

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Analýza současného stavu nákladní přepravy na Provozním
pracovišti Horní Lideč a Provozním pracovišti Valašské Meziříčí**

Jitka Blinková

Bakalářská práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jitka BLINKOVÁ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**

Název tématu: **Analýza současného stavu nákladní přepravy na
provozním pracovišti Horní Lideč a provozním pracovišti
Valašské Meziříčí**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Legislativa ve vztahu k železniční přepravě
 2. Současný stav legislativy v nákladní přepravě
 3. Analýza současné technologie práce a personálního obsazení provozního pracoviště Horní Lideč
 4. Analýza současného technologie práce a personálního obsazení provozního pracoviště Valašské Meziříčí
 5. Návrh změny technologie a úspora personálního obsazení na provozním pracovišti Horní Lideč
- Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 5
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- [1] Interní předpis ČDC - Katalog prací č.j. 60868/2005 - O10
- [2] Interní předpis ČDC - OK 2 - Výcvikový a zkušební řád Českých drah,a.s., č.j. 61773/05 - O10
- [3] Interní předpis ČDC - TR 1 - Tarif pro přepravu vozových zásilek, 61735/07 - O21
- [4] Místní přípojová smlouva PPS Horní Lideč
- [5] Technologická dokumentace provozních pracovišť
- [6] Interní norma ČDC - Směrnice pro zpracování technologické dokumentace provozních pracovišť - PTs1 - B - 2008

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Kloutvor, CSc.**
Katedra dopravních prostředků a diagnostiky

Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2007**
Termín odevzdání bakalářské práce: **26. května 2008**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.

doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 11. dubna 2008

SOUHRN

Práce je zaměřena na kompletní analýzu všech technologických procesů práce a personální obsazení na Provozních pracovištích Horní Lideč a Valašské Meziříčí. V úvodu popisuje současný stav legislativy v železniční nákladní přepravě v České republice v současné době. Analytická část práce je zaměřena na výše uvedená Provozní pracoviště, jejich personální obsazení a technologii práce.

Na základě analýzy obou Provozních pracovišť a zjištěných souběhů stejných pracovních činností jsou navrhovány změny technologie a personálního obsazení s preferencí Provozního pracoviště Valašské Meziříčí.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravce, Provozní jednotka, Provozní pracoviště, technologie práce, vozmistr, posunová četa, železniční stanice, pohraniční přechodové stanice.

TITLE

The Analysis of the Present State of Cargo Transport on the Operating Work Places „Horní Lideč“ and „Valašské Meziříčí“

ABSTRACT

The recent legislative status concerning the rail cargo transportation in Czech Republic is described in the introduction of this project. Analytical part of this project is concerned on personal constitution and technological procedures in above mentioned stations of work. Based on analyses of both pracovist and identification of paralleling/duplicity of equal procedures, changes of technology and personal constitutions are proposed with the preference of station of work Valašské Meziříčí.

KEYWORDS

Traffic authorities, operation unit, station of work, transport technology, vagon examiner, shunting gang, agent og frontier cystome station, central cashier´s office for goods transport, platform inspector – shift supervisit.

OBSAH

ÚVOD	7
1 LEGISLATIVA VE VZTAHU K ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ.....	8
2 SOUČASNÝ STAV LEGISLATIVY V NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ V ČR.....	9
2.1 ZALOŽENÍ ČD CARGO, A. S.	9
2.2 ZÁKLADNÍ ATRIBUTY SPOLEČNOSTI.....	9
2.3 ORGANIZAČNÍ ČLENĚNÍ ČDC	9
2.4 PŘEDMĚT PODNIKÁNÍ SPOLEČNOSTI.....	10
2.5 PŘECHOD KAPITÁLOVÝCH PODÍLŮ	11
2.6 VZTAHY V ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ MEZI ČD CARGO, A.S. A ČD, A.S.	11
2.7 PERSONÁLNÍ A MZDOVÁ OBLAST	13
2.8 PROVOZ A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	14
2.9 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	16
2.10 INTERNÍ LEGISLATIVA	17
2.11 INTEROPERABILITA	18
3 ANALÝZA SOUČASNÉ TECHNOLOGIE PRÁCE A PERSONÁLNÍ OBSAZENÍ PROVOZNÍHO PRACOVÍŠTĚ HORNÍ LIDEČ	19
3.1 POPIS A CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ STANICE	19
3.2 MANIPULAČNÍ MÍSTA, VLEČKY, JEJICH ROZMÍSTĚNÍ.....	20
3.3 SPECIFIKACE POHRANIČNÍ PŘECHODOVÉ STANICE (DÁLE JEN PPS):.....	20
3.4 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA	20
3.5 SPECIFIKACE PERSONÁLNÍHO OBSAZENÍ:	21
3.6 ZÁSADY V PŘEDÁVCE A PŘEJÍMCE VOZŮ A VOZOVÝCH ZÁSILEK.	22
3.7 ZJIŠŤOVÁNÍ A VYROVNÁVÁNÍ VÝKONŮ A SLUŽEB.....	24
3.8 TECHNOLOGICKÉ POSTUPY JEDNOTLIVÝCH ÚKONŮ U NÁKLADNÍCH VLAKŮ.	25
3.9 ČINNOSTI ZAMĚSTNANCŮ PPS HORNÍ LIDEČ.....	28
3.10 PŘEPRAVNÍ VÝKONY ŽST HORNÍ LIDEČ	28
3.11 ZHODNOCENÍ.....	30
4 ANALÝZA SOUČASNÉ TECHNOLOGIE PRÁCE A PERSONÁLNÍ OBSAZENÍ PROVOZNÍHO PRACOVÍŠTĚ VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ.....	31
4.1 POPIS A CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ STANICE	31
4.2 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA	31
4.3 SPECIFIKACE PERSONÁLNÍHO OBSAZENÍ	36

4.4	OBSLUHA SOUPRAV VOZIDEL KONČÍCÍCH A VÝCHOZÍCH VLAKŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY	37
4.4.1	<i>Činnosti před příjezdem vlaku</i>	37
4.4.2	<i>Činnost po příjezdu vlaku</i>	37
4.4.3	<i>Činnosti před odjezdem vlaku</i>	38
4.5	OBSLUHA SOUPRAV VOZIDEL TRANZITNÍCH VLAKŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY	39
4.6	ZHODNOCENÍ PERSONÁLNÍHO OBSAZENÍ	42
5	NÁVRH ZMĚNY TECHNOLOGIE A ÚSPORA PERSONÁLNÍHO OBSAZENÍ NA PROVOZNÍM PRACOVÍŠTI HORNÍ LIDEČ	44
	ZÁVĚR.....	45
	POUŽITÁ LITERATURA	47
	SEZNAM TABULEK	48
	SEZNAM ZKRATEK.....	49

ÚVOD

Provozování dráhy a drážní dopravy bylo od vzniku samostatné České republiky soustředěno v jediné právnické osobě, kterou byly České dráhy, státní organizace. Ta fungovala jako vlastník dráhy, provozovatel dráhy i jako provozovatel drážní dopravy, tedy jako dopravce. Teprve v roce 2003 došlo k restrukturalizaci a k dílčímu oddělení činností. V rámci národního železničního dopravce je dnes nákladní přeprava v České republice zastoupena společností ČD Cargo, a.s.. Se vznikem této dceřinné společnosti ČD, a.s. je spojena řada změn, které mají být nástrojem k zefektivnění činností nákladní přepravy, dosažení evropské prestiže a schopnosti být adekvátním konkurentem pro ostatní dopravce v rámci EU.

1 LEGISLATIVA VE VZTAHU K ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ

V České republice je provozování dráhy a drážní dopravy definováno zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a něho navazujícími prováděcími předpisy. Tento zákon zahrnuje příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje veškeré vztahy na dráhách, mimo dráhy důlní, průmyslové a přenosné. Zákon o dráhách dělí činnosti na tři subjekty:

- vlastník dráhy,
- provozovatel dráhy,
- provozovatel drážní dopravy (dopravce).

České dráhy byly do roku 31. 12. 2002 státní organizací, která provozovala dráhu a drážní dopravu na celostátní a regionálních železničních dráhách a zároveň na nich zajišťovala i výkon práv a povinností vlastníka dráhy - státu. Na základě zákona č. 77/2002 Sb. došlo 31. 12. 2002 k zániku státní organizace bez likvidace. K 1. 1. 2003 tedy vznikly dvě nástupnické organizace:

- České dráhy, jako akciová společnost (dále jen ČD, a. s.) jejímž jediným akcionářem se stal stát,
- Správa železniční dopravní cesty, jako státní organizace (dále jen SŽDC, s. o.).

SŽDC, s.o. se stala vlastníkem dopravní cesty. Na její provozování uzavřela podle zákona dlouhodobou smlouvu s ČD, a.s. V rámci vnitřní struktury ČD, a.s., (dále jen ČD) je Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy Generálního ředitelství ČD subjektem, který plnění této smlouvy zajišťuje. Tento tedy vystupuje jako provozovatel dráhy celostátní a většiny drah regionálních ve vlastnictví státu, a to pro všechny dopravce na železniční síti v České republice. Základním posláním odboru je provozování dráhy, tj. zabezpečování dráhy, obsluha dráhy a organizování drážní dopravy. V tomto rámci vydává odbor pro tyto činnosti předpisy ČD, zajišťuje, aby tyto činnosti byly vykonávány osobami odborně způsobilými, a provádí kontrolu dodržování dopravních předpisů. Dále odbor provádí sestavu jízdního řádu pro organizaci a řízení drážní dopravy, statisticko-evidenční činnost, uzavírá smlouvy o provozování drážní dopravy s dopravci, plánuje a koordinuje výlukovou činnost, prověřuje možnosti dopravy mimořádných zásilek, odpovídá za koordinaci a projednávání provozně technických a technologických opatření se SŽDC, s.o. vztahující se k činnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

2 SOUČASNÝ STAV LEGISLATIVY V NÁKLADNÍ PŘEPRAVĚ V ČR

2.1 Založení ČD Cargo, a. s.

Vláda ČR svým usnesením č. 848 ze dne 25. 7. 2007 k restrukturalizaci společnosti České dráhy, a. s., souhlasila se zahájením prací směřujících k vyčlenění jádrových oblastí podnikání společnosti České dráhy, a. s., do dceřiných společností, a to do 30. 11. 2007 pro nákladní přepravu. Svým usnesením č. 1195 ze dne 22. 10. 2007 schválila Vláda ČR vznik dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s. (dále jen ČDC). Představenstvo Českých drah, a. s., poté schválilo svým usnesením č. 884 ze dne 30. 10. 2007 založení společnosti ČDC s předpokládaným zápisem do obchodního rejstříku a následným zahájením činnosti společnosti ke dni 1. 12. 2007, což se skutečně stalo.

2.2 Základní atributy společnosti

Společnost ČDC byla založena dne 31. 10. 2007 jako akciová společnost podle obchodního zákoníku, jediným zakladatelem – Českými drahami, a. s., zakladatelskou listinou, bez veřejné nabídky akcií a nepeněžitým vkladem části podniku České dráhy, a. s.

- Právní forma společnosti: akciová společnost.
- Sídlo společnosti: Praha 1, nábřeží Ludvíka Svobody 1222, PSČ 110 15
- Orgány společnosti: valná hromada,
představenstvo – 5 členů,
dozorčí rada – 6 členů,
správní rada – 3 členy, na návrh ministra dopravy ČR.

2.3 Organizační členění ČDC

Dceřiná společnost ČDC vznikla vyčleněním z organizační struktury složek vertikál nákladní dopravy a přepravy z organizační struktury tehdejších ČD, a. s., části vertikály kolejových vozidel (část Odboru kolejových vozidel a Depa kolejových vozidel) a části vertikály řízení provozu, vybraných jednotek (Odúčtovna přepravních tržeb, ŽELSPED) a části ostatních útvarů generálního ředitelství ČD podle klíče, jak se podílely na činnostech vertikály nákladní dopravy a přepravy.

Z organizačního hlediska je řízení ČDC uspořádáno dvoustupňově, tj.:

- centrální úroveň řízení,
- výkonná úroveň - 9 Provozních jednotek (PJ) s 58 Provozními pracovišti (PP) a 3 Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) se 6 Opravnami kolejových vozidel (OKV).

Provozní jednotky jsou dislokovány v Brně, České Třebové, Českých Budějovicích, Nymburce, Olomouci, Ostravě, Plzni, Praze a Ústí nad Labem. Střediska oprav kolejových vozidel jsou dislokována v Českých Budějovicích, Ostravě a Ústí nad Labem.

2.4 Předmět podnikání společnosti

Podnikání společnosti ČDC je mimo hlavní činnosti podnikání vázáno také na další činnosti zejména ve vztahu k doplňkovým službám s cílem nabídnout komplexní služby zákazníkům.

