

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Nastavení systému požadovaného výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí
ve společnosti ČD Cargo, a. s.

Ing. Marek Mikloš

Diplomová práce

2023

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Ing. Marek Mikloš**
Osobní číslo: **D20666**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Nastavení systému požadovaného výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí ve společnosti ČD Cargo, a.s.**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Vybraná teoretická východiska z pohledu železničních nákladních dopravců a profese strojvedoucí v ČR
2. Analýza současného stavu společnosti ČD Cargo ve vztahu k profesi strojvedoucí
3. Návrhy pro stanovení požadovaného počtu strojvedoucích, potřebné kvalifikace a systému vzdělávání
4. Zhodnocení a doporučení návrhů v nastavení počtu strojvedoucích, kvalifikace a postupu vzdělávání

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Radovan Soušek, Ph.D.**
Katedra letecké dopravy

Datum zadání diplomové práce: **29. října 2021**
Termín odevzdání diplomové práce: **12. května 2023**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. dubna 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem „Nastavení systému požadovaného výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí ve společnosti ČD Cargo, a. s.“ jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12. 5. 2023

Ing. Marek Mikloš, v. r.

Rád bych touto cestou poděkoval svému vedoucímu diplomové práce, doc. Ing. Radovanu Souškovi, Ph.D., za jeho vstřícný přístup, trpělivost a za poskytnuté cenné rady při jejím zpracovávání. Rovněž bych rád poděkoval všem zaměstnancům společnosti ČD Cargo, a. s., za jejich projevenou vstřícnost a poskytnutí cenných informací při konzultaci této diplomové práce, zejména panu vedoucímu skupin LČ PJ Praha, Bc. Bohuslavu Dědečkovi, a specialistce personálního odboru, Ing. Haně Vavříkové, za zprostředkování konzultací. V neposlední řadě bych chtěl tímto poděkovat všem ostatním, kteří stáli při mém studiu i při zpracovávání diplomové práce, včetně členů rodiny, i svojí kočičí přítelkyni Mašličky.

ANOTACE

Diplomová práce se zaměřuje na problematiku odborné přípravy, výkonu práce, a stanovení požadovaného počtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí ve společnosti ČD Cargo, a. s. V teoretické části je přiblížena pozice železničního nákladního dopravce, zejména ve vztahu k vybraným personálním činnostem, kvalifikačním a ostatním požadavkům pro výkon práce strojvedoucího. V analytické části se autor práce blíže zaměřuje zejména na společnost ČD Cargo, a. s., a charakteristiku práce strojvedoucího v této společnosti. V práci jsou dále formulovány návrhy pro stanovení požadovaného počtu strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s., včetně možných změn v kvalifikaci a systému vzdělávání. Následně jsou v práci zhodnoceny a doporučeny vybrané návrhy.

KLÍČOVÁ SLOVA

ČD Cargo, a. s., personální plánování, železniční nákladní dopravce, strojvedoucí, licence strojvedoucího, osvědčení strojvedoucího

TITLE

The Options of the System of the Required Quantity of Engine Drivers of the Company ČD Cargo, a. s.

ANNOTATION

The diploma thesis deals with the problematics connected with training, work performance and determination of the required quantity of engine drivers of the company ČD Cargo, a. s. The theoretical background is focused on the pose of the freight railway transport provider primarily regarding the personal management, qualification, and other requirements for the job of engine driver. The analytical part involves especially the characteristics of the company ČD Cargo, a. s., and the job of engine driver. In the thesis there are formulated the proposals of determination of the required quantity of engine drivers, qualification, and the educational system. Finally, the selected proposals are evaluated and recommended.

KEYWORDS

ČD Cargo, a. s., engine driver, freight railway transport provider, personal planning, the license of engine driver, the certification of engine driver

OBSAH

ÚVOD	10
1 VYBRANÁ TEORETICKÁ VÝCHODISKA Z POHLEDU ŽELEZNIČNÍCH NÁKLADNÍCH DOPRAVCŮ A PROFESE STROJVEDOUCÍ V ČR	12
1.1 Podmínky provozování drážní dopravy v ČR	12
1.1.1 Podmínky vstupu železničního nákladního dopravce na trh	13
1.1.2 Vztah železničního nákladního dopravce k provozovateli dráhy	15
1.2 Vlaky nákladní dopravy provozované v ČR	16
1.2.1 Druhy vlaků nákladní dopravy v ČR	16
1.2.2 Číslování vlaků nákladní dopravy	18
1.2.3 Další členění vlaků nákladní dopravy	19
1.3 Vybrané personální činnosti železničního nákladního dopravce	19
1.3.1 Personální strategie a politika	20
1.3.2 Personální plánování	21
1.3.3 Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců	22
1.3.4 Pracovní prostředí, BOZP	24
1.4 Podmínky k práci zaměstnanců při provozování drážní dopravy v ČR	25
1.4.1 Pracovní doba a doba odpočinku v podmínkách provozu drážní dopravy	25
1.4.2 Elektrotechnická kvalifikace osob při provozování drážní dopravy	27
1.5 Kvalifikační a ostatní požadavky pro strojvedoucí na drahách železničních v ČR	28
1.5.1 Předepsaný věk a kvalifikační požadavky pro strojvedoucí	29
1.5.2 Spolehlivost strojvedoucího	29
1.5.3 Zdravotní způsobilost strojvedoucího	30
1.5.4 Všeobecná odborná způsobilost	32
1.5.5 Licence strojvedoucího	33
1.5.6 Zvláštní odborná způsobilost	33
1.5.7 Osvědčení strojvedoucího	34
1.5.8 Odborná způsobilost k řízení drážního vozidla na vlečce	36
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU SPOLEČNOSTI ČD CARGO VE VZTAHU K PROFESI STROJVEDOUCÍ	37
2.1 Charakteristika společnosti ČD Cargo, a. s.	37
2.1.1 O společnosti ČD Cargo, a. s.	38
2.1.2 Vize, cíle, strategie společnosti	39

2.1.3	Jednotky organizační struktury společnosti	40
2.1.4	Zaměstnanci a zaměstnanecká politika ČD Cargo, a. s.....	41
2.1.5	Vybrané provozní ukazatele společnosti ČD Cargo, a. s.	43
2.1.6	Důležité provozní aktuality společnosti ČD Cargo, a. s.....	45
2.2	Charakteristika ČD Cargo, a. s. PJ Praha.....	47
2.2.1	Základní informace o ČD Cargo, a. s. PJ Praha.....	48
2.2.2	Významní zákazníci a přepravní výkony ČD Cargo a. s. PJ Praha.....	48
2.2.3	Nasazování hnacích vozidel ČD Cargo, a. s. PJ Praha.....	50
2.3	Personální potřeby a jízdní výkony strojvedoucích PJ Praha.....	55
2.3.1	Turnusové a personální potřeby strojvedoucích PJ Praha.....	55
2.3.2	Výkony strojvedoucích ve vybrané turnusové skupině PJ Praha.....	57
2.4	Výcvik a vzdělávací systém strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s.	60
2.4.1	Podmínky výcviku strojvedoucích ČD Cargo, a. s. PJ Praha.....	61
2.4.2	Průběžná školení a periodické zkoušky strojvedoucích	64
2.4.3	Další vzdělávání a rozvoj strojvedoucích.....	65
2.5	Charakteristika profese strojvedoucího ve společnosti ČD Cargo, a. s., PJ Praha.....	66
2.5.1	Činnost strojvedoucího, povinnosti strojvedoucího	67
2.5.2	Organizace pracovní doby a směn strojvedoucích	68
2.5.3	Systém odměňování strojvedoucích.....	69
3	NÁVRHY PRO STANOVENÍ POŽADOVANÉHO POČTU STROJVEDOUCÍCH, POTŘEBNÉ KVALIFIKACE A SYSTÉMU VZDĚLÁVÁNÍ.....	71
3.1	Návrhy pro stanovení požadovaného počtu strojvedoucích.....	71
3.1.1	Návrh pro stanovení možné personální zálohy	72
3.1.2	Stanovení požadovaného počtu strojvedoucích turnusové skupiny č. 705	73
3.1.3	Stanovení požadovaného počtu strojvedoucích pro PJ Praha	74
3.2	Návrhy v oblasti potřebné kvalifikace strojvedoucích	75
3.2.1	Návrhy v kvalifikačních a jiných požadavcích pro profesi strojvedoucí	76
3.2.2	Návrhy v prohlubování spolupráce se středními školami	76
3.3	Návrhy v oblasti systému vzdělávání strojvedoucích	77
3.3.1	Návrhy na úpravu systému vzdělávání při výcviku strojvedoucích v přípravě.....	78
3.3.2	Návrhy na úpravu postupu při výcviku na elektrická hnací vozidla	80
3.4	Shrnutí navrhovaných opatření	82
4	ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ NÁVRHŮ V NASTAVENÍ POČTU STROJVEDOUCÍCH, KVALIFIKACE A POSTUPU VZDĚLÁVÁNÍ	84

4.1	Zhodnocení návrhů v nastavení počtu strojvedoucích	84
4.1.1	Zhodnocení navrhovaných personálních potřeb pro PJ Praha	84
4.1.2	Výhody a nevýhody navrhovaných řešení	85
4.2	Zhodnocení návrhů v oblasti kvalifikace strojvedoucího	86
4.2.1	Zhodnocení navrhovaného postupu v oblasti kvalifikace	86
4.2.2	Výhody a nevýhody navrhovaného postupu	88
4.3	Zhodnocení návrhů ve věci systému vzdělávání strojvedoucích	89
4.3.1	Zhodnocení navrhovaných postupů	89
4.3.2	Výhody a nevýhody navrhovaných změn	90
4.4	Shrnutí zhodnocení návrhů a doporučení.....	91
ZÁVĚR.....		93
POUŽITÁ LITERATURA.....		95
SEZNAM TABULEK.....		102
SEZNAM OBRÁZKŮ.....		103
SEZNAM ZKRATEK.....		104
SEZNAM PŘÍLOH.....		106

ÚVOD

V diplomové práci se její autor zaměřuje na problematiku nastavení systému požadovaného výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí ve společnosti ČD Cargo, a. s., a to včetně souvisejících kvalifikačních a ostatních požadavků pro výkon profese strojvedoucího na drahách železničních, podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Otázky spojené s požadavky na výkon profese strojvedoucího jsou v České republice již dlouhodobě aktuální, zejména v souvislosti s dlouhodobým nedostatkem strojvedoucích jednotlivých dopravců, včetně zvyšujícího se průměrného věku zaměstnanců této profese a chybějících nových způsobilých zájemců o profesi strojvedoucího na trhu práce. Nedostatek strojvedoucích vyvíjí tlak na neustálý růst dosud vysokých nároků dopravců na jejich pracovní výkony, což negativně ovlivňuje zejména jejich odpočatost, zdravotní stav, a v kritických případech i bezpečnost v drážní dopravě. Problémy spojené s nedostatkem strojvedoucích i ostatních zaměstnanců při provozu drážní dopravy pociťují jednotliví dopravci, s ohledem na možná neuspokojení přepravní poptávky a vzniklých závazků vůči zákazníkům, a to v případě jak omezování svých dopravních a přepravních výkonů, tak přetěžování stávajících zaměstnanců, což může dále vést k jejich dalšímu odchodu z profese. Přetrvávající nedostatek strojvedoucích na trhu práce je ve významné míře podmíněn stále přísnými požadavky na jejich psychickou a zdravotní způsobilost, na druhou stranu se však jedná o vysoce kvalifikovanou profesi, náročnou zejména na celkový zdravotní stav, lidskou psychiku a smyslové vnímání. Spolehlivé řešení otázky stabilního počtu strojvedoucích, nároků na výkon jejich profese, včetně odpovídající péče o zaměstnance, je ve společném zájmu zaměstnanců, dopravců, ale také široké odborné veřejnosti.

Z uvedených důvodů se autor práce blíže zaměřuje na možnost stanovení požadovaného počtu strojvedoucích u národního železničního nákladního dopravce, společnosti ČD Cargo, a. s., včetně jejich potřebné kvalifikace a systému vzdělávání, s důrazem na její provozní jednotku Praha.

Diplomová práce je rozdělena do čtyř hlavních kapitol, přičemž jednotlivé kapitoly zahrnují bližší podkapitoly. V první kapitole jsou vymezena teoretická východiska v oblasti podmínek provozování drážní dopravy, vozby nákladních vlaků, vybraných personálních činností, personálního plánování, a dále kvalifikačních a ostatních požadavků na profesi strojvedoucího. V druhé kapitole je zachycena analýza stávající pozice národního dopravce ČD Cargo, a. s., s vazbou na své dopravní a přepravní výkony, přípravu a vzdělávání

strojvedoucích, charakteristiku práce strojvedoucího a jeho činnost, a na vybrané turnusové výkony strojvedoucích, v rámci provozní jednotky Praha. V následující kapitole jsou blíže uvedeny možné návrhy na stanovení požadovaného počtu strojvedoucích v provozní jednotce Praha, včetně návrhů na možná zlepšení v otázkách potřebné kvalifikace a systému vzdělávání. V poslední kapitole jsou navržená řešení vyhodnocena se stanoveným doporučením.

Cílem této diplomové práce, na základě deskripce teoretických východisek, a analýzy současného stavu společnosti ČD Cargo, a. s., je posouzení celkové problematiky výkonu profese strojvedoucí v podmínkách České republiky, které povede k navržení nastavení systému požadovaného výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí, nastavení kvalifikace a systému vzdělávání strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s.

1 VYBRANÁ TEORETICKÁ VÝCHODISKA Z POHLEDU ŽELEZNIČNÍCH NÁKLADNÍCH DOPRAVCŮ A PROFESÍ STROJVEDOUČÍ V ČR

V této kapitole jsou níže popsány podmínky provozování drážní dopravy v České republice, vybrané aspekty železničního provozu s důrazem na železniční nákladní dopravu, vybrané personální činnosti železničního dopravce, včetně problematiky personálního plánování lidských zdrojů, pracovní doby strojvedoucích, a dále jsou vymezeny kvalifikační a ostatní požadavky pro strojvedoucí na drahách železničních v ČR, ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, a ostatních předpisů.

1.1 Podmínky provozování drážní dopravy v ČR

Provozování drážní dopravy je podle § 2, odst. 4, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, „*činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.*“

V České republice, obdobně jako v jiných vyspělých evropských zemích, se pohybují jednotliví provozovatelé drážní dopravy v podmínkách, které respektují principy tržního hospodářství, ať se jedná o dopravce v železniční nákladní nebo osobní dopravě. Liberalizace a postupná harmonizace trhu začala představovat nosný vývojový princip v odvětví železniční nákladní dopravy, a to již v souladu s prvním a druhým železničním balíčkem dopravní politiky Evropské unie, jejichž prostřednictvím se otevřel trh v železniční nákladní dopravě na celoevropské úrovni. Mezi důležité předpoklady pro zdravé konkurenční prostředí v oblasti provozování drážní dopravy jsou nediskriminační podmínky pro vstup dopravců na trh, dále že provozovatel infrastruktury má nezávislé postavení na dopravcích a za úplatu nediskriminačně poskytuje dopravcům železniční infrastrukturu, a dopravce se soustředuje na poskytování svých služeb konečnému zákazníkovi na trhu. Vedle rozdělení provozovatele dráhy a národního dopravce jako provozovatele drážní dopravy přispělo na reformě železničního sektoru oddělení provozování železniční osobní od železniční nákladní dopravy (Gašpárik a Kolář, 2017).

Podle (Samuelson a Nordhaus, 1991) se v případě železniční dopravy jedná o odvětví se značně vysokým stupněm přirozeného monopolu, na trhu existují ze své povahy pronikavé úspory z rozsahu, a to s ohledem na své nákladové podmínky.

V nedávné minulosti však již došlo k postupnému prolomení monopolu v oblasti provozování drážní dopravy, kdy Správa železnic, s. o., jako provozovatel dráhy zaujímá nezávislé postavení vůči dopravcům, včetně národního dopravce České dráhy, a. s., i dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s., v pozici nákladního dopravce. V České republice již nefiguruje administrativní monopol v oblasti železniční dopravy, odvětví železniční nákladní dopravy, včetně národního dopravce ČD Cargo, a. s., funguje na komerčním přístupu (open access). V odvětví železniční osobní dopravy existuje jak komerční přístup open access, včetně případného provozování osobní dopravy na komerční riziko dopravce bez dofinancování objednatelům dopravní obslužnosti, tak možnost přímého zadání národnímu dopravci bez vypsání nabídkového řízení (Gašpárik a Kolář, 2017).

