽ D7 Předpis pro operativní řízení provozu

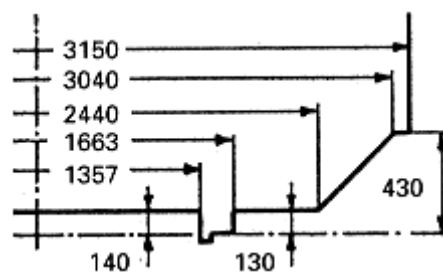
SŽ S11 Prostorová průchodnost tratí

SŽ Is 10 Předpis pro užívání souboru provozních informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)

Prohlášení o dráze

**Příloha A** (normativní)**Ložná míra a poloviční šířky ložné míry**

obrázek 2 Náskres ložné míry

**A.1 Spodní část ložné míry**

obrázek 3 Náskres spodní části ložné míry

Ložná míra je platná také u některých zahraničních provozovatelů drah a je uvedena včetně spodních částí v Nakládací směrnici UIC.

**A.2 Poloviční šířky ložné míry****tabulka 2 Poloviční šířka ložné míry**

Výška nad temenem kolejnice mm	Příslušná poloviční šířka mm	Výška nad temenem kolejnice mm	Příslušná poloviční šířka mm	Výška nad temenem kolejnice mm	Příslušná poloviční šířka mm	Výška nad temenem kolejnice mm	Příslušná poloviční šířka 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 B** (normativní)**Omezení ložné šířky mezi nápravami**

- (1) Vodorovné nejmenší vzdálenosti v cm mezi ložnou mírou a částmi nákladu, které leží mezi nápravami nebo otočnými čepy:

**tabulka 3 Omezení ložné šířky mezi nápravami**

Vzdálenost náprav nebo otočných čepů m	Vzdálenost uvažovaného průřezu od nejbližší ležící nápravy, případně nejbližší ležícího otočného čepu																						
	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	13	14	15
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	17	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	41		
28	0	3	6	8	10	13	15	17	20	23	26	28	31	33	36	38	41	44	47	48	49	50	
30	1	3	6	9	11	14	16	19	23	26	29	32	35	38	41	43	47	51	54	56	58	59	59

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

- (2) Vodorovné nejmenší vzdálenosti se pro ty části nákladu, které leží méně než 430 mm nad temenem kolejnice, zvětší o 5 cm.
- (3) 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.
- (4) 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 C (normativní)****Omezení ložné šířky přes nápravy nebo otočné čepy**

- (1) Vodorovné nejmenší vzdálenosti v centimetrech mezi ložnou mírou a těmi částmi nákladu, které přesahují přes nápravy nebo otočné čepy:

**tabulka 4 Omezení ložné šířky přes nápravy nebo otočné čepy**

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

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

- (2) Vodorovné nejmenší vzdálenosti se pro ty části nákladu, které leží méně než 430 mm nad temenem kolejnice, zvětší o 5 cm.
- (3) 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 přečnivají 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 D** (normativní)**Vzorce pro výpočet příčného omezení  $E_i$  a  $E_a$** 

Hodnoty pro příčné omezení (zúžení)  $E_i$  a  $E_a$ , které nejsou v Příloze B a C uvedeny, se vypočtou podle vzorců:

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

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

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).

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

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

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

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

**Příloha E** (informativní)**Příklady posouzení zásilky k ložné míře**

Posouzení zásilky k ložné míře se provede podle následujícího příkladu:

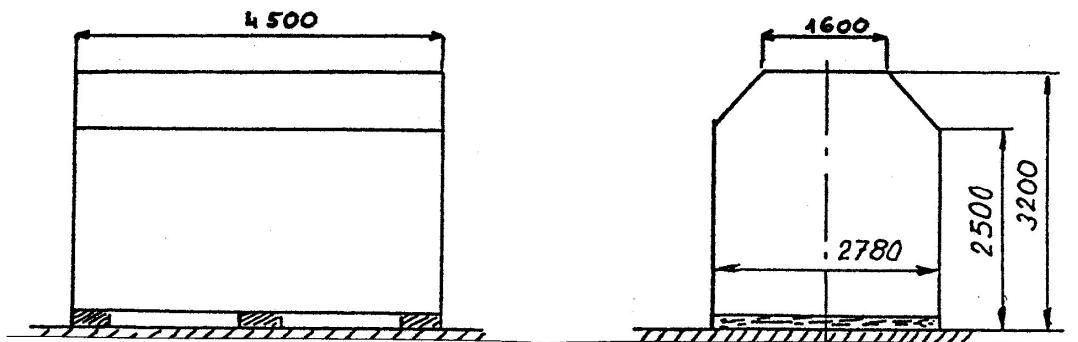
Požaduje se přeprava 2 beden o rozměrech:

délka = 4500 mm,

do výšky = 2,5 m je šířka 2780 mm,

ve výšce = 3,2 m je šířka 1600 mm.

Náčrtek zásilky v milimetrech:



**obrázek 4** Nákras naložení bedny s uvedením rozměrů v milimetrech

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

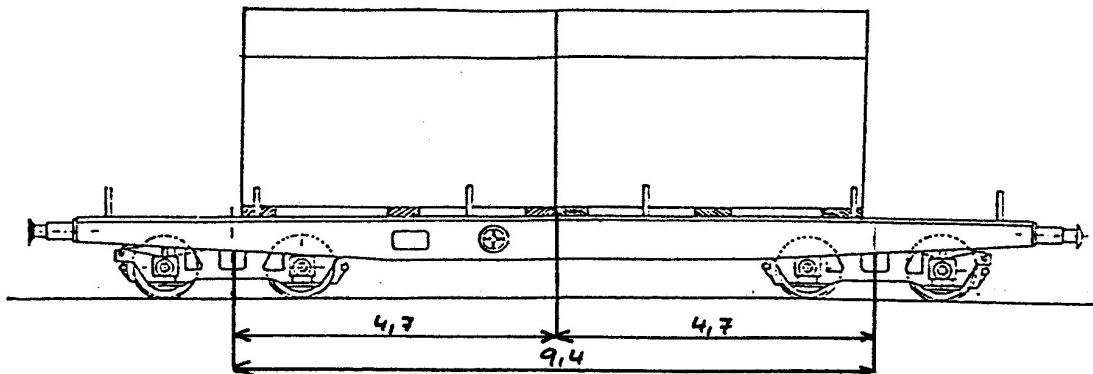
poloviční šířka zásilky:  $1600 : 2 = 800$  mm

Zásilku dvou 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.

### E.1 Naložení nákladu na střed vozu (mezi čepy) a největší vzdálenost od otočného čepu v metrech



obrázek 5 Nákres naložení beden mezi čepy

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)  $E_i$  a  $E_a$ :

- Z přílohy B v tabulce „Omezení ložné šířky mezi nápravami nebo otočnými čepy“ (UIC-Nakládací směrnice, Svazek 1) se zjistí hodnota příčného omezení (zúžení)  $E_i$  pro části nákladu mezi otočnými čepy. U ložení na střed vozu 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 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 přílohy A (UIC-Nakládací směrnice, Svazek 1). 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:

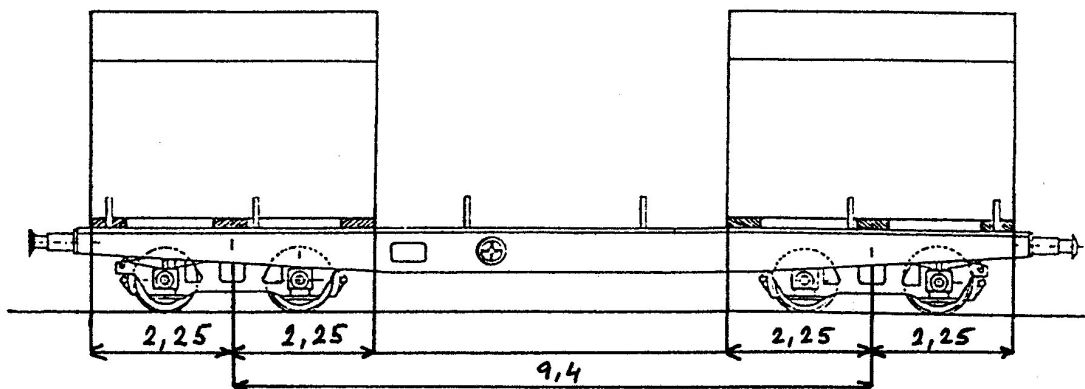
- Přípustná poloviční šířka se vypočte tak, že od poloviční šířky ložné míry dle odst. b) se odečte hodnota povinného zúžení  $E_i$  i  $E_a$  a porovná se s poloviční šířkou zásilky.
- Je-li přípustná poloviční šířka větší než poloviční šířka zásilky, nejedná se o PLM.