Činnosti hlavního předmětu podnikání:

- provozování drážní dopravy podle zákona o dráhách v rozsahu vydaných licencí,
- provozování dráhy - vlečky podle zákona o dráhách v rozsahu vydaných úředních povolení,
- provozování celních skladů, skladování zboží a manipulace s nákladem,
- silniční motorová doprava nákladní, zasilatelství, činnosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, zastupování v celním řízení.

Činnosti bezprostředně podporující hlavní činnosti:

- reklamní činnost a marketing,
- zprostředkování obchodu a služeb,
- vydavatelské a nakladatelské činnosti,
- opravy ostatních dopravních prostředků,
- výroba, instalace a opravy elektrických strojů a přístrojů,
- klempířství atd..

Činnosti doplňkového využití volných kapacit:

- pronájem nemovitostí,
- bytových a nebytových prostor bez poskytování jiných než základních služeb,
- pronájem a půjčování věcí movitých,

- poskytování služeb osobního charakteru, velkoobchod.

2.5 Přejedhod kapitálových podílů

Ke dni vzniku ČDC byly z ČD na ČDC převedeny (vlozeny) kapitálové podíly těchto společností:

- RAILLEX, a.s. 51%
- ČD – DUSS Terminál, a.s. 51%
- ČD Generalvertretung GmbH 100%
- Koleje Czeskie Sp. z o.o. 100%
- BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. 20%

K přechodu obchodního podílu nebo listinných akcií na jméno, které byly součástí části podniku vkládaného do společnosti ČDC došlo dnem jejího vzniku (zápisu do obchodního rejstříku).

Analogicky ke dni vzniku společnosti ČDC na ni přešel i obchodní podíl ve společnostech ČD Generalvertretung GmbH a Koleje Czeskie Sp. z o.o., aniž by bylo třeba předchozího splnění nějakých podmínek.

2.6 Vztahy v zajišťování činností mezi ČD Cargo, a.s. a ČD, a.s.

Veškeré tyto vztahy mezi společnostmi jsou deklarovány Rámcovou smlouvou o spolupráci mezi ČD a ČDC.

Mezi činnostmi, které zajišťuje ČD pro ČDC patří například:

- Šetření mimořádných událostí v drážním provozu – na základě mandátní smlouvy,
- požární ochrana - na základě obchodní smlouvy,
- interní audit – vybraná kontrolní šetření - na základě obchodní smlouvy,
- závodní preventivní péče - na základě obchodní smlouvy,
- činnosti v oblasti psychologie - na základě obchodní smlouvy,
- nákup a zásobování vybranými komoditami – na základě obchodní smlouvy,
- provozní údržba hnacích vozidel a běžné opravy nákladních vozů – na základě obchodní smlouvy,
- opravy vyšších stupňů kolejových vozidel – na základě obchodní smlouvy,

- kumulované provozně technologické činnosti na úrovni ŽST – přepravní odbavení zásilek, posun pro ND, zpracování vlakové dokumentace, činnosti technické služby vozové – na základě smlouvy o spolupráci v oblasti provozu,
- zbrojení hnacích kolejových vozidel ČDC trakční motorovou naftou ve vybraných lokalitách – na základě obchodní smlouvy,
- železniční zkušebnictví – na základě obchodní smlouvy,
- vzdělávání a školení zaměstnanců – na základě obchodní smlouvy,
- služby v oblasti informatiky – na základě obchodní smlouvy,
- služby v oblasti telekomunikací v rozsahu upřesněném smluvním vztahem – na základě obchodní smlouvy,
- přeprava kurýrních zásilek – na základě obchodní smlouvy,
- vybrané činnosti v oblasti ochrany životního prostředí – na základě obchodní smlouvy, atd..
- ostatní činnosti ČDC zajišťuje vlastními silami nebo outsourcingem mimo Skupinu ČD.

Mezi činnosti, které zajišťuje ČDC pro ČD patří například:

- Mobilizační poddodávky za krizového stavu – na základě obchodní smlouvy,
- provozní údržba hnacích vozidel ČD v SOKV – na základě obchodní smlouvy,
- zbrojení hnacích kolejových vozidel ČD trakční motorovou naftou ve vybraných lokalitách – na základě obchodní smlouvy,
- kumulované provozně technologické činnosti na úrovni ŽST – čištění a mazání výhybek, posun pro osobní dopravu, činnosti technické služby vozové v osobní přepravě, odbavení zákazníků v osobní přepravě, zpracování vlakové dokumentace vlaků osobní dopravy, uložení a výdej přenosných osobních pokladen – na základě smlouvy o spolupráci v oblasti provozu,
- zajištění úklidu a odstraňování sněhu z kolejišť, nástupišť a obecně přístupných vnějších prostor v železničních stanicích a prostor v zastávkách tam, kde tuto činnost do dne vzniku ČDC zajišťovali zaměstnanci budoucí dceřiné společnosti ČDC - na základě smlouvy s určenými vedoucími zaměstnanci dceřiné společnosti ČDC. Tyto smlouvy musí ošetřovat skutečnost, že bude zajištěna sjízdnost dopravní cesty zaměstnanci, kteří přešli od ČD k dceřiné společnosti ČDC – na základě obchodní smlouvy,

- pořizování dat výkazu vozidel a ostatní vlakové dokumentace za smluvní dopravce do IS CEVIS na základě obchodní smlouvy, atd..

2.7 Personální a mzdová oblast

V ČDC je personální oblast zajištěna v působnosti oddělení lidských zdrojů, zařazeným do úseku generálního ředitele. Se vznikem ČDC se zrušila platná systemizace všech dotčených pracovních míst dotčených organizačních složek ČD. Zároveň byla vytvořena pracovní místa u těch organizačních složek, které zůstaly v organizační struktuře ČD. V rámci ČDC byla vytvořena pracovní místa nová, v počtu a struktuře odpovídajícím projektu založení ČDC a jeho předpokládaným budoucím provozním potřebám.

Veškeré dopady do zaměstnanosti před vznikem ČDC byly řešeny vedoucími zaměstnanci dotčených organizačních složek.

U zaměstnanců kteří přecházeli ke dni vzniku ČDC do této nové organizace, přešly v souladu s § 338 Zákoníku práce práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů z ČD na ČDC v plném rozsahu. Přešly tedy jak práva a povinnosti, vyplývající z platných pracovních smluv i dalších smluv, uzavřených mezi zaměstnancem a ČD, tak i povinnosti a závazky, vyplývající z platné Podnikové kolektivní smlouvy ČD na rok 2007.

Na zaměstnance dceřiné společnosti ČDC se vztahovala Podniková kolektivní smlouva Českých drah, a. s., na rok 2007, jejíž účinnost trvala do 31. prosince 2007. Pro rok 2008 proběhla úspěšná společná kolektivní vyjednávání a bylo dosaženo shodného výsledku pro obě společnosti.

Pro vykonávání prací na zařízení ČD či SŽDC, s. o., jsou zaměstnanci ČDC povinni mít příslušné odborné zkoušky, odbornou a zdravotní způsobilost a kvalifikační předpoklady, stanovené obecnými právními předpisy a interními předpisy ČD. ČDC tedy převzala školící a výcvikový systém ve smyslu interního předpisu ČD - Výcvikový a zkušební řád ČD. Při přechodu do dceřiné společnosti zůstaly v platnosti odborné zkoušky zaměstnanců, získané v rámci ČD. Doba platnosti těchto zkoušek u jednotlivých zaměstnanců se přechodem k ČDC nemění. ČDC uzavřelo smlouvu s ČD na zajištění činností v oblasti psychologie a dále s Dopravně vzdělávacím institutem pro oblast vzdělávání.

Povinnost zajištění oblasti bezpečnosti a zdraví při práci vyplývá z platného Zákoníku práce a dalších právních norem. ČDC byla povinna vypracovat vlastní místní provozní a bezpečnostní předpis. ČDC převzala v plném rozsahu znění předpisu ČD Op 16.

ČDC převzala Katalog prací ČD v zúženém rozsahu, tzn. pouze povolání, která jsou spojené s činnostmi ČDC. Pro potřebu přehlednosti byl vypracován Katalog prací ČDC. Mzdová oblast je řešena Mzdovým řádem ČD.

2.8 Provoz a organizování drážní dopravy

V souvislosti se vznikem ČDC se nijak nezměnil rozsah oprávnění ČD k provozování dráhy na tratích celostátních, regionálních i vlečkách. Stávající úřední povolení k provozování dráhy zůstaly v platnosti. Změnila se však smlouva mezi ČD a SŽDC, s. o., o přístupu na železniční dopravní cestu celostátních a regionálních drah ve vlastnictví státu Pro ČD, a.s. tedy nově zůstaly pouze činnosti dopravce v osobní dopravě a dopravce zajišťujícího provoz spojený se zabezpečením provozuschopnosti dráhy.

ČDC jako provozovatel drážní dopravy musela splnit do data zahájení podnikání následující podmínky:

- být zapsána do obchodního rejstříku,
- získat licenci pro provozování drážní dopravy,
- získat osvědčení dopravce,
- zajistit pojištění odpovědnosti za škody vzniklé provozováním drážní dopravy ke dni zahájení drážní dopravy. Současně s tím musí dojít k úpravě pojištění pro ČD,
- uzavřít Smlouvu na provozování drážní dopravy s O11 GŘ ČD, jakožto provozovatelem dráhy,
- uzavřít Smlouvu o přístupu na železniční dopravní cestu celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu se SŽDC, s. o.,
- požádat o přidělení a následně získat kapacitu dopravní cesty u SŽDC, s. o. – přidělcce kapacity.

Celý systém řízení provozu a organizování drážní dopravy ČDC v oblasti seřaďovacích stanic a místního posunu je postaven na následujících zásadách:

- ČD zajišťuje provozování dráhy a organizování drážní dopravy,
- ČDC zabezpečuje činnosti dopravce v nákladní dopravě.

Z výše uvedeného vyplývá následující dělba činností:

- činnosti technické skupiny UŽST (sestava GPPS, technická zpráva):
 - = ČDC ve stanoveném termínu (min.45 dní před přechodem na nový GVD) dodá podklady pro zpracování technologické dokumentace (technologické časy pro

- zpracování výchozích a cílových vlaků, náplň směrových kolejí a počet odlivů, provozní dobu, plán práce posunujících lokomotiv a časový rozvrh obsluh vleček),
- = ČD,a.s., resp. O11 GŘ ČD,a.s., vytvoří technologickou dokumentaci (GPPS, plán obsazení kolejí atd.), která je pro ČDC závazná,
 - = v oblasti místního posunu ČDC zpracovává samostatně technologické postupy pro jednotlivé činnosti dopravce.
- úkony spojené se zabezpečením posunu a jízdy vlaků:
- = stavění vlakových cest, ústřední stavění posunových cest, příkazy k zahájení, přerušování a ukončení posunu, jakož i obsluhu kolejových brzd provádějí zaměstnanci ČD,
 - = místní obsluhu výhybek pro posun a případné střežení přejezdů při posunu, resp. místní obsluhu přejezdů provádějí zaměstnanci ČDC,
 - = činnosti spojené se zpracováním vlaku po příjezdu, posunem a přípravou vlaku před odjezdem (přepravní a technická prohlídka po příjezdu, zpracování třídky a její předání zaměstnancům provozovatele dráhy, příprava na odvěšení, přísun a rozpouštění, brzdění odvěsů zarážkami, svěšování odvěsů, technická prohlídka před odjezdem, přepravní prohlídka a soupis vozů před odjezdem, vytvoření vlakové dokumentace, zkouška brzdy a zpracování průvodních listin apod.) provádějí zaměstnanci ČDC,
 - = činnosti zátěžového výpravčího a staničního dispečera - vedoucí směny ČD řídí z dopravního hlediska chod celé stanice (rozhoduje z hlediska posunových a vlakových cest, priorit, vzájemného rušení, mimořádnosti apod.), vedoucí směny ČDC řídí chod obvodu z hlediska dopravce (rozhoduje o přednosti řazení, přechodech zátěže, čekání, rušení atd. a bude dávat požadavky na stavění posunových a vlakových cest)

Při zařizování hnacích vozidel nebo vozů dle traťových tříd zatížení požádá dceřiná společnost ČDC o závazné stanovisko ČD GŘ Odbor stavební a provozní infrastruktury.

V souvislosti se vznikem ČDC došlo k rozdělení hnacích vozidel mezi ČD a ČDC. Evidence HV v ČDC probíhá na úrovni jednotlivých Středisek oprav kolejových vozidel (SOKV). Železniční kolejová vozidla (ŽKV), která nebyla předmětem vkladu do ČDC, byla Depa kolejových vozidel (DKV) České Budějovice, DKV Ústí nad Labem a DKV Ostrava ke

dni vzniku ČDC protokolárně předána nástupnickému DKV dle výnosu ŘO12 o dislokaci vozidel.