1.1.1 Podmínky vstupu železničního nákladního dopravce na trh

Pro vstup na trh v odvětví železniční nákladní dopravy na území ČR musí dopravce splňovat zákonné náležitosti, aby mohl začít drážní dopravu provozovat. Podmínkami pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální jsou **usazení dopravce v ČR nebo v členském státě EU, udělení platné licence a platného osvědčení, přidělení kapacity dopravní cesty, a uzavření smlouvy s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy**, nejedná-li se o totožné subjekty provozovatele dráhy a drážní dopravy (Správa železnic, 2023a).

Na žádost je osobě drážním správním úřadem uděleno **oprávnění k provozování drážní dopravy**, a to osobě starší 18-ti let a plně svéprávné (jde-li o fyzickou osobu), bezúhonné, odborně způsobilé, finančně způsobilé, která závažným způsobem neporušila pracovněprávní ani celní předpisy, která je ke dni zahájení provozu pojištěna pro případ povinnosti nahradit újmu způsobenou provozem, a je usazena na území ČR. V žádosti musí být uveden druh drážní dopravy, kterou hodlá osoba provozovat, a kategorie dráhy, na níž má být doprava provozována. Splňuje-li žadatel podmínky pro udělení oprávnění k provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální, vydá mu drážní správní úřad **licenci pro provozování drážní dopravy** na dráze celostátní a regionální (Česko, 1994).

Držitel platné licence pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální, kterých bylo v roce 2017 více než 98 na území ČR, zejména v oblasti železniční nákladní dopravy, může zároveň provozovat drážní dopravu na dráze místní nebo vlečce. Naopak držitel platné licence pro provozování drážní dopravy na dráze místní, vlečce, případně dopravce bez platného osvědčení, může provozovat drážní dopravu na dráze celostátní

a regionální, avšak pouze v případě, že se jedná o místo styku vzájemně zaústěných drah (Gašpárik a Kolář, 2017).

Dojde-li ke změně příslušných okolností, včetně druhu drážní dopravy, pro který bylo uděleno oprávnění, musí držitel licence tyto skutečnosti oznámit drážnímu správnímu úřadu a požádat jej o změnu oprávnění. Splňuje-li žadatel zákonné náležitosti, drážní správní úřad mu ve změně oprávnění vyhoví, tato změna je uvedena do stávající licence, není-li to možné, je vydána nová licence. Přestal-li dopravce jako držitel licence splňovat zákonné podmínky, porušil-li dopravce závažným způsobem ustanovení zákona o drahách, případně požádal-li sám o zrušení, drážní správní úřad rozhodne o zrušení oprávnění k provozování drážní dopravy (Česko, 1994).

Doprovce s platnou licenci, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní a regionální, má mimo jiné povinnost poskytovat součinnost s provozovatelem dráhy v otázkách monitoringu licencí strojvedoucích. Neprodleně po zahájení i ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím na dráze celostátní a regionální je povinnost dopravce nahlásit provozovateli dráhy okamžik zahájení i ukončení řízení drážního vozidla, včetně čísla licence strojvedoucího a evropského čísla drážního vozidla, a to v elektronické podobě, v souladu s podmínkami v prohlášení o dráze (DÚČR, 2022).

Drážní správní úřad, popřípadě Agentura Evropské unie pro železnice, dále vydá žadateli **osvědčení dopravce**, hodlá-li dotyčný žadatel provozovat drážní dopravu na dráze celostátní a regionální na území ČR nebo jiného státu na úseku dráhy v blízkosti státních hranic ČR. V ostatních případech provozování drážní dopravy v jiném členském státě je nutné podat žádost o osvědčení dopravce u Agentury Evropské unie pro železnice (Gašpárik a Kolář, 2017).

Žádost o vydání osvědčení dopravce zahrnuje náležitosti v souladu s předpisy EU, dále údaje o druhu, rozsahu a oblasti provozu (mimo jiné předpokládané množství přepraveného nákladu za rok nebo velikost podniku vzhledem k předpokládanému počtu zaměstnanců). Na základě vydaného osvědčení může dopravce provozovat i jiného druhu a rozsahu provozu, avšak jen nejde-li o podstatnou změnu, v opačném případě musí dotyčný orgán, který mu osvědčení vydal, požádat o nové osvědčení ve věci změny druhu nebo rozsahu provozu, případně o posouzení, je-li zamýšlená změna podstatná. Přestal-li dopravce splňovat podmínky osvědčení, drážní správní úřad podle povahy a rozsahu zjištěných nedostatků osvědčení omezí či odejme, vydal-li osvědčení, případně tuto skutečnost oznámí Agentuře Evropské unie pro železnice (Česko, 1994).

1.1.2 Vztah železničního nákladního dopravce k provozovateli dráhy

V podmínkách ČR jsou legislativně vymezeny jednotlivé kategorie železničních drah, a to z hlediska svého významu, účelu a technických podmínek. Jednotlivými kategoriemi drah železničních jsou **dráha celostátní**, **regionální**, **místní** (oddělená od celostátní nebo regionální dráhy), **vlečka** (dráha sloužící vlastní potřebě provozovatele či jiného podnikatele, je zaústěna do dráhy celostátní, regionální, jiné vlečky), **dráha zkušební** (dráha sloužící zejména pro zkušební provozy, zkoušky pro schvalování drážních vozidel, drážní infrastruktury), a **dráha speciální** (metro) sloužící zejména k zabezpečování dopravní obslužnosti obce (Česko, 1994).

Provozovatel dráhy celostátní, regionální, a veřejně přístupné vlečky přiděluje kapacitu dráhy ve prospěch jednotlivých dopravců, a to na dobu vymezenou dobou platnosti daného jízdního řádu. V případě ČR se jedná o společnost Správa železnic, státní organizace (SŽ, s. o.), vznikla k 1. lednu roku 2003 jako Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s. o.), která plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy ve vlastnictví státu (Správa železnic, 2023b).

V souladu s platným prohlášením o dráze, sjednává podle cenových předpisů přidělece kapacity dráhy, tedy Správa železnic, s. o., jako její provozovatel, nediskriminační ceny za přidělení kapacity a za užití dráhy. Pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, přístup na dráhu, podmínky a způsob výpočtu ceny za užití, jsou nediskriminačně stanovena v prohlášení o dráze (Správa železnic, 2021).

Doprovce jako žadatel žádá přidělece (provozovatele dráhy) o přidělení kapacity dráhy na dobu platnosti daného jízdního řádu, jsou-li splněny podmínky pro přidělení v souladu s prohlášením o dráze a je-li požadovaný díl kapacity dostupný, je požadovaný díl kapacity dráhy dopravci přidělen. Ještě před přidělením kapacity dráhy žadatelům, kteří podali žádost od termínu stanoveného v prohlášení o dráze a nejpozději 8 měsíců před dnem nabytí platnosti daného jízdního řádu, zpracuje přidělece návrh jízdního řádu pro osobní i nákladní drážní dopravu. Nejpozději 4 měsíce po uplynutí lhůty pro podávání žádostí o přidělení kapacity dráhy zpřístupní přidělece návrh jízdního řádu. Žadatelé mohou po dobu alespoň jednoho měsíce podávat odůvodněné připomínky k návrhu jízdního řádu, žadatel připomínka projedná a podle výsledků zpřístupní žadatelům upravený návrh jízdního řádu. Požádá-li o přidělení téhož dílu kapacity dráhy více žadatelů, přidělece věc projedná s jednotlivými žadateli a rozvrhne přidělení daného dílu tak, aby mohl jednotlivým žadatelům vyhovět. Nepodaří-li se vyhovět všem požadavkům dopravců na přidělení kapacity dráhy, přidělece dotčenou dráhu nebo její část prohlásí za přetíženou, v takovém případě, není-li blíže

stanoveno jinak, vyhoví se přednostně žadatelům za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, kombinované dopravy, a nákladní dopravy, při které daný vlak překračuje státní hranice ČR (Česko, 1994).

V případě pozdní žádosti dopravce o přidělení kapacity dráhy, ale ještě před přidělením kapacit ostatním žadatelům, přidělcem tuto žádost zohlední, avšak jen je-li to možné a ostatní žádosti jsou již uspokojeny. Termín pravidelné změny platného jízdního řádu je stanoven Správou železnic, s. o. přičemž stanovuje lhůtu pro podávání žádostí o změnu přidělené kapacity dráhy. Správa železnic, s. o. přiděluje i po datu nabytí platnosti daného jízdního řádu dosud volné kapacity dráhy dopravcům jako žadatelům (Správa železnic, 2021).

Provozovatel dráhy jako přidělcem může s žadatelem uzavřít rámcovou dohodu, která vymezuje vlastnosti a rozsah kapacity dráhy požadované na dobu delší než jedno období platnosti jízdního řádu. V souladu s prohlášením o dráze a pravidly pro přidělování a odnímání kapacity dráhy je mezi přidělcem a dopravcem uzavřena smlouva o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, nebo veřejně přístupné vlečky, přičemž se nelze od ustanovení prohlášení o dráze odchýlit (Česko, 1994).

Dohled nad transparentním a nediskriminačním přístupem na železniční dopravní cestu, včetně přístupu ke službám a cenové kontroly, vykonává v České republice Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, z nezávislé pozice ústředního orgánu státní správy (ÚPDI, 2023).

1.2 Vlaky nákladní dopravy provozované v ČR

Podle (Gašpárik a Kolář, 2017) je vlak „*sestavená a kromě nezavěšeného postrku svěšená skupina vozidel, tvořená alespoň jedním hnacím a jedním taženým vozidlem, označena stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu*“.

Vlakem se však v takových případech rozumí i samostatné hnací vozidlo či svěšená hnací vozidla, taktéž označena stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu (Gašpárik a Kolář, 2017).

1.2.1 Druhy vlaků nákladní dopravy v ČR

Z hlediska druhu dopravy lze rozlišit druhy vlaků provozované v ČR na vlaky osobní dopravy, vlaky nákladní dopravy, a služební vlaky, přičemž **Služební vlaky** (Služ) jsou zaváděny výhradně pro potřeby provozovatele dráhy a není-li dále stanoveno jinak, platí pro ně stejná předpisová ustanovení jako pro vlaky nákladní dopravy (Gašpárik a Kolář, 2017).

V současné době se vlaky nákladní dopravy rozlišují na **Expresní nákladní vlaky** (NEx), tedy vlaky vyšší úsekové rychlosti určeny k přepravě mimořádně důležité zátěže, dále na **Průběžné nákladní vlaky** (Pn), určené pro přepravu zátěže mezi vlakotvornými stanicemi a místy hromadné nakládky a vykládky, a **Manipulační nákladní vlaky** (Mn), které jsou určeny pro soz a rozvoz zátěže z mezilehlých stanic a nákladišť. Mezi vlaky nákladní dopravy se rovněž začleňují **Lokomotivní vlaky** (Lv), sestavené z hnacího vozidla či skupiny hnacích vozidel, a to činných, nečinných i pohotových k službě, případně k nim připojených přípojných nebo řídicích vozů, ty však nutně jedou jako vlak bez přepravy cestujících. Jako vlaky nákladní dopravy lze dále označit **Vlečkové vlaky** (Vleč), které jsou určeny pro jízdu na vlečku, odbočující ze širé trati, na nákladiště, a zpět do stanice, ze které byly vypraveny (Správa železnic, 2021).

Za samostatnou pozornost stojí **vlaky vojenské**, které jsou určeny pro přepravu vojsk, vojenské techniky a nákladu, vlastní druhové označení nemají, mohou být vedeny jako vlaky kterékoli zmiňovaného druhu (Gašpárik a Kolář, 2017).

Vlaky osobní i nákladní dopravy lze rozlišovat z hlediska jejich pravidelnosti, a to na vlaky jedoucí v pravidelných trasách podle platného grafikonu vlakové dopravy (GVD), a v mimořádných trasách, tedy tzv. ad hoc vlaky jedoucí v mezích zbytkové kapacity dráhy. V rámci zbytkové kapacity dopravní cesty lze v prospěch ad hoc vlaků přidělit provozovatelem dráhy vhodnou nabídkovou trasu, která má pro takový případ již předem vymezený nákrešný jízdní řád (NJŘ). Není-li vhodná nabídková, nebo-li katalogová, trasa již k dispozici, lze požadavek na jízdu ad hoc vlaku vyřešit následem vlaku dle platného NJŘ. Není-li možné řešit požadavek ani formou následu vlaku, dochází k přidělení zbytkové kapacity dráhy zvláštnímu vlaku, jehož stanovený jízdní řád není obsažen v NJŘ (Gašpárik a Kolář, 2017).

Z hlediska řízení vlakové dopravy se postupuje podle platného jízdního řádu, ovšem v případě jakýchkoli mimořádností je nutné provádět operativní řízení provozu, tehdy je nutné postupovat podle předností vlaků v jízdě, a to podle pořadí, že přednost mají **nutné pomocné vlaky** a následně **mimořádné vlaky v obecném zájmu**. S výjimkou vlaků ve zbytkové kapacitě dráhy v pořadí následují **mezistátní expresní vlaky, vnitrostátní expresní vlaky, mezistátní rychlíky, vnitrostátní rychlíky, mezistátní spěšné vlaky, mezistátní vlaky Nex, vnitrostátní vlaky Nex pro přepravu pošty, vnitrostátní spěšné vlaky, mezistátní osobní vlaky, vnitrostátní osobní vlaky, soupravové vlaky (Sv), ostatní vlaky nákladní dopravy, služební vlaky, lokomotivní vlaky (Lv)**, a dále ve stejném pořadí vlaky ve zbytkové kapacitě dráhy. Přednosti ostatních vlaků nákladní dopravy v jízdě jsou

vymezeny v pořadí **vlaků s přepravou cestujících, vnitrostátních vlaků Nex, vojenských vlaků, ostatních mezistátních nákladních vlaků, průběžných vlaků (Pn), manipulačních vlaků (Mn), a vlečkových vlaků (Vleč)**. Za nutných okolností může provozovatel dráhy pozměnit toto pořadí důležitosti, avšak platí, že vlaky jedoucí s náskokem nemají přednost před vlaky jedoucími včas nebo před zpožděnými vlaky (Gašpárik a Kolář, 2017).

Dále je nutné mít mezi Správou železnic, s. o., jako provozovatelem dráhy z pozice přidělce její kapacity a dopravcem zajíždějícím na příslušnou dráhu místní nebo vlečku uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah. Za místo styku vzájemně zaústěných drah se považuje stanice či výhybna, do které je dráha místní nebo vlečka zaústěna (Správa železnic, 2021).

1.2.2 Číslování vlaků nákladní dopravy

V souladu v platnými předpisy UIC se vlaky s ohledem na konkrétní trať a konkrétní časovou polohu označují jednomístnými až pětímístnými čísly, přičemž číslo daného vlaku je jedinečné a pro označování vlaků a jejich následů lze použít až šestimístná čísla (Gašpárik a Kolář, 2017). Níže uvedené série čísel jsou vymezeny pro vlaky nákladní dopravy (viz Tabulka 1):

Tabulka 1 Vymezení sériových čísel vlaků nákladní dopravy dle GVD

Sériová čísla vlaků dle GVD	Druhy vlaků nákladní dopravy
30000-39999	Vlaky osobní a nákladní dopravy nepředvídané při sestavě GVD, tzv. ad hoc vlaky, v rámci zbytkové kapacity dráhy
40000-49999	Mezistátní vlaky nákladní dopravy
50000-50019	Vnitrostátní vlaky Nex
50020-50029	Vlaky pro intermodální dopravu
50030-50049, 50060-50099, 60000-69999	Vlaky Pn
50050-50059	Vnitrostátní vlaky Nex pro přepravu poštovních vozů
70000-79999	Lokomotivní vlaky Lv
80000-99999	Vlaky Mn, Vleč.