**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 ložná míra překročena a nejedná se o zásilku s PLM.

## E.2 Naložení nákladu nad podvozky vozu (přes čepy) a vzdálenosti uvažovaných průřezů v metrech



obrázek 6 Náskres naložení beden přes čepy

Vzdálenost otočných čepů vozu je 9400 mm. Vzdálenosti od otočných čepů jsou shodné: tj.  $\frac{1}{2}$  délky bedny:  $4,5 : 2 = 2,25$  m jsou dvě vzdálenosti (dva průřezy zásilky): směrem dovnitř (mezi čepy) a směrem ven (přes čepy).

- a) Zjištění příčného omezení (zúžení)  $E_i$  a  $E_a$ :
- Z Přílohy B se v tabulce 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)  $E_i = 10$  mm.
  - Z Přílohy C v tabulce Omezení ložné šířky přes nápravy nebo otočné čepy (UIC-Nakládací směrnice, Svazek 1) se zjistí hodnota příčného omezení (zúžení)  $E_a$  pro části nákladu přes otočné čepy.
  - V tabulce 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)  $E_a = 50$  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:**  $1422 - E_i = 1422 - 10 = 1412$  mm:  $1390$  mm <  $1412$  mm = **není PLM**

**Bod B:**  $849 - E_i = 849 - 10 = 839$  mm:  $800$  mm <  $839$  mm = **není PLM**
  - Pro vzdálenost řezu zásilky směrem ven (přes čepy):
 

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

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

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

**Příloha F** (normativní)**Číselné kódy pro komunikaci mezi dopravcem a provozovatelem dráhy  
(mezi dopravci)****tabulka 5 Číselné kódy a jejich popis**

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</i> <i>Počet nosných, spojovacích, ochranných vozů apod.</i>		X	X
2b	mezinárodní přechodnost ( <i>RIV, RIC, TEN, rastr přechodnosti nebo „žádná“</i> )		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 nepřivodnosti	Vybočení $D_i$ nebo $D_a$ v oblouku o poloměru		Celková šířka od osy koleje (Sloupce 12+16-17) v oblouku o poloměru	
jedné	druhé					$\infty$ m	250m	$\infty$ m	250m
straně			$n_i$	$n_a$					
mm	mm		mm	mm		mm	mm	mm	mm
<i>Poloviční šířka včetně event.nakládací tolerance</i>			<i>Včetně event.nakládací tolerance zásilky</i>		<i>V mezinárodní dopravě nemusí být sloupce 16, 17 a 18 vyplněny</i>				
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 odesílatelem		X	
23b	Přepravní cesta			X
24	Přeprava vlakem (např.: pravidelným, zvláštním, vojenským)	V <sub>max</sub> km/h	X	X
25	Stanice celního odbavení Uvádět pouze tehdy, když celní odbavení není prováděno ani v pohraniční přechodové stanici ani ve stanici určení		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 VSP, 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 (koeficient náklonu), hc (spodní hrana skříně nad temenem kolejnice), q+w (příčná vůle) 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		X*	X

e) Skupinu vozů nedělit			
30	Kritický bod .....zásilky musí být označen nálepkou vzoru „O“. MZ bude v předávací stanici ..... předána ve směru jízdy vpravo/vlevo <i>(nehodící se škrtněte)</i>	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

(\*\*\*) = uvádí se jen u zásilek podle čl. 3 písmeno a) a jen číselné kódy 12 až 15