Správa, údržba a opravy železničních kolejových vozidel ve vlastnictví ČDC je realizována odborem údržby a oprav ŽKV a jemu podřízených výkonných jednotek, Středisek oprav kolejových vozidel (SOKV). Tyto jednotky byla aktivovány odčleněním ze struktury dep kolejových vozidel ČD se sídlem v Ostravě, Českých Budějovicích a Ústí nad Labem. Podřízeným pracovištěm SOKV jsou opravny kolejových vozidel (OKV) v Mostě, Nymburce, Brně Maloměřicích, Břeclavi, Přerově, Třinci. Periodickou údržbu a opravy železničních kolejových vozidel ve vlastnictví ČDC zadává ČDC u ČD. V případě nákupu nových kolejových vozidel neschváleného typu postupuje ČDC dle „Směrnice pro provádění zkoušek vozidel za jízdy na tratích provozovaných ČD, a. s.“, v platném znění, která slouží pro stanovení závazného postupu při projednávání zkoušek za jízdy drážních vozidel neschváleného typu.

Do dne vzniku ČDC byla oblast přejímky vozidel metodicky řízena prostřednictvím příslušného oddělení O12 GR ČD. Přejímky kolejových vozidel po periodických a dalších určených opravách si ČDC zabezpečuje vlastními zaměstnanci a to jak z úrovně centrály, tak z úrovně příslušných SOKV. Stejný postup uplatňuje při přejímkách vozidel z novovýroby. V případech přechodného nedostatku hnacích vozidel nebo lokomotivních čet, příp. dalšího personálu ČD a ČDC vzájemně spolupracují dle podmínek sjednaných v samostatné smlouvě o spolupráci. Obdobný vztah platí při poskytnutí vozidel, kdy některá ze společností potřebné vozidlo vlastní. Přitom nesmí dojít k ohrožení provozní potřeby u té společnosti, která vozidlem disponuje.

Technická a výkresová dokumentace k železničním kolejovým vozidlům je Ústředním technickým archivem v Nymburce poskytována ČDC na základě objednávek. ČDC je povinna respektovat podmínky ČD pro poskytování technické výkresové dokumentace třetím osobám.

Přístup ČDC na dopravní cestu, která je ve vlastnictví státu, je předmětem samostatného smluvního vztahu mezi SŽDC, s. o., a ČDC.

2.9 Ochrana životního prostředí

Dnem vzniku ČDC je plnění úkolů v oblasti ochrany životního prostředí u majetku, jenž je ve vlastnictví ČDC, plněno v její kompetenci. Spolupráce ČDC s O28 GR ČD je na úrovni koordinace a metodického řízení technicko-organizačních činností v oblasti

ochrany životního prostředí (zejména odpadové hospodářství, ochrana ovzduší, vodní hospodářství). Specifické činnosti z dalších oblastí (nebezpečné chemické látky a přípravky, hluk, řízené odstraňování starých ekologických zátěží, problematika PCB apod.), které nemůže ČDC sama zabezpečit, jsou vždy konzultovány s O28 GŘ a tato problematika je prioritně řešena v rámci skupiny ČD na základě samostatného smluvního vztahu.

Na výkonné úrovni SOKV jsou úkoly na úseku ochrany životního prostředí zabezpečovány místně příslušným zaměstnancem na pracovní pozici ekologa.

Problematika ochrany životního prostředí na majetku ČD, kde je ČDC v pronájmu, zabezpečuje ČD prostřednictvím místně příslušné výkonné jednotky a O28 GŘ. Pro účely evidence, hlášení a kontrolní činnosti v oblasti odpadového hospodářství jsou u objektů pronajatých ČDC poskytovány správci objektu příslušné podklady.

Na základě vyžádání O28 GŘ ČD poskytuje ČDC souhrnné statistické hlášení. Po ukončení příslušného kalendářního roku ČDC předá O28 ČD auditní zprávu o činnosti v oblasti ochrany životního prostředí.

Při řešení mimořádných událostí nebo technických závad s přímým vlivem na životní prostředí v případě tratí nebo pozemků ve vlastnictví ČD nebo SŽDC, s. o., ČDC neprodleně informuje příslušného pověřeného ekologa O28 GŘ.

Ekologické zátěže vztahující se k majetku, který je součástí vkladu do ČDC, jsou hrazeny z prostředků ČDC.

2.10 Interní legislativa

ČDC převzala předpisy, směrnice a technické podmínky ČD v nezbytné míře a respektuje platnou externí legislativu. Do gesce ČDC přešly provozní a technické předpisy, vztahující se k nákladní dopravě a přepravě, provozu, údržbě a opravám železničních kolejových vozidel v majetku ČDC.

Interní legislativa, podle použití v ČDC, obsahuje:

- nové vlastní normy ČDC zpracované ke dni vzniku ČDC,
- normy převedené do ČDC s návaznou vlastní garancí,
- normy garantované ČD s použitím v ČDC,
- normy bez použití v ČDC,
- normy převedené do ČDC a jejich následné zrušení.

Určujícím předpisem pro interní legislativu v gesci ČDC je předpis „Zásady pro tvorbu, připomínkování, schvalování, distribuci a archivaci interních norem ČDC. Tento

předpis je základní interní normou platnou pro ČDC v této oblasti, s níž musí být všechny ostatní interní normy od účinnosti této normy v souladu. Jednotlivé interní normy jsou v souladu s obecně závaznými právními předpisy, mezinárodními smlouvami i s dokumenty UIC, jimiž je vázána Česká republika nebo je jimi vázáno ČDC.

2.11 Interoperabilita

ČDC implementuje dokumenty ČD v této oblasti (např. implementační plány jednotlivých TSI a bezpečnostních standardů dle směrnice 49/2004/ES O bezpečnosti železnic Společenství) a má účast v pracovních skupinách pro interoperabilitu a do budoucna i pro bezpečnost. Vůči EU, CER, UIC vystupuje Skupina ČD jako jeden subjekt, především pak v oblasti interoperability a bezpečnosti z důvodu společného postupu plnění implementačních plánů a v budoucnu plnění požadavků bezpečnostní směrnice a z ní vyplývajících bezpečnostních metod, indikátorů a cílů.

3 ANALÝZA SOUČASNÉ TECHNOLOGIE PRÁCE A PERSONÁLNÍ OBSAZENÍ PROVOZNÍHO PRACOVÍŠTĚ HORNÍ LIDEČ

3.1 Popis a charakteristika železniční stanice

Železniční stanice Horní Lideč leží v km 27,645 dvoukolejné elektrizované trati státní hranice SR km 21,110 - Hranice na Moravě a v km 19,105 jednokolejné trati Bylnice - Horní Lideč. Je obsazena nejen zaměstnanci ČD Cargo, a.s., ale částečně i zaměstnanci ČD,a.s.

Je dopravnou:

- smíšenou podle povahy práce,
- mezilehlou po provozní stránce,
- odbočnou pro trať Horní Lideč - Bylnice (jednokolejná trať, km 19,105),
- přílehlou pro trať D3 Bylnice - Horní Lideč,
- přechodovou pohraniční na ŽSR.

Trať podle předpisu ČD D3: Bylnice - Horní Lideč

K zajištění dopravně-přepravních je stanice rozdělena na následující obvody:

- osobní a tranzitní skupina kolejí, koleje č. 1, 3, 5, 7, 2, 4, 6, 8, 10, 12,
- obvod VNVK, úpravy nákladů, koleje č. 9.

Hlavní koleje :

- vjezdové, odjezdové a průjezdné pro všechny vlaky (1, 1a, 2, 3, 3b, 4, 5, 5b, 7),
- koleje vjezdové, odjezdové a průjezdné pro nákladní vlaky 6, 8, 10, 12 a 12a,
- manipulační koleje kusé : 3a, 4a, 4b, 5c,
- manipulační koleje: 7a, 7b,
- VNVK: 9,
- Odstavná kolej s boční rampou a kolejovou váhou: 14,
- Manipulační koleje pro účely SDC: 6a, 8a, 8b,
- Spojovací koleje: 1b, 5a.

3.2 Manipulační místa, vlečky, jejich rozmístění

Manipulační místa přiléhající k manipulačním kolejím:

- kolej č. 9 - délka 190 metrů, bez trolejového vedení, pronajaté složiště firmě Uhlobeskyd s.r.o., a KODEK, slouží k úpravám nákladů, popřípadě jako VNVK,
- kolej č. 7a - délka 188 metrů, bez trolejového vedení, slouží k opravám vozů, úpravám nákladů, popřípadě jako VNVK,
- kolej č. 5c - délka 113 metrů, bez trolejového vedení,
- kolej č. 14 - délka 337 metrů, zatrolejovaná v délce 70 metrů od vsetínské zhlaví, boční rampa pro překládku zboží, kolejová váha, obrysnice.

3.3 Specifikace pohraniční přechodové stanice (dále jen PPS):

- Na straně ČD je PPS Horní Lideč,
- na straně ŽSR je PPS Lúky pod Makytou,
- výměnnou stanicí je stanice Horní Lideč,
- přechodovou stanicí je stanice Horní Lideč,
- kmenovou stanice je stanice Púchov, které je organizačně a účetně přidělená pohraniční stanice Lúky pod Makytou,
- pohraniční trať je traťový úsek mezi pohraničními stanicemi Horní Lideč a Lúky pod Makytou,
- provozovatelskými železnicemi jsou ČD a ŽSR na svém úseku trati až ke státní hranici,
- železničními podniky poskytujícími hnací drážní vozidla a doprovod vlaků jsou ČD, ČD Cargo, ZSSK a ZSSK Cargo, podle odsouhlasené dohody na příslušné období platného Jízdního řádu.

3.4 Organizační struktura

Provozní pracoviště (dále jen PP) Horní Lideč je centrálně řízeno Provozní jednotkou (dále jen PJ) Olomouc. Odpovědnost za PP má vedoucí Provozního pracoviště, který má sídlo přímo v železniční stanici Horní Lideč. Dalším zaměstnancem zajišťujícím organizační činnost je komandující.

Mezi železniční stanice, které spadají do kompetence PP Horní Lideč patří:

- ŽST Horní Lideč,

- ŽST Vsetín,
- ŽST Jablůnka,
- ŽST Halenkov,
- ŽST Valašská Polanka,
- ŽST Bylnice,
- ŽST Vlárský Průsmyk,
- ŽST Slavičín.

PP Horní Lideč je obsazeno těmito zaměstnanci s určenou pracovní náplní:

- Centrální nákladní pokladna (dále jen CNP) – komplexní zajišťování činností při provozu a vedení nákladní pokladny. Vykonávání odborných účetně pokladních operací v nákladní přepravě, např. přejímání, evidování a odvádění hotovostních tržeb, obsluha systému CNP a jí podřízených aplikací. Sestavování uzávěrek a kontrolních uzávěrek pokladny. Zajišťování činností ve vztahu k zákazníkovi ČDC v nákladní přepravě.
- Odborný referent dopravy a přepravy (dále jen DaP) – komplexní zajišťování odborných agend, vedení skupiny agentů přechodové kanceláře PPS. Dále plní odborný referent DaP funkci vozového dispečera ÚDIV pro navracející se vozy volného oběhu z ŽSR.
- Referent DaP – činnost související s odevzdávkou a přejímkou vozů a vozových zásilek ve styku s cizí železnicí.
- Vedoucími posunu – řízení prací při posunu nákladních vlaků.

3.5 Specifikace personálního obsazení:

Vedoucí specializovaného střediska pracuje v osmihodinovém pracovním režimu. Jeho pracovní náplní je kontrolní a organizační činnost ve vztahu k provozním zaměstnancům. Komandující, který má taktéž osmihodinový pracovní režim, organizuje obsazování a rozvrh směn provozních zaměstnanců. Posunová četa je složena z vedoucího posunu I. a vedoucího posunu II. Vedoucí posunu I. je obsazen nepřetržitě, vedoucí posunu II. je obsazen pouze na ranní a odpolední směnu.

Zaměstnance vozové a přepravní kanceláře tvoří ve směně 2 odborní referenti DaP, 1 referent DaP a 1 zaměstnanec CNP. V nepřetržitých směnách jsou zde tedy 3 zaměstnanci a navíc v denních dvanáctihodinových směnách 1 zaměstnanec CNP.

V působnosti PP Horní Lideč je také ŽST Vsetín, která je obsazena posunovou četou, Centrální nákladní pokladnou a tranzitérem. Tito zaměstnanci zabezpečují přepravní činnost pro ŽST Vsetín, ŽST Jablůnka a nákladíště a dopravní na trati D3 Vsetín – Velké Karlovice. Jejich činnosti nesouvisí s nákladní přepravou mezi Českou a Slovenskou republikou a proto nebyly podrobeny žádné analýze.

3.6 Zásady v předávce a příjemce vozů a vozových zásilek.

Na PP Horní Lideč jsou zajišťovány činnosti spojené s přechodem železničních vozů přes pohraniční přechodovou stanici Horní Lideč.