Zdroj: (Gašpárik a Kolář, 2017)

Samostatným případem jsou z hlediska číslování již zmíněné následy vlaků, které se přidělují v případech, kdy ze strany provozovatele dráhy již není k dispozici případná nabídková trasa s obsaženým JŘ. Násled vlaku se řídí jízdním řádem určené trasy a konkrétní

časovou polohou. Každá trasa vlaku smí mít nanejvýš tři následy, ty se značí šesticiferným číslem, přičemž první číslice je pořadové číslo následu a zbylé číslice tvoří číslo příslušného vlaku dle GVD, číslo vlaku s nižším počtem číslic se zleva doplňuje nulami po čísle následu (Gašpárik a Kolář, 2017).

1.2.3 Další členění vlaků nákladní dopravy

Podle (Gašpárik a Kolář, 2017) lze dále členit vlaky nákladní dopravy i z ostatních hledisek, mimo jiné na **jednoskupinové** (vlaky sestaveny z vozů jedné dopravní relace), a **víceskupinové** (sestaveny z vozů několika dopravních relací). Ve vztahu k vlakovorné stanici lze rozlišit jednotlivé vlaky nákladní dopravy na **výchozí vlaky**, **končící vlaky**, **tranzitní vlaky bez zpracování** (ve vlakovorné stanici zastavují pouze například z důvodu výměny vlakových náležitostí), **tranzitní vlaky se zpracováním** (ve vlakovorné stanici se připojují nebo odstavují vozy), **přímé vlaky**, a **rozptylové vlaky** (vlaky se stejnou výchozí a odesílací stanicí, jsou určeny do stejné stanice rozptylu, přičemž projíždějí alespoň jednou vlakovornou stanicí bez zpracování).

Ve vztahu k subjektu sestavy vlaku lze vlaky nákladní dopravy rozlišit na **vlaky sestavené dopravcem** a **vlaky odesílatelské**. Po stránce plánu vlakovorby se vlaky rozlišují na **vlaky ucelené** a **vlaky relační**. **Relační vlaky** lze rozlišit na **vlaky dálkových relací** (alespoň jednou vlakovornou stanicí projíždí vlak beze změny), **úsekové vlaky** (jedou zpravidla mezi dvěma sousedícími vlakovornými stanicemi), a **vlaky místní obsluhy**, tedy vlaky pro svoz a rozvoz zátěže mezi vlakovornou stanicí a vlečkami, nákladišti, mezilehlými stanicemi (Gašpárik a Kolář, 2017).

1.3 Vybrané personální činnosti železničního nákladního dopravce

Řízení lidských zdrojů se považuje za nedílnou součást komplexního systému řízení firem. Významu trvalého vytváření lidských zdrojů si musí být vědomy i společnosti se stabilním podílem na železničním dopravním trhu, pro které jsou zaměstnanci nezastupitelným článkem v jejich procesech (ČD Cargo, 2021).

Zásadním vlivem na postavení personálního řízení v organizaci představuje celkový přístup vrcholového managementu organizace, od kterého se odvíjí pozice personálního managementu v hierchii řízení organizace, i celková personální strategie a politiky, včetně profesionální úrovně personalistů a participace ostatních vedoucích pracovníků na personálních činnostech (Kociánová, 2010).

Podstatou personálního řízení je řízení lidských zdrojů takovým způsobem, který vede ke zvyšování výkonnosti firmy jako celkové organizace, a to zejména na základě prostředí

umožňujícího získávat, vzdělávat a rozvíjet potenciál zaměstnanců, a motivovat je k stávajícím i budoucím pracovním činnostem, které v konečném důsledku povedou k plnění cílů firmy jako organizace (Armstrong, 1999).

1.3.1 Personální strategie a politika

Obdobně jako ostatní strategie z jiných funkčních oblastí podniku, tak i personální strategie bude vždy vytvářena v úzké souvislosti s celkovou strategií organizace. Jde o dílčí strategii vytvářející dlouhodobé záměry a komplexní cíle v personální oblasti organizace. Na základě formulovaných vizí, poslání a cílů, podmiňuje stanovená podniková strategie strategii personální, a to s ohledem na klíčové otázky v záměrech organizace jako celku (Kociánová, 2010).

Stěžejní otázky pro formulaci personální strategie se týkají zejména záměrů růstu či útlumu, případně fúze, akvizice, dělení organizace či jiné diverzifikace, dále pak zvyšování konkurenceschopnosti organizace nebo její efektivity, vlivu kultury nebo filozofie organizace, případně faktorů vnějšího prostředí (Armstrong, 1999).

Personální strategie v konečném důsledku umožní praktické fungování ostatních podnikových strategií, přičemž zároveň platí, že zásadní rozhodování v otázkách personální strategie je nutné provádět dlouhodobě a v souladu s předpokládaným rozvojem organizace jako celku (Stýblo, 1993).

Plnění formulovaných personálních strategií organizace podporuje její personální politika, kterou představují vymezená a stabilní pravidla v řízení lidských zdrojů, která organizace uplatňuje. Personální politika vychází z hodnot, kultury i filozofie organizace jako celku, ta musí zároveň podporovat soudržnost, slušnost a spravedlnost v rámci svých podmínek zaměstnávání a odměňování svých pracovníků, včetně zabezpečení zdravých a bezpečných pracovních podmínek a odpovídající kvality pracovního života v prospěch zaměstnavatele i zaměstnanců (Armstrong, 1999).

Personální politiku tvoří jednotlivé dílčí politiky organizace, a to zejména v oblasti politiky organizace práce, organizační struktury, pracovních podmínek, popisu pracovních míst, personálního plánování, zaměstnanosti, vzdělávání a rozvoje zaměstnanců, vedení lidí, sociálních vztahů, odměňování, obsazování pozic, uvolňování zaměstnanců, a v sociální oblasti (Kociánová, 2012).

Důležitým základem pro efektivní personální strategii i uplatňování efektivní personální politiky je sociální konsensus a sociální smír mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. Vedle možnosti participace zaměstnanců na řízení firmy je zabezpečován sociální konsensus

a smír zejména na základě kolektivních vyjednávání, a to jak z hlediska společných konzultací zaměstnavatele a zaměstnanců v zastoupení odborovými organizacemi, tak vyjednávání o bezpečných a zdravých pracovních podmínkách vymezených kolektivní smlouvou, popřípadě z hlediska zprostředkovaného smírného jednání při řešení pracovněprávních sporů (Stýblo, 1993).

Podnikovou kolektivní smlouvu (PKS), případně kolektivní smlouvu vyššího stupně, může se zaměstnavatelem za zaměstnance uzavřít pouze odborová organizace, musí být uzavřena písemně a na téže listině podepsána všemi smluvními stranami. Kolektivní smlouva je závazná pro smluvní strany, včetně zaměstnanců, za které ji uzavřela odborová organizace či více odborových organizací. Smluvní strany musí do 15-ti dnů od uzavření kolektivní smlouvy seznámit zaměstnance s jejím obsahem, kolektivní smlouva musí být všem zaměstnancům přístupná, za což odpovídá zaměstnavatel (Česko, 2006a).

1.3.2 Personální plánování

Tvorba personální strategie organizace jako celku je značně provázána s jejím personálním plánem, a to zejména s ohledem na nastavení požadovaného počtu pracovníků i jejich skladby. Při uplatňování personálního plánování je pro dotčenou organizaci nutná znalost trhu práce, včetně subjektů na trhu i ostatních determinant nabídky a poptávky po pracovních silách. V rámci efektivního personálního plánování lze v souladu s formulovanou personální strategií kvalitativně i kvantitativně stanovovat požadované potřeby pracovníků, případně personální vybavení potřebnými nebo již disponibilními pracovními zdroji (Stýblo, 1993).

Rámcový postup při plánování lidských zdrojů v sobě obecně zahrnuje předpověď potřebných počtů pracovníků a celkové poptávky po lidských zdrojích, dále analýzu zdrojů pracovních sil a nabídky na trhu práce, nastavení personálního plánu odpovídajícího souladu mezi nabídkou a poptávkou na trhu práce, a následné monitorování realizace tohoto plánu (Lejsková, 2009).

Efektivní personální plánování značně přispívá vytvoření požadované personální struktury organizace, a to v souladu se stanovenými cíli podniku. Personální plánování jako celek zahrnuje svou kvantitativní dimenzi (počty pracovníků), kvalitativní dimenzi (kvalitativní parametry pracovní pozice), časovou dimenzi (dobu potřebnou k pokrytí požadovaným počtem a strukturou pracovníků) a místní dimenzi (mikroprostředí i makroprostředí, v kterém se organizace pohybuje, zejména trh práce). V rámci personálního plánování se aplikuje mimo jiné metoda personálního modelování, přičemž se využívají

kombinace plánovacích, zjišťovacích, rozhodovacích a prognostických modelů, jejichž proměnné vycházejí z determinace primární (zahrnující zejména požadované počty pracovníků pro dané pracoviště pro stanovené období) a sekundární, tedy vztah nabídky a poptávky na trhu práce a odvislých determinant (Stýblo, 1993).

Podle (Lejsková, 2009), lze aplikovat i jiné kvalifikované metody a postupy, případně také v kombinaci s intuitivními postupy. Z hlediska stanovení potřebného počtu pracovníků ve výrobě, obdobně jako pracovníků různých profesně-kvalifikačních skupin plnících stanovený výkon, lze vycházet z metody normohodin, podle níže uvedeného vzorce:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n Q_i * n_n}{T_{ef}^D} \quad (1)$$

Kde: P ... počet pracovníků (-)
 Qi ... plánovaný výkon (-)
 ni ... norma spotřeby času na jednotku výkonu (-)
 T_{ef}^D ... plánovaný fond pracovní doby zaměstnance (-)

Lze-li vzhledem k charakteru provozu důvodně předpokládat, že skutečné plnění stanoveného výkonu pracovníky daných profesně kvalifikačních skupin bude časově odlišné, lze výpočet upravit dle níže uvedeného vztahu:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n Q_i * n_n}{T_{ef}^D * k_n} \quad (2)$$

Kde: P ... počet pracovníků (-)
 Qi ... plánovaný výkon (-)
 ni ... norma spotřeby času na jednotku výkonu (-)
 T_{ef}^D ... plánovaný fond pracovní doby zaměstnance (-)
 k_n ... koeficient plánovaného průměrného plnění normy spotřeby času (-)

Pro plnění stanovených cílů personálního plánování organizace je v rámci své personální strategie nepostradatelný také silný personální marketing o koncepčním charakteru. Organizace je tak schopna efektivně reagovat na celkový vývoj trhu práce, bezproblémově utvářet a stabilizovat svůj personál, ale také svou dobrou zaměstnavatelskou pověst (Kociánová, 2010).

1.3.3 Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců

V provázanosti s personální i celkovou podnikovou strategií organizace je nepostradatelná role vzdělávání a rozvoje svých pracovníků, v souladu s vyvíjejícími se ekonomickými i personálními potřebami organizace. V systému provázaných personálních činností je systém vzdělávání pracovníků jeho důležitou součástí. Vzdělávání a rozvoj

zaměstnanců by měl být nedílnou součástí personální strategie a politiky dané organizace. (Kociánová, 2010).

Vedle zájmů organizace spojených s rozvojem schopností svých zaměstnanců a zlepšování jejich pracovních výkonů v prospěch realizace cílů organizace jako celku, stojí také zájmy jejich pracovníků, ty spočívají v jejich soustavném profesionálním rozvoji, zvyšování jejich pracovní spokojenosti a konkurenceschopnosti na trhu práce. Efektivní strategické podnikové vzdělávání svých pracovníků spolehlivě napomáhá jak k uspokojování potřeb organizace, tak jejich samotných pracovníků, vzhledem k dlouhodobému pohledu na potřeby organizace v otázce znalostí, schopností a dovedností svých zaměstnanců. Zároveň musí platit zjevná návratnost investic do vzdělávání svých pracovníků z hlediska jasných a měřitelných finančních přínosů pro organizaci (Armstrong, 1999).

V souvislosti se vzděláváním zaměstnanců, při zvyšování jejich kvalifikace (případně také prohlubování, jsou-li předpokládány náklady o výši alespoň 75 000 Kč), může zaměstnavatel se zaměstnancem písemně uzavřít kvalifikační dohodu. Obsahem kvalifikační dohody je ze strany zaměstnavatele umožnění zaměstnanci zvýšení kvalifikace, a naopak závazek zaměstnance setrvat u zaměstnavatele na dané pozici po sjednanou dobu, a to nanejvýš na 5 let, přičemž závazek začíná od doby zvýšení kvalifikace. V opačném případě, a to i před zvýšením kvalifikace, může zaměstnavatel po zaměstnanci požadovat úhradu nákladů spojených se zvýšením kvalifikace zaměstnance, které zaměstnavatel vynaložil. V zákonem stanovených případech uvedená povinnost zaměstnance uhradit vynaložené náklady nevzniká (Česko, 2006a).

Z hlediska rekvalifikace pracovníků vynakládají některé zahraniční společnosti v soukromém sektoru až téměř třetinu svého rozpočtu, a to ve spolupráci se vzdělávacími institucemi (Vojtovič, 2011).

Celkový proces vzdělávání pracovníků v organizaci je však nutno nastavit v souladu s celkovým systémem práce v organizaci jako celku, jejich struktur, vztahů, a vzájemných souvislostí mezi nimi. V rámci celkových plánů vzdělávání je nutno zohledňovat všechny faktory a proměnné, které mohou ovlivňovat získávání potřebných schopností, znalostí, dovedností nebo postupů. V souladu s principy plánovaného vzdělávání musí organizace nejprve vycházet z **identifikace a definování svých potřeb vzdělávání** (zejména analýza současných i budoucích potřeb organizace a jejich pracovních míst), následně z **definování požadovaného vzdělání pro danou činnost** (nutno pro dané místo co nejkonkrétněji specifikovat potřebné schopnosti, znalosti, dovednosti, nebo postupy), z **definování cílů vzdělávání** (co vše se musí zaměstnanci naučit a co vše musejí po zaškolení umět dělat), dále

z **plánování vzdělávacích programů** (konkrétní parametry a osnovy programu kurzu), **rozhodnutí o způsobu zabezpečení vzdělávání** (jaké specializované útvary a osoby v nich se budou na vzdělávání podílet), dále ze samotné **realizace vzdělávání** (průběh kurzu kandidáta v přípravě na danou činnost), **vyhodnocení vzdělávání** (již během realizace kurzů se sleduje jejich efektivnost a plnění cílů vzdělávání), a **zdokonalení vzdělávání** (případné zlepšení parametrů daného kurzu), včetně případného doškolení nebo nastavení podmínek prohlubování kvalifikace (Armstrong, 1999).

1.3.4 Pracovní prostředí, BOZP

Nejen s personální politikou organizace a celkovou péčí o zaměstnance je úzce svázána politika bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), včetně požární ochrany (PO), a ostatních souvisejících programů. Programy odvislé od politiky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci i od personální politiky komplexně zahrnují prevenci nehod a ohrožení života a zdraví vlivem pracovních podmínek, jak v oblasti pracovního lékařství, tak pracovní hygieny a pracovního prostředí, cílem je minimalizovat ztráty či škody plynoucí z nehod na osobách a majetku (Armstrong, 1999).

V rámci řízení BOZP na pracovišti je nutno vycházet z důležitých zásad. Jednak platí nutnost se zabývat přednostně příčinami vzniklých úrazů a nemocí z povolání, byť jde jinak o výsledek širokého komplexu faktorů. Dále je v rámci jednotlivých programů BOZP nejdůležitější rozpoznávat potenciální rizika, důsledná péče o osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP), bezpečnost jednotlivých zařízení, a případně neprodleně učinit kroky k nápravě nežádoucího stavu. Celková politika BOZP by měla být tvořena vrcholovým managementem organizace a být jím soustavně monitorována, za její fungování spolu s vrcholovým managementem musí být odpovědni i ostatní vedoucí pracovníci. Ohledně podmínek BOZP na pracovišti, případně místních provozních bezpečnostních předpisů (MPBP), musí být zaměstnanci organizace důkladně a soustavně vzdělávání a vedeni k jejich dodržování (Armstrong, 1999).