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

**Příloha G** (normativní)**Doplňující údaje vozidla****tabulka 6 Popis údajů k číselným kódům**

číselný kód Žádosti / Souhlasu
-----------------------------------

**1. Popis, řada a čísla vozidel**

Vůz, hnací vozidlo, jeřáb, stavební stroj	1a
Na vlastních kolech tažená nečinné / poháněného vlastní silou	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	28
- poháněného vlastní silou - taženého	
Podle kterého obrysu je vozidlo konstruováno	19
Údaje o brzdě	28
- je vozidlo vybaveno brzdovým potrubím	
- je tlaková brzda upotřebitelná	
- druh brzdy jednoúčelová / víceúčelová	
- 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 - na libovolném místě - jako náběžník - jen na konci vlaku (popř. přípustná hmotnost na háku)	29
Ochranné a doprovodné vozy	29
Doprovod	29
Zákaz dopravy s postrkovou lok.	29
Zvláštní opatření pro seřaďovací stanice - zákaz odrážení a spouštění - zákaz jízdy přes svážné pahrbky	29
Výložník jeřábu může za přepravy směřovat - vpřed i vzad - jen ke konci vlaku	29

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

**Příloha H** (informativní)**Souhlasové znaky**

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

- (1) Souhlasový znak MZ (např.: CZ MZ 0001-25) 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 0001-25 znamená:

CZ – mezinárodní označení

MZ – zkratka: Mimořádná zásilka

0001 - číslo vlastního souhlasu s významem první číslice:

0 = obousměrné přepravy

1, 2 = vnitrostátní přepravy

3 = mezistátní a vojenské přepravy

4 = mezistátní vývozné přepravy

5, 7 = volné (případně průzkumy přeprav)

6 = vojenské přepravy

8 = mezistátní průvozní přepravy

9 = mezistátní dovozné přepravy

25 = 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 SŽ a má charakter trvalého opatření

CZ PTL 200 znamená:

CZ – mezinárodní označení

PTL – zkratka: Přepravní typový list

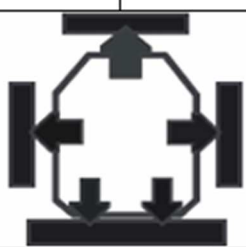
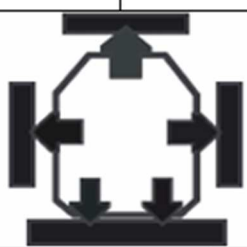
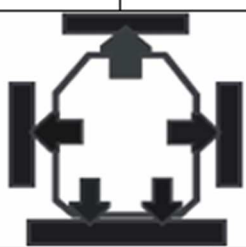
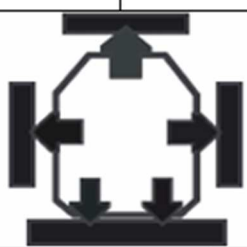

200 - číslo vlastního souhlasu

- (3) Pro přepravy zásilek kombinované dopravy v mezistátní i vnitrostátní přepravě je mezinárodně odsouhlaseno, ve smyslu vyhlášky IRS 50596-6, 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.