Pro přechod nákladních vozů v pohraniční přechodové stanici platí ustanovení mezinárodních úmluv mezi které patří:

- COTIF – Úmluva o mezinárodní železniční dopravě a na ně navazující předpisová ustanovení CIM – Přípojek B Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží.
- Průvodce nákladní přepravou GTM-CIT.
- RID – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (Přípojek C k Úmluvě).
- VSP – Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů.
- Nakládací směrnice UIC.

Pro hraniční odbavení vlaků a vozů dále platí:

- Dohoda mezi Českými drahami, a.s. (ČD), Železničnou spoločnosťou Slovakia a.s. (ZSSK Cargo), Rail Cargo Austria AG (RCA), MAV Cargo, PKP Cargo S.A., Railion Nederland N.V., B-Cargo, CFL-Cargo a Railion Deutschland AG o souhlasu s odbavením ucelených vlaků a skupin vozů na jeden nákladní list.
- Úmluva mezi Railion Deutschland AG, MÁV CARGO AG, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., PKP CARGO S.A., ÖBB – Traktion GmbH, Holding Slovenske železnice, d.o.o., Győr – Sopron – Ebenfurti Vasút Rt. a České dráhy, a.s. o přechodových technických prohlídkách při výměně nákladních vozů.
- Ujednání o železniční pohraniční dopravě mezi Českými drahami a Železnicemi Slovenské republiky“ (dále jen Ujednání), ze dne 11. prosince 1997 v Bratislavě.
- Místní přípojová smlouva pro železniční hraniční přechod Horní Lideč – Lúky pod Makytou.

Pohraniční kontrole a odbavení podléhají všechny vozy a zásilky zboží a doprovod vlaku, včetně hnacích vozidel překračujících státní hranici.

Odevzdávka a převímka ložených a prázdných vozů se provádí na všech dopravních kolejích v PPS Horní Lideč za přítomnosti zaměstnanců odevzdávajícího i převímajícího železničního podniku.

Všechny vozy jsou přepravovány s průvodními doklady. Průvodním dokladem je nákladní list CIM, vozový list CUV, výplatní účet CIM, případně průvodka CIT 18.

Ložené a prázdné vozy jsou sousedním železničním podnikem odevzdané okamžikem, kdy jsou zaměstnancům převímajícího železničního podniku doručeny přepravní doklady spolu s Odevzdávkovým seznamem. Časem převzetí je okamžik podpisu Odevzdávkového seznamu agenty obou železničních podniků. Skutečnou hodinu převzetí zapíše převímajícího železničního podniku do Odevzdávkového seznamu.

Hodina závazná pro odúčtování nákladních vozů uvedených v Odevzdávkovém seznamu je čas převzetí zaokrouhlený vzestupně na celou hodinu. Tento čas uvede převímající železniční podnik v datovém razítku, kterým Odevzdávkový seznam orazítkuje a pak určený zaměstnanec potvrdí svým podpisem.

Odevzdávka a převímka zaplombovaných ložených vozů se provádí symbolicky. Neporušené celní plomby, železniční plomby a plomby přepravců se navzájem uznávají. Při zjištění chybějících plomb na zásilce nebo jsou-li zjištěny číselně jiné plomby než v přepravním dokladu, odevzdávající železniční podnik sepíše komerční zápis bez nutnosti přepočítání obsahu ve smyslu mezinárodních předpisů a chybějící nebo poškozené uzávěry nahradí s výjimkou plomb, které nejsou evidovány v přepravním dokladu.

Podmínkou pro odevzdávku ložených a prázdných vozů je jejich technická a přepravní způsobilost.

V případě odmítnutí převzetí ložených a prázdných vozů, poznamená agent přechodové kanceláře ČDC nebo ZSSK Cargo důvod odmítnutí do Odevzdávkových seznamů kódem závady. V případě sporu sepíše převímající železniční podnik Protokol o nepřevzetí vozu a zásilek s odkazem na příslušná ustanovení předpisů. Stejný postup nastává v případě odmítnutí jednotlivých vlaků z důvodu omezení provozu. Výkaz nepřevzatých vozů si vzájemně potvrzují vedoucí směn ČDC a ZSSK Cargo v PPS Horní Lideč.

Potvrzené Výkazy nepřevzatých vozů se zasílají měsíčně nadřízenému místu ČDC a ZSSK Cargo k vyúčtování.

V případě zjištění nebezpečného odpadu je přejímající železniční podnik oprávněn vůz vyřadit a vrátit v průběhu 24 hodin zpět na odevzdávající železniční podnik, pokud nejsou splněny podmínky pro dovoz nebezpečného odpadu.

Zaměstnanci ČD, ČDC, ŽSR, ZSSK, ZSSK Cargo obou republik jsou povinni vykonávat všechny úkony tak, aby pobyt vlaků v PPS Horní Lideč, stanovený jízdním řádem, byl dodržován, případně krácen.

3.7 Zjišťování a vyrovnávání výkonů a služeb

V pohraniční přechodové stanici Horní Lideč je nutno zajistit evidenci realizovaných pohraničních výkonů a služeb na pohraniční trati Horní Lideč - Lúky pod Makytou za účelem vyrovnání výkonu hnacích vozidel podle vyhlášky UIC 471-1 VE a ve smyslu Ujednání.

Vlakovou dopravu na pohraniční trati zajišťují ČD, ČDC, ZSSK a ZSSK Cargo svými vlakovými náležitostmi. Postrkovou službu zajišťuje ŽSR, v případech nutnosti i ČDC.

Při použití hnacího vozidla ČDC jako postrku do kilometru 20,350, se trakční výkony neevidují. Na pohraniční trati Lúky pod Makytou - Horní Lideč může být hnací vozidlo obsazeno jen strojvedoucím.

Pro vyúčtování vzájemných výkonů jsou stanoveny následující vzdálenosti :

- obsluha vlakovými náležitostmi ZSSK nebo ZSSK Cargo

státní hranice - Horní Lideč 6,500 km

- obsluha vlakovými náležitostmi ČDC

státní hranice - Lúky pod Makytou 7,800 km

Podkladem pro vyčíslení trakčních výkonů a výkonů doprovodu vlaku na pohraniční trati Horní Lideč - Lúky pod Makytou a pro evidenci vedlejších výkonů v přechodové stanici Horní Lideč jsou :

- Denní výkazy výkonů.
- Měsíční výkazy výkonů.
- Výkaz výkonů, provedených posunů hnacími vozidly ZSSK nebo ZSSK Cargo.
- Měsíční výkaz výkonů, provedených posunů hnacími vozidly ZSSK nebo ZSSK Cargo.

Denní výkazy jsou vyhotovovány denně ve stanici Horní Lideč na podkladě Odevzdávkových seznamů. Ve výkazech se uvede také přípřež, postrk a síla doprovodu vlaku,

příčemž se druhá činná lokomotiva, tedy přípřež nebo postrk, uvede jen tehdy, je-li její nasazení nezbytné vzhledem k hmotnosti vlaku.

Denní i Měsíční výkazy jsou vyhotovovány pomocí výpočetní techniky vždy ve dvou vyhotoveních, přičemž jedno vyhotovení je určeno pro ČDC a jedno vyhotovení pro ZSSK Cargo. Obě mají platnost originálu.

Správnost údajů, které jsou závazná pro vyúčtování, potvrdí razítkem a podpisem za ČDC odborný referent DaP a za ZSSK Cargo agent ZSSK Cargo. Tyto výkazy jsou měsíčně zasílány na oddělení, která jsou zodpovědná za následná vyúčtování. Za ČD Cargo, a.s. Odbor 13/5 Oddělení zpracování turnusů oběhů a dislokaci hnacích vozidel a za ZSSK Cargo Slovakia Úsek provozu a plánování oběhu hnacích vozidel.

Na základě příslušných podkladů společně porovnávají z věcného a početního hlediska zástupci ČDC a ZSSK Cargo po uplynutí pololetí běžného roku a odsouhlasí je na Odsouhlasených poradách. Odsouhlasené pohraniční výkony a služby si vzájemně potvrdí protokolárně.

3.8 *Technologické postupy jednotlivých úkonů u nákladních vlaků.*

Směr ČD - ŽSR:

Operátorka nebo výpravčí ČD vyrozumí o času příjezdu vlaku včetně jeho čísla a čísla vjezdové koleje:

- odborného referenta DaP ČDC
- vedoucího posunu ČDC
- agenta přechodové kanceláře (dále jen agent PK ZSSK Cargo)

Určení zaměstnanci jsou povinni očekávat vlak u vjezdové koleje a po zastavení vlaku ihned započít s plněním svých povinností. Výpravčí ČD zajistí, aby po dobu provádění kontroly nebylo s vlakem posunováno.

Odborný referent DaP převezme od strojvedoucího hnacího vozidla vlakovou dokumentaci a přepravní doklady, vlakovou dokumentaci předá agentovi PK ZSSK Cargo. Odborný referent DaP ČDC zkontroluje plnopočetnost přepravních dokladů, zajistí odstranění zjištěných závad, údaje o výměnných paletách zaznamená do Výkazu odevzdaných a převzatých výměnných prostých palet. Přepravní doklady odevzdá nákladnímu pokladníkovi ČDC k dalšímu zpracování. Nákladní pokladník CNP u výstupních tranzitních zásilek pořizuje do CNP poplatky doplňující, vzniklé v přechodové stanici Horní Lideč). Originály přepravních dokladů po zpracování odevzdá zpět odbornému referentovi DaP.

Odborný referent DaP předá referentovi DaP výkaz vozidel, který vyhotoví pomocí výpočetní techniky Odevzdávkový seznam a předá ho zpět odbornému referentovi DaP.

Agenti PK ZSSK Cargo provedou po kontrole dokladů přepravní prohlídku vlaku. V případě potřeby zajistí odborný referent DaP ČDC odstranění zjištěných závad při přepravní kontrole vlaku, zároveň polepí nepřevzaté vozy příslušnými nálepkami.

Při zjištění ložné závady, neohrožující bezpečnost železničního provozu bude zásilka přejímajícím železničním podnikem převzata vždy. Při zjištění ložné závady, ohrožující bezpečnost železničního provozu bud zásilka přejímajícím železničním podnikem převzata vždy s tím, že ložné závady odstraní ČDC.

V případě potřeby doručí odborný referent DaP výpravčímu ČD tiskopis s čísly vozů, které je nutné vyřadit z vlaku a zároveň s určením koleje, na kterou je požaduje odstavit dle druhu závady. Posunová četa ČDC na základě příkazu odborného referenta DaP vyřadí nepřevzaté vozy. Odborný referent DaP ČDC vyškrtne nepřevzaté vozy z Odevzdávkového seznamu, s uvedením důvodu nepřevzetí a odevzdá přepravní doklady společně s Odevzdávkovým seznamem a Výkazem odevzdaných a převzatých palet prostých agentovi PK ZSSK Cargo, který zajistí veškeré úkony spojené s kontrolou přepravních dokladů za přebírající železniční podnik.

Odborný referent DaP ČDC a agent PK ZSSK Cargo si vzájemně potvrdí razítkem a podpisem Odevzdávkový seznam. Po ukončení těchto úkonů zajistí odborný referent DaP nástup hnacího vozidla (pokud dochází k jeho výměně) a to prostřednictvím výpravčího ČD. Po přivěšení hnacího vozidla provede vedoucí posunu ČDC zkoušku brzdy a výsledek nahlásí agentovi PK ZSSK Cargo, který následně zpracuje vlakovou dokumentaci, doručí ji s přepravními doklady strojvedoucímu hnacího vozidla a nahlásí výpravčímu pohotovost vlaku k odjezdu.

Výpravčí ČD po provedení všech potřebných úkonů a ve smyslu dopravních předpisů vypraví vlak.

Směr ŽSR - ČD:

Operátorka nebo výpravčí ČD vyrozumí o času příjezdu vlaku včetně jeho čísla a čísla vjezdové koleje:

- Vedoucího posunu ČDC,
- agenta přechodové kanceláře (dále jen agent PK) ZSSK Cargo,
- odborného referenta DaP ČDC.

Určení zaměstnanci jsou povinni očekávat vlak u vjezdové koleje a po jeho zastavení ihned započít s plněním svých povinností. Výpravčí ČD zajistí, aby se po dobu provádění kontroly s vlakem neposunovalo.

Agent PK ZSSK Cargo převezme od strojvedoucího hnacího vozidla vlakovou dokumentaci a přepravní doklady. Po úkonech spojených s kontrolou přepravních dokladů, vyhotoví předběžný Odevzdávkový seznam a předá vlakovou dokumentaci odbornému referentovi DaP ČDC.

Odborný referent DaP ČDC provede přepravní prohlídku, při které nahlašuje pomocí radiostanice údaje z vozu referentovi DaP, který vyhotovuje pomocí výpočetní techniky vlakovou dokumentaci.

Prostřednictvím systému ústředního dirigování vozů (ÚDIV) sleduje odborný referent DaP dispozice na vozy. V případě nejasností má možnost vyžádat si dispozice ke směrování prázdných vozů železnice vracejících se zpět na domovskou železnici od vozového dispečera ÚDIV Česká Třebová. Na základě zjištěných informací vyhotoví vozové nálepky, kterými polepí prázdné vozy.