Na druhé straně, kromě podrobování se povinným školením z BOZP a pracovně lékařským prohlídkám či vyšetřením má zaměstnanec dále právo i povinnost podílet se na vytváření bezpečného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí. Stejně tak musí zaměstnanec dodržovat stanovené pracovní postupy, OOPP, pokyny zaměstnavatele, a právní či jiné předpisy týkající se BOZP. Vedle zákazu požívání alkoholu a jiných omamných látek musí zaměstnanec podrobit se na pokyn vedoucího zaměstnance písemně určeného zaměstnavatelem, zda-li není pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek. V rámci svých

možností musí zaměstnanec při výkonu své pracovní činnosti aktivně dbát na svou bezpečnost a ochranu zdraví, případně se podílet na odstraňování vzniklých nedostatků a v případě vzniklého úrazu nahlásit tuto skutečnost nadřízenému vedoucímu zaměstnanci. Zaměstnavatel je naopak povinen objasnit příčiny vzniku pracovního úrazu, o pracovních úrazech musí zaměstnavatel vést dokumentaci, případně hlásit, pořídit záznam a zaslat jej příslušným orgánům a institucím (Česko, 2006a).

1.4 Podmínky k práci zaměstnanců při provozování drážní dopravy v ČR

Železniční nákladní dopravce z pozice zaměstnavatele musí brát zřetel na specifika výkonu práce osob při provozování drážní dopravy, a to jak v případě strojvedoucích, tak zaměstnanců provádějících ostatní činnosti při provozování drážní dopravy. Kromě strojvedoucích nebo ostatních členů lokomotivní čety se v případě provozování nákladní drážní dopravy jedná zejména o posunovače, vedoucí posunu, dozorce spádoviště, vozové disponenty a vozmistry (Gašpárik a Kolář, 2017).

Jedná se tak o osoby, které zabezpečují či organizují drážní dopravu, přičemž se řídí návštěmi nebo příslušné návštěi dávají, dále osoby, které mohou bez dozoru vstupovat na provozovanou dopravní cestu, popřípadě které mohou provádět revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení (UTZ), včetně strojvedoucích (Česko, 1995a).

1.4.1 Pracovní doba a doba odpočinku v podmínkách provozu drážní dopravy

Strojvedoucí, obdobně jako další zaměstnanci při provozu drážní dopravy, mají stanovené zvláštní podmínky z hlediska své pracovní doby, včetně doby řízení drážního vozidla, i doby odpočinku, zvlášť jsou také vymezeny podmínky pro řízení drážního vozidla v mezinárodní drážní dopravě. Odchylně od ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v z. p. p., upravuje podmínky pracovní doby pro strojvedoucí nařízení vlády (NV) č. 589/2006 Sb., v platném znění (Česko, 2006b).

V souladu s NV č. 589/2006 Sb., v platném znění, platí, že zaměstnavatel musí strojvedoucím na dráze celostátní, regionální a vlečky rozvrhnout týdenní pracovní dobu tak, aby délka směny nepřesáhla 13 hodin, přičemž je-li součástí směny režijní (RG) jízda, která je plánována i uskutečněna na konci dané směny, lze ji prodloužit o dobu trvání takové RG jízdy nanejvýš na dobu 15 hodin. Je-li směna strojvedoucího písemně rozvržena na více částí, tak během 24 hodin po sobě jsooucích platí, že doba mezi začátkem její první a koncem její poslední části může celkem dosahovat maximálně 13 hodin, v případě režijní jízdy jako součástí konce směny platí obdobná podmínka prodloužení na maximálně 15 hodin. RG jízda

se vždy započítává do pracovní doby, přičemž musí být zvlášť vymezena v evidenci pracovní doby z hlediska jejího trvání (Česko, 2006b).

Dále musí zaměstnavatel strojvedoucímu rozvrhnout pracovní dobu tak, aby během 24 hodin po sobě jdoucích měl strojvedoucí mezi koncem předchozí a začátkem následující směny nepřetržitý odpočinek alespoň po dobu 11-ti hodin. Nepřetržitý odpočinek lze během 24 hodin po sobě jdoucích strojvedoucímu zkrátit na dobu jen 7 hodin, avšak zaměstnavatel musí za těchto podmínek strojvedoucímu zabezpečit možnost spánku na lůžku alespoň po dobu 6-ti hodin, a zároveň musí být následující odpočinek strojvedoucího prodloužen o uvedenou dobu jeho zkrácení (Česko, 2006b).

Pro nepřetržitý odpočinek strojvedoucích v mezinárodní drážní dopravě dále platí, že mezi koncem přechozí a začátkem následující směny musí během 24 hodin po sobě jdoucích trvat alespoň 12 hodin v místě bydliště, popřípadě alespoň 8 hodin na jiném místě, přičemž následující odpočinek musí být poskytnut v místě bydliště. Odpočinek strojvedoucího v místě bydliště lze maximálně jednou v týdnu během 24 hodin po sobě jdoucích snížit na 9 hodin, přičemž takový odpočinek nesmí následovat po odpočinku mimo místo bydliště a zároveň musí být následující odpočinek prodloužen o takto zkrácenou dobu (Česko, 2006b).

Zároveň je pro strojvedoucí v mezinárodní drážní dopravě vymezena povinná týdenní doba odpočinku pro období 52 po sobě jdoucích týdnů. Minimální doba odpočinku každého sedmidenního období je vždy 24 hodin a dalších 12 hodin denního odpočinku. Za vymezených 52 týdnů musí mít strojvedoucí alespoň 104 dob odpočinku o zmíněné délce 24 hodin, přičemž se zároveň jedná alespoň o 12 dvojitých dob odpočinku o délce 24 hodin a denního odpočinku o délce 12 hodin (dohromady 60 hodin), dále rovněž alespoň 12 dvojitých dob odpočinku o délce 24 hodin a denního odpočinku o délce 12 hodin (rovněž dohromady 60 hodin), přičemž vymezená doba odpočinku zahrnuje sobotu i neděli, a v ostatních týdnech tento nepřetržitý odpočinek musí trvat alespoň 36 hodin, avšak za období vždy dvou týdnů se celkem musí jednat alespoň o 120 hodin, v průměru tedy opět 60 hodin týdně (Your Europe, 2023).

Denní doba řízení drážního vozidla strojvedoucím v mezinárodní drážní dopravě musí být maximálně 9 hodin, přičemž v noční době maximálně jen 8 hodin. Platí, že za dva týdny po sobě jdoucí může celková doba řízení drážního vozidla v mezinárodní drážní dopravě dosahovat maximálně 80 hodin (Česko, 2006b).

Týdenní pracovní doba stanovená pro strojvedoucí jako pro zaměstnance s vícesměnným či nepřetržitým provozem je 37,5 hod. Případná nařízená práce přesčas nesmí

přesahovat 8 hodin v jednotlivých týdnech a zároveň 150 hodin za daný kalendářní rok (Česko, 2006a).

Je-li pracovní doba strojvedoucího v mezinárodní drážní dopravě alespoň 8 hodin, tak nejdéle po 6-ti hodinách nepřetržité práce strojvedoucího samostatně řídicího drážní vozidlo musí být poskytnuta přestávka na jídlo a oddech o délce alespoň 45-ti minut (ve vnitrostátní dopravě platí stále přestávka 30 minut), ta může být rozdělena do více částí o délce alespoň 15-ti minut (Česko, 2006b).

Dodržování maximální doby řízení drážního vozidla, včetně přestávek je v současné době spojené s již zmíněným monitoringem licencí strojvedoucích na dráze celostátní a regionální. Správní dozor v této věci vykonává Drážní úřad, ten v této věci v zákonných případech informuje i Státní úřad inspekce práce (DÚČR, 2022a).

Drážní úřad rovněž vykonává správní dozor v rámci kontroly výkonu povinností strojvedoucích a správního trestání strojvedoucích jako fyzických osob. Při opakovaném spáchání přestupku, mj. při projetí návěstidla vlaku či posunového dílu, kdy strojvedoucí nezastavil sám, případně došlo k následkům, vzniku škody, srážky, vykolejení, nebo k újmě na zdraví, může DÚČR v krajním případě uložit strojvedoucímu jako fyzické osobě správní trest zákazu činnosti na dobu až 1 rok (DÚČR, 2022b).

Zároveň v současné době není žádný předpis, který by výslovně zakazoval překročení doby řízení strojvedoucím u více zaměstnavatelů, na druhou stranu pochopení vlivu únavy na výkon důležitých činností pro bezpečnost, a znalost systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy, zahrnuje všeobecnou a zvláštní odbornou způsobilost strojvedoucího, může se tak vyvozovat i případná trestní odpovědnost (DÚČR, 2022a).

1.4.2 Elektrotechnická kvalifikace osob při provozování drážní dopravy

Zaměstnanci při provozování drážní dopravy, tedy včetně strojvedoucích, musejí splňovat elektrotechnickou kvalifikaci pro činnost na určených technických zařízeních elektrických, zařízeních pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny, a zařízeních pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, přičemž mezi zařízení elektrická spadají také elektrická zařízení drážních vozidel. Podmínky elektrotechnické kvalifikace se mimo jiné týkají vstupů i činností v elektrických provozovnách, tedy včetně strojovny lokomotivy, ale také stanoviště strojvedoucího (Česko, 1995b).

V souladu s vyhláškou MD č. 100/1995 Sb., v platném znění, musí strojvedoucí splňovat kvalifikaci ve stupni **osoby poučené**. Osoba poučená smí zejména obsluhovat

elektrická zařízení, řídit a provádět činnosti na kolejovém svršku a spodku, včetně ukolejňování, obsluhovat předtápěcí zařízení, včetně manipulací se spojkami pro napájení, a obsluhovat úsekové odpojovače a zkratovače trakčního vedení. Jedná se o osoby, které byly v rozsahu své pracovní činnosti prokazatelně seznámeny s příslušnými technickými normami, pokyny výrobce a provozovatele daného technického zařízení, se zásadami první pomoci při úrazech elektrickým proudem, dále které byly upozorněny na možné ohrožení elektrickým zařízením, a které zároveň byly prakticky zacvičeny. Osoba poučená obdrží od subjektu, který provedl toto ověření, doklad o elektrotechnické kvalifikaci pro výkon dané pracovní činnosti (Česko, 1995b).

1.5 Kvalifikační a ostatní požadavky pro strojvedoucí na drahách železničních v ČR

Podle (Gašpárik a Kolář, 2017) je strojvedoucím (strojvedoucím hnacího vozidla) „zaměstnanec s odbornou způsobilostí k řízení hnacího (speciálního hnacího) vozidla bez zřetele na jeho typ.“

Dále (ČD Cargo, 2012) uvádí, že strojvedoucí je „osoba s právním vztahem k dopravci, splňující podmínky odborně způsobilé osoby pro řízení hnacích drážních vozidel podle platných právních předpisů a podle vnitřních předpisů dopravce pro činnost při provozování drážní dopravy.“

Způsobilost k řízení drážních vozidel v podmínkách České republiky, nejen na drahách železničních, je vymezena zákonem č. 266/1994, Sb., o drahách, v z. p. p., a dalšími prováděcími právními předpisy, v platném znění. Řídit drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální mohou podle zákona pouze osoby s platnou licencí strojvedoucího a s platným osvědčením strojvedoucího, přičemž existují zákonné výjimky pro osoby bez platného osvědčení strojvedoucího. Řízení drážního vozidla na dráze místní, speciální nebo na vlečce je podmíněno tím, že jedná o osobu s platným průkazem způsobilosti k řízení drážního vozidla, přičemž na dráze místní nebo vlečce se může jednat o osobu s platnou licencí strojvedoucího, výjimkou jsou případy jízdního závěru a zkoušek osob z řízení drážního vozidla, popřípadě dráha speciální (metro) při automatickém provozu¹.

Licence strojvedoucího je vydána drážním správním úřadem fyzické osobě na žádost, a to za podmínek dosažení věku 20-ti let, stanoveného vzdělání, spolehlivosti k řízení

¹ Ve smyslu § 45, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, se povinnost řídit drážní vozidlo pouze osobou s platným průkazem způsobilosti k řízení drážního vozidla nevztahuje na dráhu speciální při automatickém provozu, kdy je drážní vozidlo řízeno technickým způsobem bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo.

dražního vozidla, tělesné a duševní způsobilosti k řízení drážního vozidla, prokázání všeobecné odborné způsobilosti, a uhrazení správního poplatku drážnímu správnímu úřadu. Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla je na žádost vydán drážním správním úřadem fyzické osobě, za podmínek dosažení předepsaného věku a vzdělání, spolehlivosti k řízení drážního vozidla, prokázání zdravotní způsobilosti, a podrobení se předepsané výuce a výcviku, a úspěšného vykonání zkoušky z odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla (Česko, 1994).

1.5.1 Předepsaný věk a kvalifikační požadavky pro strojvedoucí

Způsobilost k řízení drážního vozidla je v České republice podmíněna předepsaným věkem, přičemž osoba s platnou licencí strojvedoucího musí dosáhnout věku 20-ti let, stejný požadovaný věk platí pro osoby přistupující k zkoušce z odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze speciální (metro), místní a vlečce. Výjimkou je předepsaný věk 18-ti let pro podmínky vykonání zkoušky z odborné způsobilosti vztahující se pouze na manipulační jízdy v obvodu depa na dráze speciální (Česko, 2012).

Z hlediska doporučené kvalifikace pro profesi strojvedoucí se podle vymezených oborů vzdělání dle Klasifikace kmenových oborů vzdělání (KKOV) a Rámcových vzdělávacích programů (RVP) jeví jako nejvhodnější středoškolské obory strojník a železničář. Jako vhodné se dále nabízejí skupiny oborů strojírenství a strojírenská technika, elektrotechnika, telekomunikační a výpočetní technika, popřípadě ve skupině oborů doprava a spoje (MPSV, 2017a).

V případě strojvedoucích na dráze speciální (strojvedoucí elektrických vozů metra) se jeví jako nejvhodnější středoškolské vzdělání v oborech strojník, mechanik elektrotechnických zařízení, elektrikář, elektrikář-silnoproud, vhodnými středoškolskými obory vzdělání jsou strojírenství a strojírenská výroba, elektrotechnika, telekomunikační a výpočetní technika, a doprava a spoje (MPSV, 2017b).

Z legislativního hlediska je kvalifikačním požadavkem pro strojvedoucí na drahách železničních, tedy jak žadatele o vydání licence strojvedoucího, tak o vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze speciální (metro), místní a na vlečce, ukončení středního vzdělání s výučním listem strojírenského, elektrotechnického, dopravního nebo stavebního zaměření (Česko, 2012).

1.5.2 Spolehlivost strojvedoucího

Vedle kvalifikačních požadavků pro strojvedoucí existují v podmínkách České republiky další nezbytné požadavky, včetně splnění podmínky spolehlivosti, ve smyslu

zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění. Osoba v souladu se zákonem není spolehlivá k řízení drážního vozidla, a to za podmínek pravomocného odsouzení za trestný čin se skutkovou podstatou související s řízením drážního vozidla. Popřípadě může jít o takový úmyslný trestný čin, kde je vzhledem k řízení drážního vozidla a dotyčné osobě obava spáchání stejného či podobného činu při řízení drážního vozidla. Dále se jedná o podmínku soudem uloženého trestu zákazu činnosti, který spočívá v řízení drážního vozidla. Za účelem ověření spolehlivosti dotyčné osoby si drážní správní úřad v elektronické podobě vyžádá výpis z evidence Rejstříku trestů (Česko, 1994).