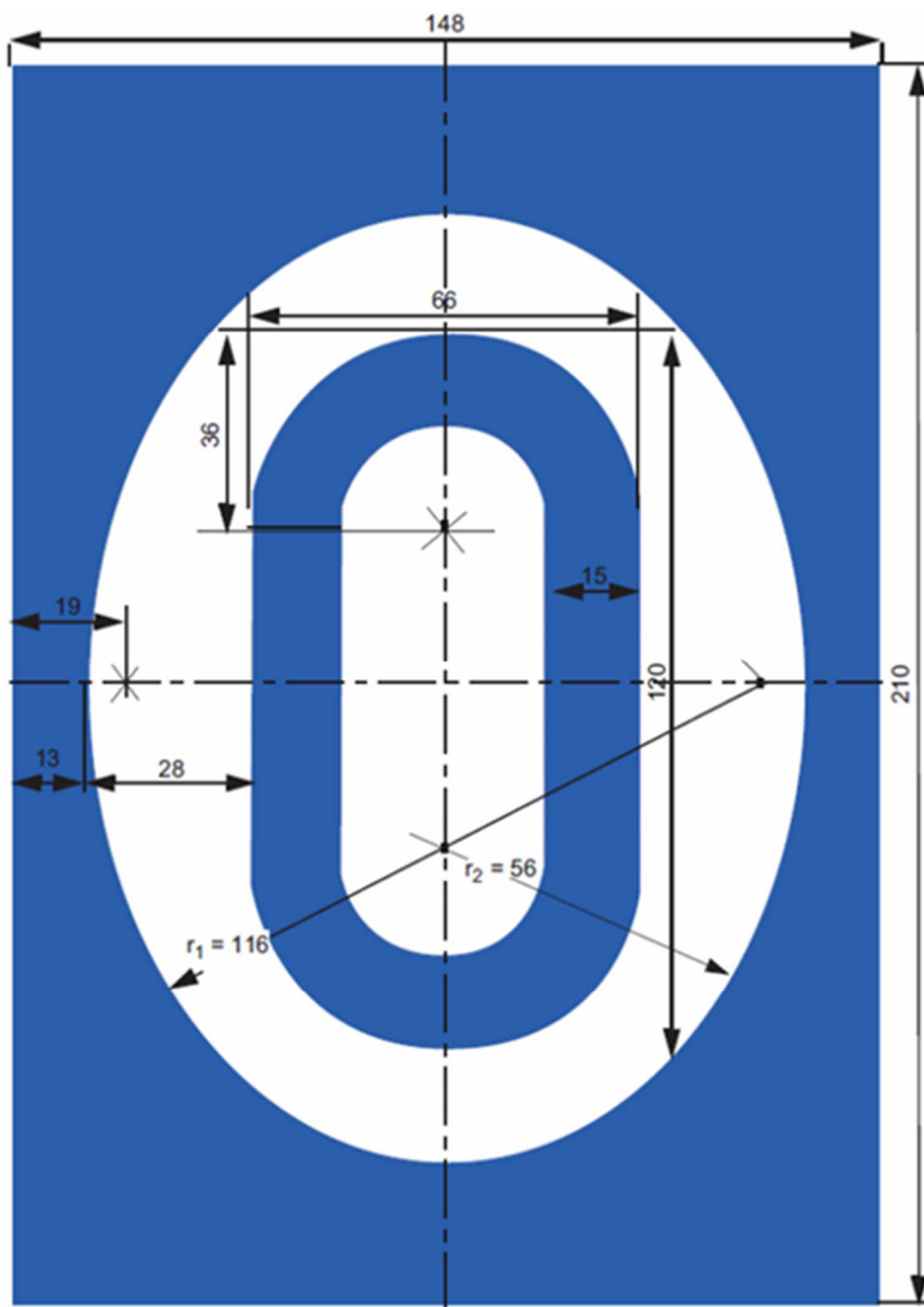
## Příloha I (informativní)

## Nálepky pro mimořádnou zásilku

## I.1 Vzor U

Označení železničního podniku		Vzor U		Označení železničního podniku		Vzor U					
											
Celková hmotnost	Hmotnost na metr	Nejvyšší náprtlak		Celková hmotnost	Hmotnost na metr	Nejvyšší náprtlak					
7 + 8 t	9 t/m	10 t		7 + 8 t	9 t/m	10 t					
Označení železničního podniku				Označení železničního podniku							
...../č. ....				...../č. ....							
...../č. ....				...../č. ....							
...../č. ....				...../č. ....							
Bod	Příčná vzdálenost od podélné osy vozu		Výška nad temenem kolejnice	Podélná vzdálenost od koncové nápravy nebo otočného čepu		Bod	Příčná vzdálenost od podélné osy vozu		Výška nad temenem kolejnice	Podélná vzdálenost od koncové nápravy nebo otočného čepu	
	Jedné strany	Druhé strany		14 mm	15 mm		Jedné strany	Druhé strany		14 mm	15 mm
	12a mm	12b mm	13 mm				12a mm	12b mm	13 mm		
A						A					
B						B					
C						C					
D						D					
E						E					
F						F					
G						G					
H						H					
I						I					
J						J					
K						K					
L						L					
M						M					
				Označení železničního podniku							
				...../č. ....							
				...../č. ....							
				...../č. ....							
				...../č. ....							

obrázek 7 Nálepka U

**I.2 Vzor O** (rozměry uvedeny v milimetrech)

obrázek 8 Nálepka O