Při zjištění ložné závady, neohrožující bezpečnost železničního provozu bude zásilka přejímajícím železničním podnikem převzata vždy. Při zjištění ložné závady, ohrožující bezpečnost železničního provozu bud zásilka přejímajícím železničním podnikem převzata vždy s tím, že ložné závady odstraní ČDC.

Výsledek přepravní prohlídky nahlásí odborný referent DaP ČDC agentovi PK ZSSK Cargo, který vyhotoví Odevzdávkový seznam a předá ho i s přepravními doklady referentovi DaP ČDC.

V případě potřeby informuje agent PK ZSSK Cargo referenta DaP ČDC o potřebě vyřazení vozů. Odborný referent DaP nařídí posunové četě ČDC vyřazení nepřevzatých vozů. Vedoucí posunu ČDC nahlásí ukončení posunu odbornému referentovi ČDC.

Agent PK ZSSK Cargo a odborný referent DaP si vzájemně potvrdí razítkem a podpisem Odevzdávkový seznam a Odevzdávkový seznam pro přepravní pomůcky (v případě zařazení tranzitních zásilek ve vlaku potvrdí Přechodový seznam – průvoz).

Po ukončení těchto úkonů zajistí odborný referent DaP nástup hnacího vozidla (pokud dochází k jeho výměně) a to prostřednictvím výpravčího ČD. Po přivěšení hnacího vozidla provede vedoucí posunu ČDC zkoušku brzdy a výsledek nahlásí referentovi DaP ČDC, který následně zpracuje vlakovou dokumentaci, doručí ji s přepravními doklady strojvedoucímu hnacího vozidla a nahlásí výpravčímu pohotovost vlaku k odjezdu.

Výpravčí ČD po provedení všech potřebných úkonů a ve smyslu dopravních předpisů vypraví vlak.

3.9 Činnosti zaměstnanců PPS Horní Lideč

Jak je patrné z předchozího odstavce, je hlavní činností zaměstnanců PP Horní Lideč v ŽST Horní Lideč, zpracování tranzitních nákladních vlaků vstupujících a vystupujících přes pohraniční přechodovou stanici Horní Lideč. Veškeré činnosti jsou specifikovány Technologickou dokumentací provozního pracoviště a Místní pohraniční smlouvou. Tato interní norma společnosti ČDC přesně určuje činnost zaměstnanců.

Vzhledem k tomu, že veškeré vozy jsou předávány na technickou důvěru a technická prohlídka se neprovádí, není v PP Horní Lideč zřízena funkce vozmistra. Odevzdávka a převímka nákladních vlaků na technickou důvěru je řešena Dohodou mezi železničními podniky ČD a ZSSK Cargo o technických přechodových prohlídkách při výměně nákladních vlaků. Po technické stránce je tedy vlak převzatý okamžikem příjezdu do PPS Horní Lideč. Technické a ložné závady, které neohrožují bezpečnost provozu, nejsou důvodem odmítnutí převzetí vozů převímající stranou. Tyto vozy jsou převzaty s tím, že veškeré závady jsou odstraněny ČDC v ŽST Valašské Meziříčí.

V ŽST Horní Lideč není možná nakládka ani vykládka takové zásilky, která vyžaduje přistavení k rampě, ať už čelní nebo boční, neboť ve stanici je vybudována pouze rampa bez možnosti nájezdu případně výjezdu.

Ve vztahu ke celnímu zákonu je dopravce povinen zásilku dopravenou pod celním dohledem předložit v nezměněném stavu a s neporušenou celní i jinou uznávanou závěrou Celnímu úřadu v místě dodání. V ŽST Horní Lideč není možnost celního projednání a veškerou činnost zajišťuje pro všechny tarifní body PP Horní Lideč pracoviště celní deklarace ČDC PP Valašské Meziříčí.

3.10 Přepravní výkony ŽST Horní Lideč

ŽST Horní Lideč zajišťuje pro přepravce možnost nakládky a vykládky, tedy podej a dodej vozových zásilek. Pro tyto účely jsou v ŽST Horní Lideč Všeobecné nakládkové a vykládkové koleje (dále jen VNVK). Na těchto kolejích má přepravce možnost podat případně převzít vozovou zásilku. Jak je uvedeno v tabulkách č. 1, č. 2 a č. 3, je stav podaných a dodaných vozových zásilek velice nízký. V současné době se v okolí této

železniční stanice nevyskytuje žádný subjekt pro který by bylo rentabilní prostřednictvím Centrální nákladní pokladny zajišťovat tuto činnost.

Tabulka 1 - Přehled nakládky a vykládky v ŽST Horní Lideč r. 2006

Horní Lideč	podané vozové zásilky		došlé vozové zásilky	
	vnitro	mezinárodní	vnitro	mezinárodní
<i>I. čtvrtletí 2006</i>	2	0	7	0
<i>II. čtvrtletí 2006</i>	1	0	29	0
<i>III. čtvrtletí 2006</i>	1	0	38	0
<i>IV. čtvrtletí 2006</i>	1	0	23	2
Celkem za rok 2006	12	0	97	2
Denní průměr	0,01	0	0,27	0,005

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

Tabulka 2 - Přehled nakládky a vykládky v ŽST Horní Lideč r. 2007

Horní Lideč	podané vozové zásilky		došlé vozové zásilky	
	vnitro	mezinárodní	vnitro	mezinárodní
<i>I. čtvrtletí 2007</i>	6	2	0	1
<i>II. čtvrtletí 2007</i>	2	4	36	5
<i>III. čtvrtletí 2007</i>	3	0	24	10
<i>IV. čtvrtletí 2007</i>	3	0	12	0
Celkem za rok 2007	12	6	72	16
Denní průměr	0,03	0,02	0,20	0,04

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

Tabulka 3 - Přehled nakládky a vykládky v ŽST Horní Lideč r. 2008

Horní Lideč	podané vozové zásilky		došlé vozové zásilky	
	vnitro	mezinárodní	vnitro	mezinárodní
<i>I. čtvrtletí 2008</i>	5	0	2	0
Celkem za rok 2008	5	0	2	0
Denní průměr	0,05	0	0,02	0

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

3.11 Zhodnocení

Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že v PP Horní Lideč je personální obsazení ve složení:

- vedoucí provozního pracoviště – s personální potřebou 1
- komandující - s personální potřebou 1
- vedoucí posunu I. - s personální potřebou 5,414
- vedoucí posunu II. - s personální potřebou 3,609
- odborný referent DaP - s personální potřebou 10,394
- referent DaP - s personální potřebou 5,197
- nákladní pokladník - s personální potřebou 2,320

Celková personální potřeba pro zajištění činností je tedy 28,934 zaměstnanců. Hlavní činností ŽST Horní Lideč je zpracování tranzitních vlaků. Podej a dodej vozových zásilek v této ŽST je velice nízký, což samozřejmě zpochybňuje nutnost existence nákladní pokladny.

Tabulka 4 – Převzaté vozy v roce 2007 v PPS Horní Lideč

	převzaté vlaky	převzaté vozy		
		ložené	prázdné	Celkem
<i>I. Čtvrtletí 2007</i>	737	13381	6559	19940
<i>II. Čtvrtletí 2007</i>	677	12037	5710	17747
<i>III. Čtvrtletí 2007</i>	638	10957	5638	16595
<i>IV. Čtvrtletí 2007</i>	493	1687	9191	10878
Celkem za rok 2007	2545	38062	27098	65160
Denní průměr	7	104	74	178

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

Tabulka 5 - Odevzdané vozy v roce 2007 v PPS Horní Lideč

	odevzdané vlaky	odevzdané vozy		
		ložené	prázdné	Celkem
<i>I. Čtvrtletí 2007</i>	690	8997	5399	14396
<i>II. Čtvrtletí 2007</i>	637	7801	4609	12410
<i>III. Čtvrtletí 2007</i>	657	8174	4095	12269
<i>IV. Čtvrtletí 2007</i>	584	10911	1166	12077
Celkem za rok 2007	2568	35883	15269	51152
Denní průměr	7	98	42	140

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

4 ANALÝZA SOUČASNÉ TECHNOLOGIE PRÁCE A PERSONÁLNÍ OBSAZENÍ PROVOZNÍHO PRACOVIŠTĚ VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

4.1 Popis a charakteristika železniční stanice

Železniční stanice Valašské Meziříčí leží v km 25,055 dvoukolejné trati státní hranice SR km 21,110 - Hranice na Moravě , v km 61,133 jednokolejné trati Ostrava hl.n., uhelné nádraží – Valašské Meziříčí a v km 61,072 jednokolejné trati Valašské Meziříčí – Kojetín.

Je dopravnou:

- smíšenou - podle povahy práce,
- seřadovací a vlakovou - po provozní stránce,
- odbočnou - pro trať Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí (km 0,000 = 25,055),
- přílehlou - pro dirigovanou trať Rožnov pod Radhoštěm - Valašské Meziříčí,
- uzlovou – z hlediska organizační struktury ČD, a.s..

K zajištění prací je stanice rozdělena na následující obvody:

- osobní a tranzitní skupina kolejí, koleje č. 1, 3, 2, 4, 6, 8,
- vjezdová a odjezdová skupina kolejí, koleje č. 5, 7, 9, 11,
- směrová a odjezdová skupina kolejí, k.č.13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33,
- obvod úpravy nákladů, koleje č. 12 ,14, 18,20 a VNVK - č. 16.

K obvodu stanice přiléhají následující účelové obvody:

- DKV - Opravná vozů, - odbočuje na lhoteckém zhlaví z výtažné koleje č. 10, sestává z kolejí označených 101, 102, 103 a 104,
- DKV Olomouc – PJ Val. Meziříčí.

4.2 Organizační struktura

Provozní pracoviště (dále jen PP) Valašské Meziříčí je centrálně řízeno Provozní jednotkou (dále jen PJ) Olomouc. Odpovědnost za PP má vedoucí Provozního pracoviště, který má sídlo přímo v železniční stanici (dále jen ŽST) Valašské Meziříčí. Dalšími

zaměstnanci zajišťující organizační činnost jsou dozorčí provozu, dozorčí nákladní přepravy, dozorčí provozu – vedoucí směny a komandující.

Mezi železniční stanice, které spadají do kompetence PP Valašské Meziříčí patří:

- ŽST Hustopeče nad Bečvou,
- ŽST Lhotka nad Bečvou,
- trať D3 Hostašovice – Nový Jičín,
- trať D3 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm,
- ŽST Kunovice – Loučka,
- ŽST Osíčko,
- nákladiště Bystřička,
- nákladiště Rajnochovice.

V obvodu PP Valašské Meziříčí se nachází 17 vleček, které jsou obsluhovány posunovou četou posunovací lokomotivy II.

Níže uvedení zaměstnanci ŽST Valašské Meziříčí zajišťují v nákladní přepravě sestavu výchozích vlaků, rozřazení končících vlaků, obsluhu tranzitních vlaků, tranzitních vlaků se zpracováním, obsluhu vleček a všeobecně nakládkové a vykládkové koleje. Zaměstnanci celní deklarace zajišťují také celní řízení.