1.5.3 Zdravotní způsobilost strojvedoucího

Obdobně nezbytnou podmínkou pro řízení drážního vozidla na drahách železničních je zdravotní způsobilost dané osoby, ta je úzce spjata s psychickou způsobilostí, v souladu s Řádem pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Zdravotní způsobilost žadatele se prokazuje lékařským posudkem o zdravotní způsobilosti, který byl vydaný lékařem závodní preventivní péče. Součástí vstupní preventivní lékařské prohlídky je vždy zejména anamnéza, komplexní fyzikální vyšetření a laboratorní vyšetření. Vyšetření v rámci vstupní preventivní prohlídky se rozšiřuje o vyšetření EKG, EEG, ORL, psychiatrické vyšetření, a oční vyšetření, včetně očního pozadí, šerosleposti, prostorového vidění a barvocitu. Posuzující lékař může vstupní preventivní lékařskou prohlídku rozšířit i o další odborná vyšetření, a to na jak základě znalosti pracovních podmínek profese strojvedoucího, tak zdravotního stavu posuzované osoby. Posuzující lékař v rámci vstupní preventivní lékařské prohlídky vydá žadateli, na základě komplexního posouzení způsobilosti dlouhodobě vykonávat činnost strojvedoucího, posudek o zdravotní způsobilosti, který nesmí obsahovat žádnou diagnózu a musí být jednoznačný. V posudku o zdravotní způsobilosti musí být uvedeno vyjádření s hodnocením, je-li posuzovaná osoba zdravotně způsobilá, zdravotně nezpůsobilá, případně zdravotně způsobilá k navrhované činnosti strojvedoucího jen za určitých podmínek, ty musí být v posudku jednoznačně uvedeny. Posudek o zdravotní způsobilosti, není-li v něm uvedena kratší doba, je u osob řídících drážní vozidlo 2 roky, u osob starších 50-ti let 1 rok (Česko, 1995a).

V souladu s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., v platném znění, jsou jednotně stanoveny podmínky zdravotní způsobilosti osob řídící drážní vozidlo na drahách železničních, tedy žadatelů o licenci strojvedoucího na dráze celostátní a regionální, i o průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze speciální (strojvedoucí metra), na místní dráze nebo na vlečce, a to jak při vstupních, tak pravidelných i mimořádných

preventivních prohlídkách. Existují vymezené vady, stavy, nemoci, které jednoznačně podmiňují zdravotní nezpůsobilost, případně které jsou podmíněny posouzením odborným lékařem pro kladný posudek o zdravotní způsobilosti (Česko, 1995a).

Za samostatnou pozornost stojí posuzování zraku, kde podmiňují zdravotní nezpůsobilost poruchy barvocitu, nízké rozsahy zorného pole, nystagmus, hemeralopie (šeroslepost), poruchy prostorového vidění, zraková ostrost i při použití korekce, přičemž korekce zraku nesmí být vyšší než +5/-8 dioptrií, vybrané další nemoci oka jsou podmíněny posouzením odborným lékařem. K významnému rozvolnění podmínek korekce zraku dochází spolu s vyhláškou č. 149/2019 Sb., kterou se mění vyhláška MD č. 101/1995 Sb., s účinností od 1. července 2019 (Česko, 2019).

Legislativa platná v ČR již nerozlišuje podmínky zdravotní způsobilosti k jednotlivým činnostem při provozování dráhy a drážní dopravy podle jednotlivých smyslových skupin. Naopak podle slovenských právních předpisů se stále rozdělují pracovní činnosti podle nároků na smyslové schopnosti, do smyslové skupiny 1 se stále řadí pracovní činnosti, při jejichž výkonu vedou osoby hnací drážní vozidla na dráze železniční, tedy profese strojvedoucí (Slovensko, 2010).

V souladu se zákonem o drahách, v platném znění, dokládají žadatelé o licenci strojvedoucího na dráze celostátní a regionální vedle posudku o zdravotní způsobilosti také posudek o dopravně psychologickém vyšetření, který vydává posuzující psycholog. V ostatních případech, tedy u strojvedoucích metra, na vlečce nebo na dráze místní, předchází psychologické vyšetření celkovému posouzení zdravotní způsobilosti (Česko, 1994).

Součástí dopravně psychologického vyšetření je posouzení zejména anamnestických údajů, intelektových schopností, kognitivních a psychomotorických schopností, dále osobnostních vlastností a sociálně-psychologických předpokladů. Vyšetření se provádí souborem standardizovaných metod, které v sobě zahrnují testy zaměřené na inteligenci, pozornost, paměť a reakci, a standardizované osobnostní dotazníky. Na standardizované testy navazuje polostrukturovaný rozhovor mezi posuzujícím psychologem a posuzovanou osobou. Posudek o dopravně psychologickém vyšetření nesmí obsahovat žádné konkrétní údaje zjištěné v rámci vyšetření, musí být jednoznačný s vyjádřením, je-li posuzovaná osoba psychicky způsobilá či naopak nezpůsobilá k navrhované činnosti strojvedoucího, platnost posudku je ode dne vystavení 1 rok (Česko, 1995a).

1.5.4 Všeobecná odborná způsobilost

Pro získání licence strojvedoucího na dráze celostátní a regionální musí žadatel prokázat všeobecnou odbornou způsobilost, a to úspěšným vykonáním zkoušky před komisí jmenovanou drážním správním úřadem, přičemž předseda komise musí být zaměstnancem drážního správního úřadu a zároveň musí být alespoň 1 člen držitelem licence strojvedoucího. Prokazování všeobecné odborné způsobilosti není nutné, v případě že daný žadatel o licenci strojvedoucího již vykonával činnost strojvedoucího, a to nepřetržitě alespoň 3 roky před podáním žádosti (Česko, 2012).

Před zahájením zkoušky ze všeobecné odborné způsobilosti je nutné absolvovat školení k získání příslušných znalostí dovedností a postupů o rozsahu alespoň 120-ti hodin (viz Příloha A). Dále je ze strany žadatele nutno před zahájením zkoušky doložit doklad totožnosti a doklad o absolvování daného školení, a to buď v originále, jeho opis, anebo úředně ověřenou kopii, v opačném případě nemůže být komisí připuštěn ke zkoušce (DÚČR, 2021).

Samotná zkouška z všeobecné odborné způsobilosti je neveřejná, skládá se z písemného testu a ústního pohovoru před komisí. Písemný test zahrnuje celkem 100 otázek vždy s třemi možnými odpověďmi, z nichž právě jedna je správná, a každá otázka může být hodnocena jedním bodem. Pro úspěšné složení písemného testu je nutné získat alespoň 80 %. Ústní pohovor před komisí, který je podmíněn úspěšným složením písemného testu, zahrnuje otevřené otázky, odpověď na ně je hodnocena komisí a podle správnosti a úplnosti přiděluje komise body v rozsahu 0-10 bodů. Neshodne-li se komise na bodovém hodnocení, předseda komise o něm nechá hlasovat a přijato je to hodnocení, pro které hlasovali alespoň 2 členové. Získal-li žadatel alespoň 80 % z celkově možného počtu bodů z písemného testu a zároveň i z ústního pohovoru, výsledek zkoušky je hodnocen stupněm „**prospěl**“, v opačném případě stupněm „**neprospěl**“. Zkoušku z všeobecné odborné způsobilosti musí žadatel složit nejpozději do 1 roku od absolvování školení pro získání příslušných znalostí dovedností a postupů, přičemž jestli žadatel v této lhůtě nesloží zkoušku ani na třetí pokus, musí předepsané školení absolvovat znovu, aby byl ke zkoušce připuštěn (Česko, 2012).

O výsledku zkoušky z všeobecné odborné způsobilosti je komisí sepsán protokol, ten se vyhotovuje vždy a musí být podepsán všemi členy komise. Žadatel následně po podrobení se zkoušce obdrží jedno vyhotovení Protokolu o vykonání zkoušky bez přílohy, tou je vytištěný písemný test žadatele a v dané věci je součástí spisu Drážního úřadu (DÚČR, 2021).

1.5.5 Licence strojvedoucího

V případě splnění všech zákonných podmínek vydá Drážní správní úřad žadateli licenci strojvedoucího. Platnost licence strojvedoucího je 10 let ode dne vydání, při převzetí nové licence nebo duplikátu je držitel povinen vrátit drážnímu správnímu úřadu dosavadní licenci, popřípadě potvrzení o ztrátě, poškození, odcizení nebo zničení licence, bylo-li držiteli vydáno (DÚČR, 2021).

Drážní správní úřad naopak odejme licenci strojvedoucího v případě, že její držitel pozbyl podmínky spolehlivosti, zdravotní způsobilosti, nebo pokud dotýčný držitel požádal o odnětí licence (Česko, 1994).

Strojvedoucí je povinen bezodkladně uvědomit svého zaměstnavatele o vzniklých skutečnostech, které vzbuzují pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti. Dozví-li se o takové pochybnosti drážní správní úřad, nařídí držiteli licence podrobení se přezkoumání zdravotní způsobilosti ve stanoveném termínu, v případě ohrožení bezpečnosti drážní dopravy také pozastaví platnost licence do doby přezkoumání (DÚČR, 2021).

Drážní úřad v souladu se zákonem spravuje rejstřík licencí, v kterém jsou vedeny údaje o osobách, kterým byla licence strojvedoucího vydána, včetně souvisejících aktualizací. Jedná se o informační systém veřejné správy (Česko, 1994).

1.5.6 Zvláštní odborná způsobilost

Zvláštní odbornou způsobilost prokazuje strojvedoucí na dráze celostátní a regionální úspěšným vykonáním zkoušky zvláštní odborné způsobilosti. Aby byl žadatel připuštěn ke zkoušce zvláštní odborné způsobilosti, musí předtím absolvovat školení k získání příslušných znalostí, dovedností a postupů pro řízení na vymezené dráze nebo její části, a to o délce alespoň 80 hodin (viz Příloha B). Dále zkoušce zvláštní odborné způsobilosti předchází školení k získání znalostí, dovedností a postupů pro řízení daného druhu a kategorie drážního vozidla, rovněž o délce alespoň 80 hodin (viz Příloha C) a nejméně 12 týdnů jízdního výcviku v řízení drážního vozidla daného druhu a kategorie (Česko, 2012).

Samotná zkouška zvláštní odborné způsobilosti se skládá z části k prokázání teoretických znalostí, praktických znalostí, a znalostí z českého jazyka (není-li mateřským jazykem žadatele český jazyk)². Komise, před kterou žadatel skládá zkoušku zvláštní odborné způsobilosti, je tříčlenná, přičemž alespoň 1 člen komise musí být držitelem licence strojvedoucího a alespoň 1 člen komise nesmí být v základním pracovněprávním vztahu vůči

² Zkouška z jazykových znalostí by se v takovém případě uskutečňovala formou písemného testu a ústního pohovoru před komisí, prokazovala by se znalost českého jazyka v potřebném odborném rozsahu. Žadatel musí podle SEFR být schopen komunikovat v českém jazyce slovem i písmem alespoň na úrovni B1.

dopravci. Komise je jmenována dopravcem a její složení, datum, místo a čas konání zkoušky musí dopravce oznámit drážnímu správnímu úřadu alespoň 5 dní předem. Části písemné i ústní zkoušky k prokázání teoretických znalostí je v zásadě obdobně strukturována jako zkouška k prokázání všeobecné odborné způsobilosti, pouze počet otázek v písemném testu je 50, nikoliv 100. Část zkoušky z praktických znalostí zahrnuje hodnocení praktického výkonu, a to řízení drážního vozidla příslušné kategorie a druhu, na vymezené dráze nebo její části, a odstraňování provozních poruch na vozidle. Výsledek zkoušky je hodnocen stupněm „**prospěl**“, získal-li žadatel alespoň 80 % možných bodů z písemného testu i ústního pohovoru v části k prokázání teoretických znalostí, a zároveň prokázal-li úspěšně praktické znalosti, v opačném případě je žadatel hodnocen stupněm „**neprospěl**“. Neprospěl-li žadatel v některé části zkoušky, může do 6-ti měsíců od konání této zkoušky opakovat jen její neúspěšnou část, přičemž neprospěje-li žadatel ani u opakované části zkoušky, je hodnocena celá zkouška hodnocením „**neprospěl**“ (Česko, 2012).

Zvláštní odborná způsobilost se váže na znalosti, dovednosti a postupy, které se týkají řízení na vymezené dráze nebo její části, dále příslušné kategorie a druhu drážního vozidla, a prokazuje se pro příslušný druh drážního vozidla (viz Tabulka 2):

Tabulka 2 Druhy drážního vozidla, na které se váží jednotlivé ZZOZ

Označení	Druh drážního vozidla
E	Elektrická hnací vozidla (bez rozlišení na stejnosměrná, střídavá, vícesystémová)
M	Motorová hnací vozidla
P	Parní hnací vozidla
SV	Speciální hnací vozidla

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (Česko, 2012)

Dopravce na žádost strojvedoucího uzná zvláštní odbornou způsobilost v rozsahu teoretické a praktické části, případně pravidelné přezkoušení ze zvláštní odborné způsobilosti, kterou strojvedoucí absolvoval u předchozího zaměstnavatele, a to s ohledem na předmět osvědčení strojvedoucího, neuplynutí lhůty pro pravidelné přezkoušení strojvedoucího, a zároveň na podmínku, že žadatel vykonával činnost strojvedoucího na vymezené dráze nebo její části bez přerušení, případně s přerušením ne delším než 1 rok (Česko, 2012).

1.5.7 Osvědčení strojvedoucího

Prokáže-li fyzická osoba zvláštní odbornou způsobilost pro řízení konkrétního druhu drážního vozidla, řízení na vymezených drahách nebo jejich částech, a znalost českého

jazyka, není-li jeho mateřský jazyk čeština, a dále je-li dotyčná fyzická osoba držitelem platné licence strojvedoucího a je-li v základním pracovněprávním vztahu vůči dopravci, vydá jí dopravce na její žádost osvědčení strojvedoucího. Dopravce v osvědčení strojvedoucího musí vymezit druhy drážních vozidel, dráhu nebo její část, případně způsob užití, pro které je dané osvědčení platné, doba platnosti osvědčení strojvedoucího je stanovena dopravcem (Česko, 2012).

Osoba bez platného osvědčení pro danou dráhu nebo její část smí řídit drážní vozidlo na sráze celostátní a regionální, a to například v případě jízdního výcviku nebo zkoušky z řízení drážního vozidla, přičemž dopravce musí tuto skutečnost nahlásit provozovateli dráhy alespoň 24 hodin před jízdou. Osoba bez platného osvědčení smí řídit drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální pouze pod dohledem osoby, která je držitelem platného osvědčení pro danou dráhu nebo její část. Pod dohledem držitele platného osvědčení pro daný druh dráhy nebo její části, drážního vozidla a způsob jeho využití, smí řídit drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální i osoba bez platné licence strojvedoucího, avšak výhradně za účelem jízdního výcviku nebo zkoušky řízení drážního vozidla (Česko, 1994).

V případě, že je daný žadatel o osvědčení strojvedoucího již držitelem platného osvědčení pro určitý druh a kategorii drážního vozidla, popřípadě pro jinou dráhu nebo její vymezenou část, provádí se zkouška pouze v takovém rozsahu, kde dosud nebyly prokázány potřebné znalosti a dovednosti. Školení pro získání potřebných znalostí, dovedností a postupů, se provádí o délce alespoň 40-ti hodin a jízdní zácvik pro příslušný druh a kategorii drážního vozidla nejméně 1 týden (Česko, 2012).

Dopravce musí v souladu se zákonem vést rejstřík osvědčení strojvedoucích, kam zaznamenává evidenci stanovených údajů o osobách, kterým osvědčení vydal, včetně souvisejících změn. Přístupová práva do rejstříku jsou udělena Drážnímu úřadu, který v dané věci vykonává správní dozor (DÚČR, 2023).

Strojvedoucí jako držitel osvědčení je povinen podrobovat se pravidelným přezkušováním ze zvláštní odborné způsobilosti, a to ve lhůtách stanovených dopravcem, nejdéle však jednou za 3 roky. Dále se musí pravidelnému přezkoušení podrobit držitel osvědčení, který déle než 1 rok nevykonával činnost strojvedoucího na vymezené dráze nebo její části. Dopravce naopak odejme osvědčení strojvedoucího takové osobě, která přestala být držitelem platné licence strojvedoucího, přestala splňovat podmínky zvláštní odborné způsobilosti, popřípadě pokud o to držitel osvědčení sám požádá. Dozví-li se dopravce o okolnostech, které by vzbuzovaly důvodné pochybnosti o zvláštní odborné způsobilosti dané osoby, nařídí takové osobě povinnost podrobit se přezkoušení ze zvláštní odborné

způsobilosti ve stanoveném termínu, je-li při tom ohrožena bezpečnost drážní dopravy, dopravce do doby přezkoušení pozastaví platnost osvědčení (Česko, 2012).

1.5.8 Odborná způsobilost k řízení drážního vozidla na vlečce

Jak je již uvedeno, na vlečce může řídit drážní vozidlo také osoba s platnou licencí strojvedoucího pro dráhu celostátní a regionální. Naopak držitel průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze místní nebo vlečce může řídit drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální, avšak jen jedná-li se o místo styku vzájemně zaústěných drah (Česko, 1994).

Platí, že je-li žadatelem o přístup ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce držitel platného osvědčení strojvedoucího, zkouška se provádí pouze v rozsahu, v jakém dosud nebyly potřebné znalosti a dovednosti strojvedoucího prokázány. Přistoupení ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce rovněž předchází výuka odborných teoretických znalostí, jízdní výcvik v řízení a obsluze hnacího vozidla pod dozorem o délce alespoň 4 týdnů, a výcvik v opravě hnacích vozidel zaměřený na znalost konstrukce a údržby vozidla o délce nejméně 2 týdnů, potřebné doklady musí zkušební komisi předložit před zahájením zkoušky (Česko, 2012).

Samotná zkouška z odborné způsobilosti se provádí u konkrétního dopravce, který disponuje potřebným hnacím vozidlem daného druhu, pro který se odborná způsobilost prokazuje. Odborná způsobilost pro řízení jiného druhu drážního vozidla (E, M, P, SV), ale na stejném druhu dráhy (VL), se dále prokazuje doplňkovou zkouškou, rovněž před zkušební komisí, ovšem pouze v rozsahu znalosti konstrukce, údržby a řízení daného druhu drážního vozidla. Strojvedoucí obdrží na žádost od Drážního úřadu průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce³ (DÚČR, 2012).

³ Zkouška zde nenahrazuje prověření znalosti z obsluhy konkrétního typu drážního vozidla ani z předpisů dopravce nebo provozovatele dráhy, tyto znalosti jsou prověřovány konkrétním dopravcem

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU SPOLEČNOSTI ČD CARGO VE VZTAHU K PROFESI STROJVEDOUČÍ

V této kapitole je blíže analyzována stávající situace společnosti ČD Cargo, a. s., jako národního železničního nákladního dopravce. Důraz je kladen na celkovou charakteristiku společnosti, včetně organizační struktury, a dále na provozní výkony, vozbu vlaků a vybranou turnusovou skupinu strojvedoucích PJ Praha. Následně je charakterizována samotná profese strojvedoucího u společnosti ČD Cargo, a. s., průběh výcviku strojvedoucího a vzdělávací systém společnosti ČD Cargo, a. s., ve vztahu k profesi strojvedoucí. Zahrnuta je rovněž problematika systému organizace práce strojvedoucích a systém odměňování ve společnosti ČD Cargo, a. s.

2.1 Charakteristika společnosti ČD Cargo, a. s.

Společnost ČD Cargo, a. s., v roli národního železničního nákladního dopravce, vznikla jako dceřina společnost ČD, a. s., ke dni 1. prosince 2007, zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 12844, a to vkladem ČD, a. s. své části nákladní dopravy. Níže jsou uvedeny základní údaje o společnosti (viz Tabulka 3):

Tabulka 3 Základní údaje o společnosti ČD Cargo, a. s. k 31. 12. 2021

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SPOLEČNOSTI ČD CARGO, a. s., K 31. 12. 2021	
Název:	ČD Cargo, a. s.
Právní forma:	Akciová společnost
Sídlo:	Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
IČ:	28196678
DIČ:	CZ 28196678
Datová schránka:	8tscdpq
http:	https://www.cdcargo.cz/
Výše celkových aktiv:	30 472 mil. Kč
Výše zákl. kapitálu:	8 494 mil. Kč
Předseda představenstva:	Ing. Tomáš Tóth

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2021b)

Jediným akcionářem ČD Cargo, a. s., je společnost České dráhy, a. s., jejíž akcie jsou ze 100 % vlastněny státem. Společnost ČD Cargo, a. s. jako součást skupiny ČD zároveň vlastní majetkový podíl celkem v 14-ti společnostech, jejichž prostřednictvím nabízí své služby, a to jak v tuzemsku, tak zejména v zahraničí, společnost tak nabízí svým zákazníkům komplexní služby napříč Evropou. V konečném důsledku je však u všech subjektů koncernu

ovládající společnost České dráhy, a. s. Národní dopravce jako konsolidující společnost vede účetnictví podle mezinárodních účetních standardů IFRS (ČD Cargo, 2021b).

2.1.1 O společnosti ČD Cargo, a. s.

Národní železniční nákladní dopravce, společnost ČD Cargo, a. s., podniká v oblasti dopravy a doplňkových služeb, které souvisejí s dopravou. Společnost zabezpečuje jak tuzemskou, tak mezinárodní dopravu i přepravu všech komodit a zboží, zejména **strojírenské výrobky, železo, černé a hnědé uhlí, stavebniny, chemické výrobky a paliva, dřevo a papírenské výrobky, potraviny a další zemědělské komodity, automobil, nebo vojenské či jiné speciální zásilky**. Jedná se jak o ucelené vlaky, tak o vozové zásilky, přičemž za rok 2021 dosáhl objem přepravních výkonů až 63 mil. tun. Společnost ČD Cargo, a. s. se z hlediska svých dopravních i přepravních výkonů řadí mezi nejvýznamnější železniční nákladní dopravce v Evropě. V neposlední řadě společnost ČD Cargo, a. s. zabezpečuje kombinovanou nákladní přepravu (ČD Cargo, 2021b).

Z hlediska doplňkových služeb zajišťuje národní dopravce zejména celní služby, logistické služby, vlečkové služby, služby bezpečnostních poradců, údržbu a opravy kolejových vozidel, popřípadě pronájmy železničních vozidel (ČD Cargo, 2019).

Společnost ČD Cargo, a. s. uplatňuje a udržuje integrovaný systém řízení dle ISO, vzhledem ke své kvalitě poskytovaných služeb, přičemž vychází ze své Politiky integrovaného systému řízení dle ISO a Příručky integrovaného systému řízení dle ISO. V souladu s plněním požadavků a standardů ISO disponuje společnost ČD Cargo, a. s. certifikáty **ISO 9001 (QMS - Quality Management System**, tedy pro systém řízení a kontroly kvality poskytovaných služeb), dále **ISO 14001 (EMS - Enviromantal Management System**, pro plnění požadavků na životní prostředí), **ISO 45001 (SMS – Safety Management System**, pro plnění požadavků na systém bezpečnosti a BOZP), a **ISO 50001 (EnMS – Energy Management System**, pro systém hospodaření s energií). Národní dopravce dále získal a udržuje certifikace a atestace také podle jiných standardů a atestací, a to zejména **SQAS Core and Rail Specific** (atest osvědčující kvalitu a bezpečnost při přepravách chemických látek v železniční dopravě), dále osvědčení **AEO (Authorized Economic Operator – Oprávněný hospodářský subjekt**, vydaný Celní správou), Osvědčení pro funkce údržby a Osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu, z hlediska požadavků EU pro kvalitu údržby železničních vozidel (ČD Cargo, 2023a).

S Politikou integrovaného systému řízení dle ISO jsou úzce spjaty i ostatní politiky společnosti ČD Cargo, a. s., včetně **Bezpečnostní politiky**, **Politiky bezpečnosti informací**, a **Etického kodexu** (ČD Cargo, 2023b).

Národní železniční nákladní dopravce, společnost ČD Cargo, a. s., zabezpečuje své služby svými vlastními kapacitami, ale také dalšími společnostmi s kapitálovou účastí. Za samostatnou pozornost stojí expanze společnosti ČD Cargo, a. s. do zahraničí, vedle vzestupu zahraničních poboček **Niederlassung Wien** a **Germany** se dále jedná o dceřiné společnosti, s kterými národní dopravce spolupracuje při realizacích přeprav na území Slovenska, Polska, Maďarska a nově také Chorvatska a Srbska (ČD Cargo, 2021b).

2.1.2 Vize, cíle, strategie společnosti

Společnost ČD Cargo, a. s., jako národní železniční nákladní dopravce má jako strategický, v souladu se svou vizí, cíl zachovat si vedoucí pozici na trhu železniční nákladní dopravy v ČR a ve středoevropském regionu, a zároveň být efektivní a prozákaznický orientovanou společností (ČD Cargo, 2023c).

Stěžejním podnikatelským cílem národního dopravce je realizovat dopravní a přepravní výkony o požadované kvalitě, za účelem plného uspokojování přepravních potřeb zákazníka, a to zároveň za podmínek minimalizace bezpečnostních rizik při soustavném rozvoji systému bezpečnosti, a s tím spojeného všestranného rozvoje zaměstnanců (ČD Cargo, 2022).

Mezi související cíle společnosti ČD Cargo, a. s. spadá z hlediska jejích podnikatelských aktivit rozšiřování nabídky svých služeb, své teritoriální působnosti, dále oslovování potenciálních zákazníků svou rozšířenou nabídkou, zvyšování produktivity svých kapacit a své konkurenceschopnosti na trhu, a preference stability a dlouhodobosti obchodních vztahů (ČD Cargo, 2023c).

V souladu se svými strategickými cíli se společnost ČD Cargo, a. s. zároveň zavazuje ke svému Etickému kodexu. Nejde jen o závazek respektování pravidel hospodářské soutěže, ale také o celkovou společenskou odpovědnost, která vyplývá z jejího významu a postavení, a to ve vztahu k zákazníkům, dodavatelům i zaměstnancům (ČD Cargo, 2021c).

Po stránce provozu se řadí mezi strategické cíle národního dopravce rozvoj intermodální přepravy prostřednictvím svých terminálů, optimalizace svých provozních činností, včetně údržby a oprav železničních vozidel, a rozšiřování vozového parku o interoperabilní hnací vozidla schopná provozu v zahraničních zemích. V této souvislosti

se mezi cíle národního dopravce řadí také usilování o jednoznačné nastavení dlouhodobé dopravní politiky státu (ČD Cargo, 2023c).

S plněním svých strategických cílů je úzce provázána otázka kybernetické a informační bezpečnosti, s ohledem na ochranu důvěrnosti, informací, integrity, a osobních údajů, a to jak při interní, tak i externí komunikaci. Národní dopravce se tak zavazuje k ochraně informací a zabezpečení informační a kybernetické bezpečnosti, zároveň tak deklaruje své závazky k naplňování svých bezpečnostních cílů vymezených svou Politikou bezpečnosti informací (ČD Cargo, 2023d).

2.1.3 Jednotky organizační struktury společnosti

Národní železniční nákladní dopravce, společnost ČD Cargo, a. s., má své vymezené jednotky organizační struktury (JOS) na centrální úrovni generálního ředitelství (GŘ) a na výkonné úrovni (viz Příloha D). Vrcholnými orgány společnosti jsou představenstvo, v jehož čele je předseda představenstva, tedy generální ředitel, a dále valná hromada, dozorčí rada, a výbor pro audit. Představenstvo pak ovládá dceřiné společnosti skupiny ČD Cargo, a. s., tedy **ČD Cargo Logistics, a. s., Terminal Brno, a. s., ČD-DUSS Terminal, a. s.,** a v zahraničí **ČD Cargo Slovakia, ČD Cargo Poland, ČD Cargo Germany GmbH, ČD Cargo Hungary,** a **ČD Cargo Adria.** Vedle dceřiných společností se dále jedná o společnosti s kapitálovou účastí, a to o společnost RALLEX, a. s., BOHEMIAKOMBI, s. r. o., Ostravská dopravní společnost, a. s., Ostravská dopravní společnost – Cargo, a. s., a BCC s.c.r.l. se sídlem v Bruselu (ČD Cargo, 2021b).

Představenstvu je podřízeno oddělení interního auditu, odbor právní a compliance, bezpečnostní ředitel, bezpečnostní manažer, a výkonný ředitel. Představenstvu je dále přímo podřízen úsek v přímé řídicí působnosti organizačních složek v zahraničí **Niederlassung Wien** a **Niederlassung Deutschland** (ČD Cargo, 2021d).

Výkonnému řediteli je podřízen úsek výkonného ředitele (zahrnuje kancelář výkonného ředitele, odbor hospodaření s kolejovými vozidly, odbor personální, odbor řízení přeprav, odbor bezpečnosti, a kancelář předsedy představenstva), dále úsek finanční, úsek obchodní, a úsek provozní. V čele úseku finančního stojí finanční ředitel, jemuž je podřízena kancelář finančního ředitele, odbor controllingu a investic, odbor ekonomiky a účetnictví, odbor procesního inženýringu, a odbor metodiky a podpory ICT (ČD Cargo, 2021b).

Ve výkonné úrovni je finančnímu řediteli podřízena **Odúčtovna přepravních tržeb** v Olomouci (OPT), která zabezpečuje zejména odúčtovávání tržeb, shromažďování dat o přepravách a souvisejících službách, audit a kontrolu dat, rekalkulaci, zpracovávání

k fakturaci přeprav a souvisejících služeb, účtování a finanční urovnávání inkasovaného přepravného s ostatními dopravci, a v neposlední řadě agendu reklamací vystavených faktur (ČD Cargo, 2023e).

V čele úseku obchodního stojí obchodní ředitel, kterému je podřízena kancelář obchodního ředitele, oddělení business development, odbor obchodu, a odbor podpory prodeje (ČD Cargo, 2021b).

Dále je výkonnému řediteli podřízen úsek provozní, v jehož čele stojí provozní ředitel, a je mu podřízena kancelář provozního ředitele, odbor údržby a oprav kolejových vozidel, odbor provozních technologií, a ve výkonné úrovni pak jednotlivé provozní jednotky, konkrétně **PJ Brno, PJ Česká Třebová, PJ České Budějovice, PJ Ostrava, PJ Praha, a PJ Ústí nad Labem** (ČD Cargo, 2021b).

Odboru údržby a oprav kolejových vozidel jsou na výkonné úrovni organizace podřízena jednotlivá střediska oprav kolejových vozidel (SOKV), konkrétně SOKV České Budějovice, SOKV Ostrava, a SOKV Ústí nad Labem (ČD Cargo, 2021d).

Pod správou SOKV Ústí nad Labem jsou mimo jiné ve správě osobní lehátkové vozy Bc842, jejichž provozovatel je ČD Cargo, a. s., provozně jsou nasazovány mj. pro vojenské přepravy nebo pro doprovody vlakovými četami (ČD Cargo, 2023f).

Odboru provozních technologií je na výkonné úrovni organizace podřízeno **Řízení provozu České Třebová**, které se zabývá zejména řízením provozů vlaků ČD Cargo, a. s. z pohledu dopravce (nikoliv z pozice provozovatele dráhy), vozbou vlaků, kontrolou její realizace, operativním řízením provozu jednotlivých vlaků (například vlivem výluk na trati nebo mimořádných událostí), popřípadě koordinací a zajišťováním přístavby vozů na vlečky nebo přípojné stanice. Součástí je také plánování komoditních přeprav a jejich provozní zabezpečení, a to včetně vojenských a jiných zvláštních přeprav (ČD Cargo, 2023g).

2.1.4 Zaměstnanci a zaměstnanecká politika ČD Cargo, a. s.

Společnost ČD Cargo, a. s. v souladu se svými strategickými cíli řádně plní závazky vůči zaměstnancům. Nad rámec zákonných povinností poskytuje svým zaměstnancům soustavnou péči a výhody zakotvené v PKS, která zároveň definuje principy odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod. Ve spolupráci se smluvním poskytovatelem zdravotní péče, společností Dopravní zdravotnictví, a. s., zabezpečuje společnost ČD Cargo, a. s. pracovně lékařské služby, včetně dohledu nad zdravotním stavem svých zaměstnanců, v souladu s právními předpisy (ČD Cargo, 2021b).