PP Valašské Meziříčí je obsazeno těmito zaměstnanci s určenou pracovní náplní:

- vedoucí posunu I. posunovací lokomotivy – řízení a provádění účelného, bezpečného a hospodárného posunu železničních kolejových vozidel v přiděleném obvodu, při současné nutnosti dodržování stanovených postupů práce při možnosti obecného ohrožení osob a zařízení, včetně možného ohrožení i vlastního zdraví. Má odpovědnost za správné a včasné sestavení vlaku podle předpisu,
- posunovač přípravář – provádí přípravu vlaku k rozpouštění tak, že povoluje šroubovky v místech vyvěšení, odbrzdňuje průběžně zabrzděná vozidla, provádí předpisem D2 předepsané prohlídky vozů,
- posunovač vyvěšovač – k jeho povinnostem patří kontrola účinnosti ručních brzd na pokyn vedoucího posunu I. posunovací lokomotivy, řídí jednoduchý posun při najíždění posunovací lokomotivy pro soupravy a jejich přestavení do výtažné koleje, provádí přenos návěstí při přestavování souprav,
- posunovač zarážkář – během spouštění zachycuje vozy na směrových kolejích na zarážky, doprovázet vozy ze svážného pahrbku, při stlačování směrových kolejí zaujímá místo na konci posunujícího dílu a dává ruční speciální návěsti, provádí

svěšování souprav a propojení brzdícího potrubí sestavených souprav, přivěšuje hnací vozidla na jemu přidělených kolejích, odpovídá za zajištění vozidel proti ujetí na přidělených kolejích,

- vedoucí posunu II. posunovací lokomotivy – řízení a provádění účelného, bezpečného a hospodárního posunu železničních kolejových vozidel v přiděleném obvodu s odpovědností za správné postavení výhybek pro posun, při současné nutnosti dodržování stanovených postupů práce při možnosti obecného ohrožení osob a zařízení, včetně možného ohrožení i vlastního zdraví. Organizace včasné obsluhy vleček a manipulačních míst. Odpovědnost za správné a včasné sestavení vlaku podle předpisu, popř. odbavení a vedení vlaku. Zajišťování stanovených přepravních činností. Zajišťování a zabezpečování posunové cesty. Zajištění a zabezpečení vlakové cesty na tratích D3. Přestavování místně a ručně stavěných výměn, výkolejek pro posun a vlakovou cestu na tratích D3,
- posunovač II. posunovací lokomotivy – provádí rozvěšování, odrazy, zachycování a svěšování vozů, zajišťují vozy proti ujetí, předávají ruční speciální návěsti na HV, přičemž se řídí pokyny vedoucího posunu II. posunovací lokomotivy,
- dispečer ÚDIV - vykonává a zajišťuje odborné práce na úseku přepravního plánování, hospodaření a manipulace s nákladními vozy. Řídí práci ve směně. Kompletně tedy zabezpečuje veškeré přepravní úkony za stanice a nákladíště v celém obvodu PP Valašské Meziříčí. Přijímá, eviduje, potvrzuje Přihlášky nakládky. Je zodpovědný za komplexní zabezpečení činností a úkonů ve vztahu k hospodaření s vozy prostřednictvím systému aplikace ÚDIV. Řídí účelné a hospodárné využití každého místního vozu s přihlédnutím na rychlý oběh vozů se zaměřením na zahraniční vozy,
- skladník přepravy - vykonává složité odborné práce při zajišťování přepravy zásilek s vysokou intenzitou přepravního provozu za celý obvod PP Valašské Meziříčí, tj. řízení podeje a výdeje vozových zásilek ve vnitrostátní a mezinárodní přepravě, výběr vozů pro nakládku, organizace a dohled při nakládce a vykládce, zajišťování komplexní předávky a přejímky vozů a vozových zásilek mezi dopravcem a přepravci, skladování, pátrání po zásilkách a odloučených přepravních listinách a vedení vztažné evidence,
- tranzitér přípravář - zabezpečuje odborné činnosti u končících, výchozích a tranzitních vlaků. Zpracovává dokumentace pro bezpečný a včasný odjezd vlaků s kontrolou, zda je vlak správně sestaven a brzděn, zda na jednotlivých vozech

je správně nastaveno brzdové zařízení, provádí výpočet hmotnosti vlaku a brzdících procent. Zpracovává podklady a vede evidence pomocí výpočetní techniky. Vykonává přepravní prohlídky, přebírá průvodní listiny od strojvedoucího. Vyhotovuje podklady pro řízení posunu v přiděleném obvodu se zřetelem na zachování bezpečnosti železničního provozu. Organizuje a řídí práci vozového tranzita. Provádí označování místních ložených vozů k vykládce a prázdných vozů k nakládce určovacími nálepkami podle pokynů dispečera ÚDIV. Plombuje vozy při zjištěných závadách a odpovídá za správné použití plomb,

- tranzitér - zpracovává podklady a vede evidence pomocí výpočetní techniky. Přebírá průvodní listiny od tranzitéra přípraváře a vedoucího obsluhy nákladního vlaku, provádí jejich porovnání s dojetým vlakem. Vede příslušnou evidence pomocí výpočetní techniky. Pátrá po ztracených zásilkách, odloučených průvodních listinách, sepisuje Všeobecné zápisy, průvodky CIT 18, pásky na průvodní listiny. Vede záznamník zásilek pro celní řízení u tranzitních vozů, zásilky určené k celnímu řízení nahlašuje bez odkladu celnímu zástupci ČDC a zajišťuje odesílání průvodních listin na pracoviště Celní deklarace ŽST Valašské Meziříčí. Zajišťuje bez odkladu zpravení odesílatele zásilky o vyřazení vozu z provozu, z důvodu technické závady na voze nebo z důvodu ložné závady,
- vozmistr četař - je vedoucím směny vozmistrů. Řídí, organizuje a kontroluje práci vozmistrů zpracovává údaje v aplikaci IS TSV,
- vozmistr - vykonává technickou prohlídku u všech výchozích nákladních vlaků, sestavených ve stanici, provádí jednoduché a úplné zkoušky průběžné brzdy tranzitních a výchozích vlaků, kontrolují upevnění nákladu na vozech,
- dozorčí provozu - vedoucí směny - je vedoucím směny a nadřízeným všech provozních zaměstnanců nákladní dopravy a přepravy v obvodu Provozních pracovišť Valašské Meziříčí a Horní Lideč, lokomotivních čet vlakové nákladní přepravy. Hlavním obsahem činnosti uvedeného pracovního místa je řízení provozu nákladní přepravy v nepřetržitém provozu včetně operativního řízení při mimořádnostech s komplexní odpovědností za provoz. Řídí v obvodu Provozních pracovišť Valašské Meziříčí a Horní Lideč nasazování lokomotiv a postrkovou službu. Operativně plánuje, řídí a kontroluje provozní práci směny. Stará se vhodnými dispozicemi o včasné uvolňování dopravních kolejí posunem tak, aby nedocházelo k zákazovým dispozicím a zadržování vlaků u vjezdových návěstidel, odpovídá za včasné rozřazení a sestavu vlaků a za včasné přistavení vozů

na manipulační místa, do prostoru určeného Celním úřadem, správkové koleje a vlečky,

- nákladní pokladník CNP - zajišťuje komplexní činnost při provozu a vedení nákladní pokladny. Vykonává odborné účetně pokladní operace v nákladní přepravě - provádí výpočet dovozného a ostatních poplatků při podeji a dodeji vozových zásilek ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě za celý obvod PP Valašské Meziříčí. Obsluhuje systému CNP a jí podřízených aplikací. Sestavuje uzávěrky a kontrolní uzávěrky pokladny. Zajišťuje činnost ve vztahu k zákazníkovi ČDC v nákladní přepravě. Vede evidenci činnosti střediska DS, vyhotovuje Dodací listy z této činnosti, provádí výpočet za služby provedené střediskem DS, zpracovává je v aplikaci CNP a zasílá podklady pro vyúčtování na Odúčtovnu přepravních tržeb,
- reklemant - sepisuje Komerční zápisy za PP Valašské Meziříčí a stanic atrakčního obvodu na základě podkladů, dodaných pracovníky komerčního obvodu přidělených stanic, zúčastňuje se vykládky zásilek u kterých je uplatňována reklamace, nahlašuje Policii ČR zásilky u nichž je podezření z krádeže přepravovaného zboží, vypisuje Hlášenky o podezření z krádeže a spolupracuje s Policií ČR při šetření, vyřizuje reklamace dodacích lhůt zásilek,
- celní zástupce - komplexně zabezpečuje celního řízení, včetně styku s orgány státní správy, na základě smlouvy vykazování statistického hlášení o obchodu se zbožím mezi členskými státy EU Intrastat. Eviduje poplatky do systému CNP. Provádí obchodní činnost v oboru zbožíznalství,
- řidič nákladních a speciálních silničních vozidel - řídí, udržuje a opravuje silniční motorová vozidla a přidělený autojeřáb Tatra AD 20. Vede příslušnou evidenci o vozidle a přepravě zboží i osob. Vyplňuje záznam o provozu vozidla a vede provozní deníky pro přidělená vozidla a vysokozdvizné vozíky. Provádí nakládku a vykládku vozů, včetně úprav nákladů autojeřábem a vysokozdviznými vozíky,
- řidič motorových vozíků - řídí, obsluhuje a denně ošetřuje motorový vozík, včetně odstraňování drobných technických závad, vede provozní deníky pro přidělené mechanismy. Provádí nakládku a vykládku vozů se sypkými materiály a nakládku a vykládku vozů s uhlím a vypomáhá při nakládce a vykládce vozů s kusovým zbožím, které se provádí vysokozdviznými vozíky. Provádí úpravy nákladů u vozů s ložnými závadami, provádí překládku vozů s technickými závadami, které nelze opravit v loženém stavu.

4.3 *Specifikace personálního obsazení*

Vedoucí specializovaného střediska pracuje v osmihodinovém pracovním režimu. Jeho pracovní náplní je kontrolní a organizační činnost ve vztahu k provozním zaměstnancům. V PP Valašské Meziříčí zajišťují řídicí a výkonnou funkci oblasti provozu dozorčí provozu a v oblasti přepravy dozorčí přepravy. Oba pracují v osmihodinovém pracovním režimu. Komandující, který má taktéž osmihodinový pracovní režim, organizuje obsazování a rozvrh směn provozních zaměstnanců. Pracoviště vozové a přepravní kanceláře, kde pracuje dispečer ÚDIV v nepřetržitém provozu a skladník přepravy pro vozové zásilky v denních dvanáctihodinových směnách je umístěno v budově skladiště. Vozové tranzito je umístěno v 1. patře sociální budovy Střediska soustředěné nakládky a vykládky (dále jen SNV). Je vybaveno dvěma terminály MIS, na kterých se zadávají informace 792-0 Kontrola vlaku po příjezdu, 792-2 Kontrola průvodních listin, 793-0 Soupis vlaku před odjezdem, 796-0 Ukončení kontroly vlaku, 797-0 Ukončení soupisu vlaku, 795-0 Oprava výkazu vozidel, 403-3 Vyřazení vozu z provozu a 404-3 Zařazení vozu do provozu. Je obsazeno nepřetržitě s osobní předávkou dvěma tranzitéry přípraváři na denní směně a třemi tranzitéry přípraváři na noční směně. Tranzitéři přípraváři se v průběhu směny pravidelně střídají ve funkcích tranzitéra přípraváře vnitřního a tranzitéra přípraváře vnějšího. Pracoviště tranzitéra je obsazeno na denních a nočních směnách dle rozvrhu jedním zaměstnancem bez osobní předávky.

Centrální nákladní pokladna je umístěna v přízemí přepravní budovy, je obsazena denně 1 nákladním pokladníkem CNP v denních dvanáctihodinových směnách a pracovníkem ve funkci reklamant v obsazení 1, který pracuje v osmihodinovém pracovním režimu.

Pracoviště střediska Doplnkových služeb je umístěno v přízemí sociální budovy Střediska nakládky a vykládky a je obsazeno 1 řidičem nákladních a speciálních silničních vozidel a 2 řidiči motorového vozíku v osmihodinovém pracovním režimu.

Posunovou četou I. posunovací lokomotivy tvoří 1 vedoucího posunu a 4 posunovači, posunovou četou II posunovací lokomotivy tvoří 1 vedoucího posunu a 2 posunovači. Obsazení směn je dle platného rozvrhu, z kterého následně vychází personální potřeba. Dozorčí provozu vedoucí směny v nepřetržitém provozu. Vozmistr a vozmistr četař v nepřetržitém provozu.

V působnosti PP Valašské Meziříčí je také ŽST Lhotka nad Bečvou, která je obsazena posunovou četou, Centrální nákladní pokladnou, skladníkem přepravy a referentem

DaP. Tito zaměstnanci zabezpečují přepravní činnost pro ŽST Lhotka nad Bečvou. Jejich činnosti nesouvisí s obsahem této práce a proto nebyly podrobeny žádné analýze.

4.4 *Obsluha souprav vozidel končících a výchozích vlaků nákladní dopravy*

Vzhledem k tomu, že ŽST Valašské Meziříčí je stanice vlakotvorná, jsou zde prováděny úkony s vlaky končícími, výchozími i tranzitními. Seřadovací práce jsou prováděny na svážném pahrbku, který je obsluhován I. posunující zálohou. II. posunující záloha má obvod práce hranické zhlaví, nákladový obvod, obvody vleček, traťové úseky Valašské Meziříčí - Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí - Osíčko, Valašské Meziříčí - Mořkov hlavní trať

Veškerý posun v obvodu ŽST Valašské Meziříčí je řízen radiostanicemi.

4.4.1 Činnosti před příjezdem vlaku

Vedoucí směny oznámí číslo zájmového vlaku zaměstnanci provozovatele dráhy. O čase předpokládaného příjezdu, vjezdové koleji a čísle přijíždějícího vlaku informuje zaměstnanec provozovatele dráhy telefonicky dozorčího provozu-vedoucího směny. Ten informuje zaměstnance vozové a přepravní kanceláře a vozmistry. Dozorčí provozu-vedoucí směny získá před příjezdem vlaku rozbor vlaku z Místního informačního systému. U vlaků, sledovaných IS CEVIS, si tranzitér připravář vnitřní připraví příslušné určovací nálepky pro místní vozy podle předhlášeného výkazu vozidel.

4.4.2 Činnost po příjezdu vlaku

Po zastavení ohlášeného vlaku na určené vjezdové koleji provedou určení zaměstnanci:

- přepravní prohlídku

Přepravní prohlídku provádí tranzitér připravář vnější postupně z obou stran soupravy a zároveň nahlašuje radiostanicí údaje pro informaci MIS 792-0 „Kontrola vlaku po příjezdu“ tranzitéru připraváři vnitřnímu. Na základě těchto informací je Místním informačním systémem vytvářena tříděnka, která se po ukončení přepravní i technické prohlídky tiskne na pracovišti I. posunu. (Takto vyhotovenou tříděnku dále zpracovává vedoucí posunu I. posunovací lokomotivy, který případně opraví čísla směrových kolejí, překontroluje počet náprav v odvěsích a určí, s kterými odvěsy se bude zajíždět a které odvěsy budou spuštěny s doprovodem.)

Při přepravní prohlídce sleduje tranzitér přípravář vnější došlé místní vozy a kontroluje vozové nálepky. V případě nejednoznačnosti určení příjemce vyhotoví příslušné určovací nálepky podle příjemců a polepí jimi místní vozy. Současně sleduje, zda nejsou ve vlaku prázdné vozy k nakládce ve vlastní stanici a taktéž pro ně připraví určovací nálepky podle dispozic dispečera ÚDIV. Odebere od obsluhy vlaku vlakovou dokumentaci, kterou doručí na pracoviště tranzitéra. U vlaků s posunovou četou vlakovou dokumentaci doručuje na pracoviště tranzitéra člen posunové čety. Na pracovišti tranzitéra je překontrolována plnopočetnost průvodních listin dle výkazu vozů. Následně jsou průvodní listiny místních vozů doručeny tranzitérem do vozové a přepravní kanceláře k dalšímu zpracování, tranzitní a správkové si ponechá a roztřídí je podle relací.

➤ technickou prohlídku

Technickou prohlídku cílových vlaků provádějí vozmistři. Drobné závady zjištěné na voze vozmistr odstraní přednostně bez nutnosti vyřazení vozu z vlaku. Není-li to možné, polepí vozmistr vozy se závadami po obou stranách příslušnými správkovými nálepkami. Čísla vozů, které pro závažnou technickou závadu musí být z vlaku vyřazeny na vjezdové skupině (tyto vozy nesmí přes svážný pahrbek) nahlásí vozmistr dozorčímu provozu - vedoucímu směny, který zajistí jejich vyřazení. Ukončení technické prohlídky ohlásí vozmistr neprodleně vnitřnímu tranzitéru přípraváři spolu s čísly vozů, které byly při prohlídce polepeny správkovými nálepkami. Tranzitér přípravář vnitřní provede opravu u připravené tříděnký správkových vozů a po provedení všech úkonů, spojených s přípravou vlaku k rozřazení, ukončí informaci 792-0 a dokončí tříděnký.

Vedoucí I. posunovací lokomotivy zahájí posun teprve po ukončení obou prohlídek a doručení tříděnký.

4.4.3 Činnosti před odjezdem vlaku

Sestava vlaků se provádí na relačních kolejích dle „Plánu vlakotvorby“ a „Technologických postupů práce“ pro jednotlivý GVD. Po ukončeném shromažďování vozů na směrové koleji jsou vozy stlačeny a určený posunovač vozy svěsí z I. posunovací lokomotivy. Vozmistři sledují již v průběhu sestavy vlaků práci s vozy, jejich technický stav a zjištěné závady neprodleně oznámí dozorčímu provozu - vedoucímu směny. Dokončení svěšování oznámí posunovač zarážkář dozorčímu provozu – vedoucímu směny, který po tomto ohlášení svěšení vlaku nařídí dozorčí provozu - vedoucí směny vozmistrovi provedení výchozí technické prohlídky a tranzitérovi přípraváři vnitřnímu soupis vlaku a provedení

přepavní prohlídky. Po přivěšení hnacího vozidla k vlaku začne strojvedoucí ihned s plněním brzdového potrubí vzduchem. Úplnou zkoušku brzdy provede vozmistr. Ukončení úplné zkoušky brzdy spolu s čísly vozů s vypnutou brzdou ohlásí vozmistr tranzitéru přípraváři vnitřnímu, který přichystá zprávu o brzdění. Zpráva o brzdění je vozmistrovi dána k podpisu při doručování vlakové dokumentace.

Při přepravní prohlídce je pomocí pracoviště MIS informací 793-0 „Soupis vlaku“ sepsán tranzitérem přípravářem vnitřním Výkaz vozidel, na základě informací nahlášených tranzitérem přípravářem vnějším. Při sepisování „Výkazu vozidel“ tranzitérem přípravářem vnějším provádí současně přepravní prohlídku z jedné strany soupravy, samostatně provede následně přepravní prohlídku i ze strany druhé. Tranzitér přípravář vnitřní soupis dokončí a vyhotoví Výkaz vozidel a vlakovou dokumentaci informací 797-0 po ohlášení vedoucího posunu I. posunovací lokomotivy, že sestava vlaku je ukončena. Ihned po vyhotovení „Výkazu vozidel“ odevzdá tranzitér přípravář vnitřní průpis tranzitérovi k přípravě průvodních listin výchozího vlaku.

Vlakovou dokumentaci vyhotoví tranzitér přípravář vnitřní informací 797-0 „Ukončení soupisu vlaku“ po ohlášení výsledku technické prohlídky a zkoušky brzdy vozmistrem a opravě údajů Výkazu vozidel.

Po provedené zkoušce brzdy a podpisu Zprávy o brzdění vozmistrem doručí průvodní listiny strojvedoucímu na hnací vozidlo tranzitér přípravář vnější. O předání průvodních listin informuje dozorčího provozu - vedoucího směny prostřednictvím tranzitéra přípraváře vnitřního. U vlaku doprovázeném posunovou četou převezme průvodní listiny ve vozovém tranzitu vedoucí posunové čety. Vedoucí posunové čety nahlásí dozorčímu provozu - vedoucímu směny pohotovost vlaku k odjezdu. Dozorčí provozu - vedoucí směny hlásí pohotovost vlaku k odjezdu zaměstnanci provozovatele dráhy. Ten po ohlášení pohotovosti vlaku a ohlášení zpravení vlaku může vlak vypravit návštěví odjezdového návěstidla.

4.5 *Obsluha souprav vozidel tranzitních vlaků nákladní dopravy*

Ve Valašském Meziříčí jsou zpracovávány také tranzitní vlaky. U těchto vlaků může nastat několik variant.

- Technická prohlídka nácestná - vykonává vozmistr na příkaz dozorčího provozu – vedoucího směny. Ukončení oznámí vozmistr dozorčímu provozu - vedoucímu směny a ten následně zaměstnanci provozovatele dráhy.

- Výměna doprovodu vlaku bez nácestné technické prohlídky v případě osobního střídání strojvedoucích na vlaku - Dozorčí provozu - vedoucí směny oznámí včas doprovodu vlaku číslo koleje a vlaku na kterém bude provedena výměna doprovodu vlaku. Ukončení výměny oznámí strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla dozorčímu provozu- vedoucímu směny.
- Výměna doprovodu vlaku a provedení nácestné technické prohlídky - vykonává vozmistr na příkaz dozorčího provozu – vedoucího směny. Ukončení oznámí vozmistr dozorčímu provozu - vedoucímu směny a ten následně zaměstnanci provozovatele dráhy.
- Výměna vlakového hnacího vozidla bez nácestné technické prohlídky - výměnu hnacího vozidla provede z příkazu dozorčího provozu - vedoucího směny vedoucí posunu I. posunovací lokomotivy. Poté vykoná z příkazu dozorčího provozu - vedoucího směny vozmistr příslušnou zkoušku brzdy dle ustanovení předpisu ČD V15/1. Ukončení oznámí vozmistr dozorčímu provozu - vedoucímu směny a ten následně zaměstnanci provozovatele dráhy.
- Výměna vlakového hnacího vozidla s nácestnou technickou prohlídkou - výměnu hnacího vozidla provede z příkazu dozorčího provozu - vedoucího směny vedoucí posunu I. posunovací lokomotivy. Nácestnou technickou prohlídku provede vozmistr z příkazu dozorčího provozu - vedoucího směny. Poté vykoná příslušnou zkoušku brzdy dle ustanovení předpisu ČD V15/1. Ukončení oznámí vozmistr dozorčímu provozu - vedoucímu směny a ten následně zaměstnanci provozovatele dráhy.

Privěšení a odvěšení postrkového nebo přípřežního hnacího vozidla provádí z příkazu dozorčího provozu - vedoucího směny vedoucí posunu I. posunovací lokomotivy. Průvodní listiny odebere tranzitér přípravář vnější. U vlaku doprovázeném posunovou četou odevzdá průvodní listiny ve vozovém tranzitu vedoucí posunové čety. Vlakovou dokumentaci zpracovává tranzitér přípravář vnitřní z příkazu dozorčího provozu - vedoucího směny v prostředí Místního informačního systému (dále jen MIS).

Po provedené zkoušce brzdy a podpisu Zprávy o brzdění vozmistrem doručí průvodní listiny strojvedoucímu na hnací vozidlo tranzitér přípravář vnější, který také nahlásí dozorčímu provozu – vedoucímu směny pohotovost vlaku k odjezdu a ten ji ohlásí zaměstnanci provozovatele dráhy. U vlaku doprovázeném posunovou četou převezme průvodní listiny ve vozovém tranzitu vedoucí posunové čety. Vedoucí posunové čety nahlásí dozorčímu provozu – vedoucímu směny pohotovost vlaku k odjezdu a ten ji ohlásí

zaměstnanci provozovatele dráhy. Ten po ohlášení pohotovosti vlaku a ohlášení zpravení vlaku může vlak vypravit návěstí odjezdového návěstidla.

Pro každý vlak v ŽST Valašské Meziříčí jsou stanoveny pro platný jízdní řád Technologické grafy úkonů:

Technologické grafy úkonů jsou zpracovány ve variantách:

- Nákladní vlak cílový bez obsluhy vlaku, zahrnuje vlaky (Pn, Nex).
- Nákladní vlak cílový s obsluhou vlaku, zahrnuje vlaky (Mn, Vleč).
- Nákladní vlak výchozí bez obsluhy vlaku, zahrnuje vlaky (Pn, Nex).
- Nákladní vlak výchozí s obsluhou vlaku, zahrnuje vlaky (Mn, Vleč).

Tabulka 6 – Přehled modelových časů zpracování vlaku

typ vlaku	vozy	nápravy	metry	doba [min.]
Pn, Nex	24	67	353	56,2
Mn, Vleč	8	22	118	23,8
Pn, Nex	24	67	353	68,0
Mn, Vleč	8	22	118	25,8

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

Tabulka 7 – Přehled počtu končících a výchozích vlaků

	Počet vlaků		
	Nex, Rn,	Mn	Vleč
Nákladní vlaky výchozí	10	7	3
Nákladní vlaky končící	7	8	3
Celkem	17	15	6

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

Ve Valašském Meziříčí se na skupině vjezdových a odjezdových kolejích 5, 7, 9 a 11 připravují vlaky ke zpracování. Na základě předchozích tabulek lze zjednodušeně říci, že na 4 kolejích se zpracovává 37 vlaků, s průměrnou dobou zpracování 1593,2 min. Na jednu kolej potom připadá 398,3 minut obsazení. Stále nám tedy zůstává 1041,7 minut, kdy je volný technologicky čas na všech kolejích, který by mohl být případně po přesném vyhodnocení využit pro zpracování dalších nákladní vlaků.

Tabulka 8 – Zjednodušený přehled technologického času zpracování laku

Typ vlaku	Celkový počet vlaků	Průměrná doba zpracování
Pn, Nex končící	7	393,4
Mn, Vleč končící	11	261,8
Pn, Nex výchozí	10	680
Mn, Vleč výchozí	10	258
	37	1593,2

Zdroj: [interní firemní materiál ČDC]

4.6 Zhodnocení personálního obsazení

Na základě provedené analýzy, bylo zjištěno, že v ŽST Valašské Meziříčí je personální obsazení ve složení :

- vedoucí provozního pracoviště – s personální potřebou 1
- dozorčí provozu s personální potřebou 1
- dozorčí přepravy – s personální potřebou 1
- komandující - s personální potřebou 2,366
- dozorčí přepravy vedoucí směny – s personální potřebou 5,451
- vedoucí posunu I. - s personální potřebou 5,414
- posunovač I. – s personální potřebou 20,3
- vedoucí posunu II. - s personální potřebou 4,579
- posunovač II. – s personální potřebou 9,538
- reklamant - s personální potřebou 2,320
- dispečer ÚDIV - s personální potřebou 4,962
- skladník přepravy - s personální potřebou 2,398
- nákladní pokladník - s personální potřebou 2,320
- celní zástupce – s personální potřebou 3
- tranzitér přípravář - s personální potřebou 12,927
- tranzitér - s personální potřebou 4,720
- řidič motorových a speciálních vozidel - s personální potřebou 1
- řidič motorových vozíků - s personální potřebou 2
- vozmistr četař - s personální potřebou 5,414
- vozmistr – s personální potřebou 14,861

Celková personální potřeba pro zajištění činností je tedy 106,57 zaměstnanců.