Celkové počty zaměstnanců ČD Cargo, a. s. jsou v čase klesající, mj. vlivem pokračujících revizí a optimalizací procesů, zejména v managementu a na administrativních pozicích, za rok 2021 klesl průměrný počet zaměstnanců na 6531 (viz Příloha E). Na druhé straně, přes snahy národního dopravce o posilování stabilizace zaměstnanecké základny již dlouhodobě přetrvává nedostatek zaměstnanců v oblasti provozu, zejména na pozici strojvedoucí, posunovač, vedoucí posunu, ale také opravář kolejových vozidel, svářeč nebo elektromechanik (ČD Cargo, 2018).

Podíl zaměstnanců starších 55-ti let na klíčových pozicích v provozu za rok 2018 je nezanedbatelný, u profese strojvedoucího dokonce dosahuje téměř 38 %. Níže jsou uvedeny další počty zaměstnanců ČD Cargo, a. s. na stěžejních provozních pozicích za rok 2018, nejen strojvedoucích, s rozlišením počtů zaměstnanců starších 55-ti let (viz Tabulka 4):

Tabulka 4 Počty strojvedoucích a jiných vybraných provozních pracovníků ČDC za rok 2018

Pozice:	Celkový počet zaměstnanců ČDC	Zaměstnanci ČDC do věku 55 let	Zaměstnanci ČDC starší 55-ti let	Podíl zaměstnanců starších 55-ti let
Strojvedoucí:	1 703	1 060	643	37,76 %
Posunovač:	588	441	147	25 %
Vedoucí posunu:	666	459	207	31,09 %
Vozmistr:	571	370	201	35,2 %

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2018)

Stárnoucí věková struktura strojvedoucích na dráze celostátní a regionální nepostihuje zdaleka jen společnost ČD Cargo, a. s., i přes rostoucí počet strojvedoucích s platnou licencí v ČR dosahoval za rok 2020 jejich průměrný věk 49,3 let (DÚČR, 2020).

Z uvedených důvodů využívá společnost ČD Cargo, a. s. řadu nástrojů pro nábor nových uchazečů o zaměstnání, a to také s ohledem na stárnoucí věkovou strukturu stávajících zaměstnanců. Vedle publikace informací o volných pracovních místech na internetových stránkách společnosti, na jiných pracovních webech, a veletrzích, se společnost soustředí na spolupráci se středními a vysokými školami, a to jak ve formě praxí a stáží studentů na pracovištích, tak ve výchovně-vzdělávací a vědecko-výzkumné oblasti (ČD Cargo, 2018).

Společnost ČD Cargo, a. s., od školního roku 2022/2023 zavádí stipendijní program Go Your Way určený pro studenty středních škol technického směru. Program je určený

pro učně 2-3. ročníku a pro studenty 3-4. ročníku maturitních oborů, a je široce koncipován v uplatnění se v provozu, vztahuje se nejen na profesi strojvedoucí (ČD Cargo, 2023h).

2.1.5 Vybrané provozní ukazatele společnosti ČD Cargo, a. s.

Skupina ČD Cargo, tedy včetně mateřské společnosti ČD Cargo, a. s., svým významem a působením ve své podnikatelské činnosti dosahuje v posledních letech výnosů (podle IFRS 15) přesahujících i 12 mld. Kč. Do doby nástupu pandemie SARS-CoV-2, zejména v roce 2018, kdy se také zvýšil objem realizovaných přepravních výkonů, přesahovaly celkové výnosy 13 mld. Kč (ČD Cargo, 2018).

Vlivem pandemie SARS-CoV-2 v roce 2020 došlo k citelnému propadu objemu dopravních i přepravních výkonů a tím i celkových výnosů skupiny ČD Cargo, čím se po dlouhé době dostala do záporného provozního výsledku hospodaření, a to o výši **až -78 mil. Kč** a **účetní ztráty až -276 mil. Kč** (viz Příloha E). Rok 2021 byl naopak ve znamení růstu tržeb a ostatních výnosů skupiny ČDC, čímž se nejen růstem objemu uskutečněných dopravních i přepravních výkonů opět dosáhla **kladného provozního výsledku hospodaření 634 mil. Kč** a **zisku 388 mil. Kč** (ČD Cargo, 2021b).

Železniční nákladní doprava je pro celou skupinu ČD Cargo stěžejním segmentem, v roce 2020 i přes globální zásahy pandemií SARS-CoV-2 dosahovala skupina ČD Cargo **výnosů v oblasti dopravy téměř 10,5 mld. Kč** a **zisku před zdaněním 7 mil. Kč**. Růstem objemu přeprav národního dopravce, meziročně vzrostly v segmentu dopravy výnosy skupiny ČDC na hodnotu téměř **11,42 mld. Kč** a zisk z provozní činnosti před zdaněním **397 mil. Kč**. Dále podíly vnitrostátních a mezinárodních přeprav zůstávají v porovnání s rokem 2020 stabilní (viz Tabulka 5):

Tabulka 5 Vybrané ukazatele ČDC ve vztahu k provozu za roky 2020-2021

Rok	2020	2021
Výnosy ČDC v segmentu dopravy (mil. Kč):	10 485	11 419
Zisk ČDC v segmentu dopravy před zdaněním (mil. Kč):	7	397
Objemy přepravy ČDC (mil. tun):	61,0	62,8
Podíl přeprav ČDC vnitrostátní:	38 %	38 %
Podíl přeprav ČDC – export:	31 %	31 %
Podíl přeprav ČDC – import:	25 %	26 %
Podíl přeprav ČDC – tranzit:	6 %	5 %
Počty hnacích vozidel ČDC v provozním stavu:	657	661
Průměrné počty nákl. vozů ČDC v provozním stavu:	18 500	16 016

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2021b) a (ČD Cargo, 2022b)

Záslouhou vzestupu konkurence na železničním trhu se však i přes nárůst objemu dopravních a přepravních výkonů národního dopravce za rok 2021 snížil jeho relativní podíl na realizovaných dopravních výkonech na hodnotu převyšující 57,5 %, i přes svou vedoucí pozici na trhu. Konkurenceschopnost je však omezena, zejména z důvodů vyčerpání tratí SŽ vlaky osobní dopravy, nemohly být u většiny vlaků nákladní dopravy dodrženy jízdní doby dle GVD (viz Příloha E). Za rok 2021 dokonce méně než 33 % vlaků nákladní dopravy jelo včas, resp. vykazaly během jízdy nižší zpoždění než 5 minut (Správa Železnic, 2021b).

Nástup pandemie SARS-CoV-2 v roce 2020 znatelně ovlivnil přepravní výkony zejména v komoditách hnědého uhlí, kombinované přepravy, a automotive (automobilový průmysl), značná část přepravních výkonů se však vzápětí vyrovnala postupným rozvolněním ekonomiky, u některých komodit přepravní výkony dokonce převýšily hodnoty roku 2019 (ČD Cargo, 2021e). Objem přepravních výkonů v porovnání s rokem 2020 meziročně vzrostl přibližně o 2 %, a to zejména v komoditách strojírenských výrobků a železa, vlivem konjunktury v odvětví metalurgie, a dále pevných paliv a stavebnin. Závěrem roku 2021 narostl také objem přepravních výkonů v komoditě hnědého uhlí (ČD Cargo, 2022b). Růst objemu přeprav hnědého uhlí a pevných paliv meziročně narostl také za rok 2022, zejména vlivem vysokých cen zemního plynu. Válečný konflikt na Ukrajině citelně ovlivnil objemy přeprav zemědělských komodit, ale také vojenských přeprav a nárůst objemu přeprav pohonných hmot a jiných chemických výrobků či kapalných paliv (ČD Cargo, 2023i). Níže jsou za období let 2020–2022 uvedeny relativní podíly přeprav komodit národním dopravcem ČDC, a. s. (viz Tabulka 6):

Tabulka 6 Podíly ČDC, a. s. podle přeprav komodit za období 2020-2022

Rok	2020	2021	2022
Podíl přeprav ČDC - železo, strojírenské výrobky:	19,0 %	20,7 %	18,7 %
Podíl přeprav ČDC - hnědé uhlí:	11,7 %	12,1 %	17,4 %
Podíl přeprav ČDC - černé uhlí, koks:	8,2 %	9,4 %	7,8 %
Podíl přeprav ČDC - kontejnery:	11,6 %	10,1 %	10,1 %
Podíl přeprav ČDC – stavebniny:	8,7 %	9,2 %	8,7 %
Podíl přeprav ČDC – dřevo, papírenské výrobky:	8,5 %	8,3 %	8,0 %
Podíl přeprav ČDC – chemické výrobky, kapalná paliva:	6,8 %	6,6 %	6,8 %
Podíl přeprav ČDC – potraviny, jiné zemědělské komodity:	2,9 %	2,3 %	1,9 %
Podíl přeprav ČDC – automotive:	2,1 %	2,0 %	1,9 %
Podíl přeprav ČDC – ostatní:	20,5 %	19,3 %	18,9 %

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2021e), (2022b) a (2023i)

Za zvláštní pozornost stojí kategorie přeprav ostatních komodit, kam spadají přepravy poštovních zásilek, vojenské přepravy, a jiné speciální přepravy či jinam nezařaditelné komodity. Za roky 2021 a 2022 klesaly objemy přeprav poštovních zásilek, zejména vlivem výluky v Bezpráví. Naopak výrazně narostly vojenské přepravy v souvislosti s přepravou vojáků a vojenské techniky v tuzemsku i mezi ČR a Pobaltím, stejně tak v souvislosti s pokračujícím válečným konfliktem na Ukrajině. Mezi ostatní speciální přepravy se dále řadí dosud probíhající převozy souprav metra po vlastní ose pro varšavské metro, ve spolupráci s dceřinou společností CD Cargo Poland (ČD Cargo, 2023i).

Skupina ČDC si zachovává svou strategickou pozici na trhu nejen provázkou se svým segmentem doplňkových služeb, ale také intermodalitou a interoperabilitou, kde jsou spolu s pokračující expanzí do zahraničí úzce provázány investice do interoperabilních lokomotiv schopných provozu v zahraničí. Podíl interoperabilních lokomotiv schopných provozu v zahraničí je stále rostoucí, národní dopravce ČD Cargo, a. s. pořizuje tyto lokomotivy z vlastních zdrojů, formou úvěru, zpětného leasingu, a některé lokomotivy jsou pouze najaté. Kromě lokomotiv v provozním stavu (za rok 2021 šlo o 661 lokomotiv) má národní dopravce stále ve vlastnictví již neprovozní lokomotivy, určené zejména k odprodeji či likvidaci, vlivem fyzického, morálního opotřebení a špatného technického stavu, s využitelností potřebných náhradních dílů. Obdobná situace platí pro hospodaření s nákladními vozy dopravce, podle potřeby je vozový park rovněž doplňován najatými vozy od cizích provozovatelů (ČD Cargo, 2021b).

2.1.6 Důležité provozní aktuality společnosti ČD Cargo, a. s.

Národní železniční nákladní dopravce, společnost ČD Cargo, a. s., neustále upevňuje a posiluje svou strategickou pozici na dopravním trhu, a to nejen ve vztahu k zahraničí, ale také v tuzemsku, a to významnou mírou modernizací a obnovou parku železničních vozidel (ČD Cargo, 2021b).

Z hlediska investic národního dopravce do nových technologií v zabezpečování vnitrostátních výkonů je stěžejní aktualitou převzetí 50. modernizované lokomotivy řady 742.7 (tovární označení EffiShunter 1000M), stroje 742.760, od dodavatele CZ LOKO v prosinci 2022, a to v rámci zakázky na modernizaci 50-ti motorových lokomotiv řady 742. Modernizace značně vychází z nových lokomotiv řady 744 rovněž dodávaných pro ČD Cargo (tovární označení EffiShunter1000). Smlouva garantovala odběr celkem 30-ti lokomotiv, přičemž existovala opce na dalších 20 lokomotiv. Lokomotivy řady 742.7 byly dislokovány pod PJ České Budějovice, PJ Praha, a PJ Ostrava. Obdobně jako lokomotivy řady 744, jsou

lokomotivy řady 742.7 určeny pro univerzální posunovou službu a pro lehčí traťové výkony (ČD Cargo, 2021g). Lokomotivy řady 742.7 předpokládají vybavení evropským vlakovým zabezpečovačem **European Train Control System (ETCS)**. Již v roce 2022 podepsaly společnosti ČD Cargo a CZ LOKO další smlouvu týkající se modernizace dalších 25-ti lokomotiv řady 742 na řadu 742.7, přičemž modernizace je časově plánována na období let 2023-2024 (ČD Cargo, 2022c).

V souvislosti s výhradním provozem pod ETCS na vybraných páteřních koridorech tratí SŽ od 1. ledna 2025, pro zajištění interoperability v železniční dopravě, byl spuštěn projekt na vybavení 41 stejnosměrných lokomotiv řady 130, které spadají pod správu SOKV Ostrava, vlakovým zabezpečovačem ETCS, Level 2, Baseline 3, s předpokladem dokončení do 31.3.2023. Projekt je spolufinancován Evropskou unií, míra spolufinancování je maximálně 85 % způsobilých výdajů a na každé hnací vozidlo maximálně 6.750.000,- Kč (ČD Cargo, 2023j). Obdobné parametry má projekt na dodávku a instalaci vlakového zabezpečovače ETCS pro 30 motorových lokomotiv řady 753.7 (ČD Cargo, 2023k).

V rámci programu veřejné podpory Zajištění interoperability v železniční dopravě dochází vedle vybavování hnacích vozidel vlakovým zabezpečovačem ETCS k přestavbě stejnosměrných lokomotiv řady 163 na vícesystémové lokomotivy řady 363, za účelem rozšíření provozu na střídavý systém trakčního napětí 25kV / 50 Hz. Projekt 2 se vztahuje na přestavbu dalších lokomotiv řady 163. Projekty jsou rovněž spolufinancovány Evropskou unií se spolufinancováním maximálně 50 % způsobilých výdajů (ČD Cargo, 2023l).

V roce 2022 byla v rámci zakázky mezi ČDC a sdružením ČD – Telematika a AŽD dokončena instalace palubní jednotky evropského vlakového zabezpečovače ETCS u 78. plánované lokomotivy z řad 163 a 363. Zároveň dochází k schvalovací proceduře spojené s provozem 13-ti lokomotiv řady 163 vybavených palubní jednotkou ETCS na území Polska. V procesu je také zakázka týkající se vybavení palubními jednotkami vlakového zabezpečovače ETCS 50-ti vícesystémových lokomotiv řady 363.5, které byly dříve zmodernizovány z původní stejnosměrné řady 163 (ČD Cargo, 2022d).

V rámci expanze národního dopravce do zahraničí dochází k pořizování nových vícesystémových interoperabilních elektrických lokomotiv, a to kromě řady 383 a 388 také řady 393 Vectron AC, s maximální konstrukční rychlostí 200 km/h. Lokomotivy jsou určeny pro provoz na trakčních systémech střídavého napětí 15 kV / 16,7 Hz a 25 kV / 50 Hz, a jsou zároveň vybaveny pomocným dieslovým motorem DPM (Diesel Power Modul) pro provoz bez trakčního napětí. Lokomotivy řady 393 jsou součástí platformy X4 výrobce Siemens,

která zahrnuje lokomotivy různého určení a systémů, provozní určení je plánováno zejména pro zahraniční pobočky, dislokovány jsou v SOKV České Budějovice (ČD Cargo, 2023m).

V otázce realizace mezinárodních výkonů skupinou ČD Cargo je obdobně významnou událostí uzavření spolupráce se společností METRANS specializující se na kombinovanou dopravu a přepravu, včetně kontejnerových přeprav. Vedle trvající dlouhodobé spolupráce těchto stran při vybraných vnitrostátních přepravách dochází ke spolupráci také na úrovni mezinárodní přepravy. Lokomotivy národního dopravce ČD Cargo, a. s., včetně strojvedoucích, jsou nasazovány každý týden celkem na 6 párů kontejnerových vlaků NEX společnosti METRANS mezi terminály v České Třebové, Prahou-Uhřetěvesi a přístavem Hamburg (ČD Cargo, 2023n).