Z pohledu nákladní přepravy, tedy nakládky a vykládky vozů bylo zjištěno, že na pracovišti ŽST Valašské Meziříčí jsou úkony, které tato stanice zabezpečuje velice různorodé. Je schopna zabezpečit nakládku i vykládku vozů, zajišťuje úkony spojené s celním řízením pro přepravce, má středisko Doplnkových služeb s mechanizací, kterou tvoří vysokozdvihný vozík a autojeřáb, tudíž je schopna zajišťovat pro přepravce samotnou nakládku nebo vykládku. Navíc má jako seřadovací stanice technologické úkony velmi specifické a za současného stavu by byl návrh personální úspory neopodstatněný.

5 NÁVRH ZMĚNY TECHNOLOGIE A ÚSPORA PERSONÁLNÍHO OBSAZENÍ NA PROVOZNÍM PRACOVIŠTI HORNÍ LIDEČ

Po provedené analýze Provozního pracoviště Horní Lideč by bylo reálné navrhnout sloučení tohoto pracoviště s Provozním pracovištěm Valašské Meziříčí. Vzniklo by tedy jedno Provozní pracoviště Valašské Meziříčí. Zásadní změnou by bylo přemístění všech úkonů ze strany zaměstnanců ČD Cargo, a.s. z pohraniční přechodové stanice Horní Lideč do železniční stanice Valašské Meziříčí. Veškeré nákladní vlaky by tedy pohraniční přechodovou stanicí Horní Lideč projížděly.

ZÁVĚR

Z obou předešlých analýz současných stavů v technologii práce a personálního obsazení Provozního pracoviště Horní Lideč i Provozního pracoviště Valašské Meziříčí a ze zjištěných dat, které jsou uvedeny v tabulkách se vyvodilo několik změn, které by znamenaly zásadní změnu v technologii práce a personálního obsazení na obou pracovištích.

Vzhledem k tomu, že již nyní jsou vozy mezi železničními dopravními podniky předávány na technickou důvěru, zůstává otázka zabezpečení přepravní prohlídky a zajištění formy předávky. Jak již bylo řečeno, v ŽST Valašské Meziříčí pracuje v nepřetržitém režimu tranzitér přípravář, bude přepravní prohlídka, včetně manipulace s přepravními doklady tímto zaměstnancem zabezpečena. Technickou prohlídku zde v případě nutnosti zajistí vozmistr. Pro následné zpracování přepravních dokladů, které vyžaduje odborný přístup, by bylo nutné zachovat funkci odborného referenta DaP. Zaměstnanci v této funkci by byli přemístěni z ŽST Horní Lideč do ŽST Valašské Meziříčí společně s výpočetní technikou na které provádí úkony spojené s činností PPS. Tvorba vlakové dokumentace a pořizování Odevzdávkových seznamů se díky kvalitní informační technologii dá bez problémů řešit, neboť informační systémy WIC a CEVIS dodávají přesné informace o zátěži a charakteru zátěže. Lze tedy v časovém předstihu připravit Odevzdávkový seznam, případně soupis vozů. V navrhované variantě by byl Odevzdávkový seznam zpracován a elektronickou formou zaslán agentovi PK ZSSK Cargo ke kontrole. Po odsouhlasení a podpisu by byl Odevzdávkový seznam naskenován a zaslán zpět. Stejně tak agent PK ZSSK Cargo by zpracoval Odevzdávkový seznam, elektronicky zaslal odbornému referentovi DaP do ŽST Valašského Meziříčí, který by po provedení přepravní prohlídky po příjezdu vlaku tento seznam porovnal s přepravními doklady, odsouhlasil, podepsal a formou skenu zaslal zpět.

Důležitým bodem, který při této navrhované změně nesmí zůstat opomenut, je vyrovnávka trakčních výkonů hnacích lokomotiv a čas přejímky a předávky vozů, který je nutný pro vyúčtování pobytu vozů. Zde je možné využít informace č 0-881 z Informačního systému operačního řízení, která udává čas průjezdu v daném bodě. Časem předávky vlaku a následně vozů by tedy byl tento údaj. Pokud by byla zjištěna při přepravní nebo technické prohlídce vozů taková závada, která by vyžadovala vrácení vozu na odesílací železniční podnik, je možné stanovit časový rámec, např. 48 hodin, v kterém by bylo nutno tyto vozy zaslat zpět.

V případě vyúčtování trakčních výkonů, by musely vstoupit do jednání zástupci obou železničních dopravních podniků. Za ČD Cargo, a.s. Odbor 13/5 Oddělení zpracování turnusů oběhů a dislokaci hnacích vozidel a za ZSSK Cargo Slovakia Úsek provozu a plánování oběhu hnacích vozidel.

Tato varianta je podmíněna souhlasem ZSSK Cargo. Následně by muselo dojít k promítnutí této změny do všech dohod, které řeší problematiku pohraničních přechodových stanic, např. Ujednání o železniční pohraniční dopravě mezi Českými drahami a Železnicemi Slovenské republiky“, ze dne 11. prosince 1997 v Bratislavě, Místní přípojová smlouva pro železniční hraniční přechod Horní Lideč – Lúky pod Makytou atd.

Činnosti centrální nákladní pokladny by byly zajišťovány nákladní pokladnou Vsetín, která je kilometricky přístupná pro všechny přepravce.

Při sloučení obou pracovišť by bylo možné ve ŽST Valašské Meziříčí zrušit funkci tranzitéra a zabezpečit jeho činnost odbornými referenty DaP.

Zůstává zde ještě funkce vedoucího PP Horní Lideč a komandujícího. Funkce vedoucího by mohla eventuelně zaniknout a byla by nahrazena novou funkcí dozorčího se sídlem v ŽST Vsetín, případně ŽST Valašské Meziříčí, který by řídil celý bývalý obvod PP Horní Lideč. Po reorganizacích které nastaly se vznikem společnosti ČD Cargo, a.s. neexistuje na úrovni Provozního pracoviště funkce, která by zajišťovala běžné úkony jako evidenci korespondence, styk mezi zaměstnanci Provozního pracoviště a personální, mzdovým či jiným oddělením PJ Olomouc. Komandující by tedy mohl být nahrazen funkcí, která by tyto činnosti zabezpečovala v osmihodinovém režimu.

Sloučením obou pracovišť by za ŽST Horní Lideč personální potřeba 28,934 zanikla, v ŽST Valašské Meziříčí by za předpokladu přesunu odborných referentů DaP v personální potřebě 5,197, vzniku funkce dozorčího za personální potřeby 1, vznik funkce technika s personální potřebou 1 a zrušením funkce tranzitéra s personální potřebou 4,720 byla personální potřeba zvýšena o 2,477 zaměstnanců. V celkovém hodnocení by tedy celková personální potřeba klesla z 135,504 na 108,047 zaměstnanců. Celková úspora této reorganizace je 26,457 zaměstnanců.

Nově vzniklá společnost ČD Cargo, a.s., má snahu dosáhnout maximální racionalizace a efektivity práce ve všech procesech, které probíhají a budou probíhat v této společnosti. Dá se předpokládat, že v budoucnu bude docházet k přehodnocení technologických postupů práce a tím i personálního obsazení, s cílem dosáhnout maximálního využití fondu pracovní doby jednotlivých zaměstnanců a tedy zvýšení efektivity práce prostřednictvím sloučení jednotlivých Provozních pracovišť.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Zákon číslo 266/1994 Sb. ze dne 14. prosince 1994, o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- [2] Ministerstvo dopravy České republiky. *Projednávané a platné evropské právní předpisy* [online]. ©2007, [cit. 2008-01-03]. Dostupné z <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/>
- [3] MOJŽÍŠ, V. - MOLKOVÁ, T. *Technologie a řízení dopravy I - část železniční doprava*, 1. vydání, Pardubice: Univerzita Pardubice 2002. 122 s. ISBN 80-7194-424-6
- [4] MELICHAR, V. - JEŽEK, J. *Ekonomika dopravního podniku*. 2. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 176 s, ISBN 80-7194-359-2
- [5] Místní pohraniční ujednání Horní Lideč – Lůky pod Makytou. Interní firemní materiál. Praha: ČD Cargo, a.s., aktuální stav ke dni 1. 4. 2008
- [6] Centrální vozový informační systém CEVIS [online] Dostupné z: Intranet ČD Cargo
- [7] Opatření generálního ředitele ČD, a.s., ke vzniku dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s., a k organizačním změnám v ČD, a.s., v souvislosti s vyčleněním ČD Cargo, a.s. do Skupiny ČD. Interní firemní materiál. Praha. č.j. 62119/2007-O26
- [8] Katalog prací č.j. 60868/2005. Interní firemní materiál. Platí od 1.1.2006
- [9] OK 2 – Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a.s., č. j. 61773/07. Interní firemní materiál. Praha. ČD, a.s. Platí od 1.1.2008
- [10] Tarif pro přepravu vozových zásilek, č.j. 61735/07. Interní firemní materiál. Praha. ČD, a.s. Platí od 1. ledna 2008
- [11] Technologická dokumentace provozního pracoviště. Interní firemní materiál. Praha. ČD Cargo, a.s. Platí od 1.12.2008
- [12] Směrnice pro zpracování technologické dokumentace provozních pracovišť. Interní firemní předpis. Praha. ČD Cargo, a.s. Platí od 1.12.2008

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1 - PŘEHLED NAKLÁDKY A VYKLÁDKY V ŽST HORNÍ LIDEČ R. 2006	29
TABULKA 2 - PŘEHLED NAKLÁDKY A VYKLÁDKY V ŽST HORNÍ LIDEČ R. 2007	29
TABULKA 3- PŘEHLED NAKLÁDKY A VYKLÁDKY V ŽST HORNÍ LIDEČ R. 2008	29
TABULKA 4 – PŘEVZATÉ VOZY V ROCE 2007 V PPS HORNÍ LIDEČ	30
TABULKA 5 - ODEVZDANÉ VOZY V ROCE 2007 V PPS HORNÍ LIDEČ	30
TABULKA 6 – PŘEHLED MODELOVÝCH ČASŮ ZPRACOVÁNÍ VLAKU	41
TABULKA 7 – PŘEHLED POČTU KONČÍCÍCH A VÝCHOZÍCH VLAKŮ	41
TABULKA 8 – ZJEDNODUŠENÝ PŘEHLED TECHNOLOGICKÉHO ČASU ZPRACOVÁNÍ VLAKU	42

SEZNAM ZKRATEK

CER	Sdružení evropských železnic
CNP	Centrální nákladní pokladna
ČD, a. s.	České dráhy, akciová společnost
CIT 18.....	Průvodka nákladního vozu
CIM.....	Přípojek B COTIF Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
COTIF.....	Úmluva o mezinárodní železniční dopravě a na ně navazující předpisová ustanovení CIM – přípojek B jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
CUV.....	Přípojek D-COTIF Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání vozů
ČD V15/I	Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel
ČDC	České dráhy Cargo
ČD Ok 2.....	Výcvikový a zkušební řád Českých drah
DS	Doplňkové služby
D3	Předpis pro zjednodušené řízení dopravy
EHS.....	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
ESUO.....	Evropské společenství uhlí a oceli
ERTMS.....	Evropský systém řízení železniční dopravy
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU.....	Evropská unie
GŘ.....	Generální ředitelství
GVD	Grafikon vlakové dopravy
GPSS.....	Graf provozních úkonů stanice
GTM-CIT	Průvodce nákladní přepravou
GSM-R	Komunikační systém
IS TSV	Informační systém technické služby vozové
IS CEVIS	Informační systém centrálního vozového systému
KV	Kolejové vozidlo
MIS	Místní informační systém
ND	Nákladní doprava
O11	Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy
O 12	Odbor kolejových vozidel
O 13	Odbor stavební a provozní infrastruktury
O 26	Odbor strategie a informatiky
O 28	Odbor ochrany životního prostředí
OPT.....	Odúčtovna přepravních tržeb

PJ	Provozní jednotka
PP.....	Provozní pracoviště
PPS	Pohraniční přechodová stanice
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
Sei 412	Předpis pro soustavy ekonomických informací: Výkony hnacích vozidel
SNV	Stanice soustředěné nakládky a vykládky
SOKV	Soustředěné opravy kolejových vozidel
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SDC	Správa dopravní cesty
HV.....	Hnací vozidlo
ÚDIV	Ústřední dirigování vozů
UIC	Mezinárodní železniční unie
UŽST	Uzlová železniční stanice
VNVK.....	Všeobecná nakládková a vykládková kolej
VSP.....	Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů
WIC	WWW informační systém
ŽELSPED	Železniční spedice
ŽP	Železniční podnik
ŽKV	Železniční kolejová vozidla
ŽSR.....	Železnice slovenské republiky
ŽST	Železniční stanice