Na kontejnerové vlaky Nex provozované ve spolupráci se společností METRANS jsou nasazováni strojvedoucí ČDC, včetně PJ Praha. Podle GVD jsou na uvedené vlaky nasazovány interoperabilní lokomotivy řady 388 (Bombardier TRAXX), uzavřenou spoluprací utvrzuje mj. reklamní polep na lokomotivě ČDC 388.015-0 (viz Obrázek 1):



Obrázek 1 Lokomotiva 388.015-0 s reklamním polepem METRANS (ČD Cargo, 2023n)

2.2 Charakteristika ČD Cargo, a. s. PJ Praha

Provozní jednotka Praha jako JOS je na výkonné úrovni spolu s ostatními provozními jednotkami ČD Cargo, a. s. součástí jejího provozního úseku, v konečném důsledku je podřízena provoznímu řediteli. Obvod PJ Praha svými hranicemi sousedí kromě státních hranic s PJ Ústí nad Labem, PJ České Budějovice, PJ Brno, a PJ Česká Třebová (viz Příloha F). Obdobně jako ostatní PJ národního dopravce, i PJ Praha se potýká s přetrvávajícím nedostatkem pracovníků v provozu, zejména pak strojvedoucích, posunovačů a vozmistrů. Věková struktura provozních pracovníků se také v PJ Praha v čase zvyšuje,

což reálně prohlubuje jejich podstav nejen v souvislosti s odchodem do starobního důchodu, ale také s pozbýváním zdravotní způsobilosti k vykonávání dané činnosti či nemocemi z povolání (ČD Cargo, 2021f).

2.2.1 Základní informace o ČD Cargo, a. s. PJ Praha

Spolu se vznikem společnosti ČD Cargo, a. s. vznikla k 1. prosinci 2007 PJ Praha, přičemž jí v té době bylo podřízeno 7 provozních pracovišť (PP), a to PP Benešov u Prahy, PP Beroun, PP Kladno, PP Kralupy nad Vltavou, PP Praha-Libeň, PP Praha-Uhřetěves a PP Praha-Vršovice. V pozdějších letech byly zrušeny PP Praha-Vršovice, PP Benešov u Prahy, a PP Kladno, a naopak došlo k rozšíření území PJ Praha o obvod zaniklé PJ Nymburk. V roce 2015 po zrušení PP Kralupy nad Vltavou a Praha-Uhřetěves zahrnovala PJ Praha celkem 5 provozních pracovišť, a to PP Beroun, PP Kolín, PP Mladá Boleslav, PP Nymburk, a PP Praha-Libeň. Sídlem PJ Praha je ulice Českomoravská 316/24, 190 00 Praha 9, tedy budova železniční stanice Praha-Libeň (ČD Cargo, 2022e).

V současné době jsou PJ Praha podřízena jen 4 provozní pracoviště, konkrétně PP Praha-Libeň, PP Nymburk, PP Beroun a PP Mladá Boleslav. Stávajícími nástupními místy pro zaměstnance PJ Praha jsou zejména Benešov u Prahy, Praha-Uhřetěves, Praha-Libeň, Beroun, Rakovník, Kralupy nad Vltavou, Mělník, Mladá Boleslav, Turnov, Liberec, Nymburk, Kutná Hora a Kolín. V neposlední řadě figuruje PJ Praha v odborné i personální součinnosti pro zahraniční pobočku Niederlassung Wien (ČD Cargo, 2022g).

Do obvodu PJ Praha spadá více než 1900 km tratí, téměř 230 obsluhovaných tarifních bodů ČD Cargo, a. s., a 182 obsluhovaných vleček. Zároveň jedinou přechodovou pohraniční stanicí, kterou PJ Praha pravidelně využívá, je Frýdlant v Čechách, další přechodovou pohraniční stanicí v obvodu PJ Praha je Hrádek nad Nisou. Mezi nejvýznamnější tarifní body dle objemů nakládky a vykládky v obvodu PJ Praha jsou Mladá Boleslav město, Mělník, Praha-Uhřetěves, Beroun, a Kolín (ČD Cargo, 2021f).

2.2.2 Významní zákazníci a přepravní výkony ČD Cargo a. s. PJ Praha

Z hlediska portfolia realizovaných přepravních výkonů PJ Praha převažují zákazníci v oblasti těžby a zpracování nerostných surovin, například Českomoravský cement nebo Vápenka Čertovy Schody, dále chemické společnosti, například Česká rafinérská, Spolana, nebo Lučební závody Kolín, automobilky, tedy zejména Škoda Mladá Boleslav a TPCA Kolín, a operátoři v kombinované dopravě, zejména Maersk, METRANS nebo Rail Cargo Operator – SCKD (ČD Cargo, 2022e).

V objemech nakládky v obvodu PJ Praha hrají významnou roli také železný šrot a dřevo. Objemy nakládky a vykládky v kategoriích ostatních komodit, tedy včetně poštovních zásilek, sehrávají pro činnost PJ Praha významnou roli, v relativním podílu se spolu s kontejnery jedná o největší položky. V roce 2020 měly z hlediska celkové nakládky i vykládky v obvodu PJ Praha téměř třetinový objem kontejnerové přepravy zásilek, podíl nakládky dosahoval 32,57 %, a podíl vykládky až 34,44 %. Výkony PJ Praha za rok 2020 v oblasti nakládky představovaly až 199 000 vozů, v oblasti vykládky 196 000 vozů (ČD Cargo, 2021f). Níže jsou z hlediska počtu vozů uvedeny relativní podíly nakládky a vykládky ve vztahu k přepravovaným komoditám (viz Tabulka 7):

Tabulka 7 Podíly nakládky a vykládky přepravovaných komodit ČDC, a. s., PJ Praha podle počtu vozů za rok 2020

DRUH KOMODITY	PODÍL NAKLÁDKY	PODÍL VYKLÁDKY
Kontejnerové přepravy	32,57 %	34,44 %
Železo, strojírenské výrobky	5,11 %	8,71 %
Automotive	15,6 %	1,96 %
Stavebniny	12,63 %	7,12 %
Černé uhlí	0 %	0,22 %
Hnědé uhlí	0,3 %	4,46 %
Potraviny, zemědělské komodity	3,06 %	0,21 %
Chemické výrobky, kapalná paliva	3,96 %	6,68 %
Dřevo, papírenské výrobky	5,37 %	0,44 %
Ostatní	21,4 %	35,77 %

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2021f)

Na území hl. m. Prahy převažují ze strany PJ Praha dopravní a přepravní výkony týkající se kombinované dopravy, a to v souvislosti s provozem ucelených vlaků a obsluhou terminálu v Praze-Uhřetěvesi. Významnými nákladními centry jsou dále stanice Praha-Radotín pro společnost Českomoravský cement jako významného zákazníka, a Praha-Malešice, pro společnosti Česká pošta, s. p., Pražská teplárenská a Feron, včetně obsluhy vleček. Kromě nakládky kovošrotu a sběrného papíru stojí dále za zvláštní pozorností přepravy pneumatik do skladu v Brandýse nad Labem vyráběných společností MITAS. V neposlední řadě národní dopravce zabezpečuje přepravu stlačeného zemního plynu do stanice Praha-Satalice, chemických produktů do stanice Praha-Horní Počernice, popřípadě materiálů pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. PJ Praha dále zabezpečuje ucelenými vlaky přepravu leteckých pohonných hmot pro Letiště Praha, včetně obsluhy vlečky ze stanice Středokluky (ČD Cargo, 2023o).

Za samostatnou pozornost v ostatních kategoriích přepravovaných komodit stojí poštovní zásilky, kde je zákazníkem Česká pošta, s. p. Národní dopravce s účastí PJ Praha zabezpečoval přepravu pro Českou poštu, s. p., přičemž podle GVD byly do 30. dubna 2023 denně nasazovány tři páry vlaků Nex mezi stanicemi Praha-Malešice a Ostrava hl. n. vedeny lokomotivami řady 163 a 363. Od května roku 2023 je přeprava poštovních zásilek značně zredukována, přímé vozy pro přepravu poštovních zásilek jsou řazeny v stávajícím relačních vlacích Nex (ČD Cargo, 2023p).

Obdobně klíčová je pro PJ Praha také přeprava automobilů, zejména ve spojení s nakládkou zásilek z mladoboleslavské automobilky ŠKODA a jejich kontinuální přepravou do stanice Nymburk, kde již dochází k rozřazování vozů. Vedle Mladé Boleslavi se dále jedná o automobilku TPCA v Kolíně. Kromě automobilky TPCA je Kolín pro výkony PJ Praha významný také z hlediska obsluhovaných vleček pro další zákazníky. Za pozornost z hlediska výkonů PJ Praha dále stojí obsluha přístavní vlečky překladiště na Labi v Mělníce a s tím spojený provoz ucelených vlaků mezi terminálem a jinými překladišti, včetně zahraničních. Rovněž důležité jsou přepravy betonových prefabrikátu pro společnost Goldbeck Skovice (ČD Cargo, 2023o).

Za samostatnou pozornost stojí výkony ČDC, a. s. PJ Praha na nejstrmější železniční trati v ČR, Tanvald – Kořenov, která je vybavena Abtovou ozubnicí. Výkony jsou realizovány pouze v nočních hodinách a mimo zimní období (ČD Cargo, 2022e).

Pro PJ Praha na území Liberecka patří mezi významné výkony nakládky a přepravy nerostných surovin, zejména sklářských písků, dále dřeva a kovového odpadu. PJ Praha zároveň na území Liberecka zabezpečuje dodávky paliv, popřípadě tříděného uhlí, zejména manipulačními vlaky Mn. (ČD Cargo, 2023o).

2.2.3 Nasazování hnacích vozidel ČD Cargo, a. s. PJ Praha

Provozní jednotka Praha je v porovnání s ostatními provozními jednotkami ČDC, a. s. specifická tím, že disponuje největším počtem motorových hnacích vozidel, vzhledem k jejímu dlouhodobému charakteru realizovaných výkonů (ČD Cargo, 2022e).

Potřeba největšího počtu motorových lokomotiv v rámci PJ Praha je spojena zejména s turnusovými i ostatními traťovými výkony, včetně posunů, mimo elektrifikované tratě, což se přednostně váže na výkony pod PP Mladá Boleslav ve Středočeském i Libereckém kraji. Podle turnusových i skutečných potřeb provázaných s výkony pod PP Mladá Boleslav dochází k nasazování zejména motorových lokomotiv řady 742, lokomotiv řady 743 koncepčně shodných s řadou 742, 753.6 a 753.7 (modernizace původních lokomotiv řady

753) na posuny spolu s průběžnými vlaky (Pn), manipulačními vlaky (Mn), a vlečkovými nákladními vlaky (Vleč). Významným dílem jsou zastoupeny výkony realizované motorovými hnacími vozidly mimo elektrifikované tratě a koleje, včetně vleček, také u ostatních PP, tudíž dislokace motorových lokomotiv pod PJ Praha značně převažuje. Zároveň jsou však pod PJ Praha dislokovány lokomotivy elektrické trakce, přičemž se jedná o stejnosměrné lokomotivy řady 111 nasazované zejména na posuny a na jednoduché traťové výkony v rámci obvodu PJ. Níže jsou uvedeny celkové počty hnacích kolejových vozidel (HKV) dislokováných pod PJ Praha, celkový inventární stav v březnu roku 2022 představoval 102 lokomotiv, z čehož bylo pouze 8 stejnosměrných elektrických lokomotiv řady 111. Celkový provozní stav byl 64 lokomotiv, a z čehož pouze 2 elektrické lokomotivy řady 111 (viz Tabulka 8):

Tabulka 8 Celkové počty HKV dislokováných pod PJ Praha (stav k 08.03.2022)

Řada	Inventární stav	Turnusová potřeba	Skutečná potřeba	Nasazeno do provozu	Provozní HKV celkem	Max. TP v týdnu
111	8	4	2	2	2	4
704	2	1	2	2	2	1
708, 708.7	5	2	3	3	3	2
731	6	4	3	3	3	4
742	44	21	33	30	30	23
742.7	10	10	8	8	8	10
743	4	3	2	2	2	3
750	3	1	2	2	2	1
753.6	4	4	3	3	3	4
753.7	14	13	8	9	9	13
755	2	0	0	0	0	0
Celkem	102	63	66	64	64	65

Zdroj: (ČD Cargo, 2022g)

Turnusové potřeby nasazování HKV koncipované zejména v souladu s požadavky dle GVD předpokládaly ke konkrétnímu dni celkem 63 lokomotiv, přičemž maximální turnusová potřeba v týdnu předpokládá 65 lokomotiv. Skutečná potřeba, zejména s ohledem na výluky tratí, nově naplánované výkony, a jiné náhlé změny v provozu, předpokládala ke konkrétnímu dni 66 lokomotiv. Skutečné potřebě téměř odpovídal celkový počet 64 skutečně nasazených lokomotiv do provozu a zároveň celkový počet provozních lokomotiv. Vzhledem k provozním stavům nejpočetněji nasazovaných lokomotiv řady 742 docházelo k nahrazování výkonů tří lokomotiv z lokomotiv řadou 753.7, v souladu s odchýlnými skutečnými potřebami v provozu od turnusových. V této souvislosti dochází ze strany PJ Praha k požadavkům

na navýšení počtů HKV, a to převedením, popřípadě jen dočasným zapůjčením ze sousedních PJ. Ostatní HKV v inventárním stavu nejsou do provozu nasazeny zejména z důvodů probíhajících revizí, údržby a oprav. Revize, opravy a údržby HKV pod PJ Praha jsou zabezpečovány dle jejich stupňů a rozsahu opravami kolejových vozidel (OKV) spadajícími zejména pod SOKV Ústí nad Labem a SOKV České Budějovice, případně jednotlivými depy kolejových vozidel (DKV) mateřské společnosti ČD, a. s., mimo jiné DKV Praha-Vršovice. Dle pracovišť strojistrů u PP Praha-Libeň a PP Nymburk dochází k bližšímu rozdělení celkového počtu HKV dislokovaných pod PJ Praha a jejich nasazování do provozu. Podle vymezeného pracoviště strojistrů spadalo pod působnost PP Praha-Libeň v březnu roku 2022 celkem 49 lokomotiv v inventárním stavu, z čehož bylo pouze 6 stejnosměrných lokomotiv řady 111 (viz Tabulka 9):

Tabulka 9 Celkové počty HKV pod PP Praha-Libeň (stav k 08.03.2022)

Řada	Inventární stav	Turnusová potřeba	Skutečná potřeba	Nasazeno do provozu	Provozní HKV celkem	Max. TP v týdnu
111	6	3	1	1	1	3
704	2	1	2	2	2	1
708, 708.7	2	0	1	1	1	0
742	22	12	14	13	13	12
742.7	10	10	8	8	8	10
753.7	5	5	4	3	3	5
755	2	0	0	0	0	0
Celkem	49	31	30	28	28	31

Zdroj: (ČD Cargo, 2022g)

Turnusová potřeba v souladu s požadavky dle plnění GVD předpokládala nasazení 31 lokomotiv, ta ale převyšovala skutečnou potřebu podle vzniklých okolností v provozu, avšak skutečný počet nasazených lokomotiv byl pouze 28, vzhledem k provozuschopnosti lokomotiv a probíhajícím revizím, opravám a údržbě. Obdobně jako u ostatních PP převažují u traťových výkonů na průběžných vlacích (Pn), manipulačních vlacích (Mn), vlečkových vlacích (Vleč), ale i na posunech nasazované lokomotivy nosné řady 742, ty jsou postupně nahrazovány svými modernizacemi řady 742.7, PP Praha-Libeň disponovala celkem 10-ti lokomotivami, z čehož 8 bylo provozních. Dle pracovišť strojistrů dále spadají pod PP Praha-Libeň lokomotivy řady 753.7 a 755, které dlouhodobě realizují turnusové výkony v oblasti nástupního místa stanice Kralupy nad Vltavou (nástupní místo spadá pod PP Beroun), turnusové potřeby předpokládají dle požadavků GVD nasazení všech 5-ti provozních lokomotiv řady 753.7.

Pro univerzální posunovou službu, zejména v obvodu seřaďovacího nádraží stanice Praha-Libeň, včetně svažného pahrbku, a jednoduché traťové výkony jsou vedle lokomotiv řad 742 a 742.7 nasazovány také stejnosměrné lokomotivy řady 111 (výjimečně i řady 753.7). Svým určením pro posuny s jednotlivými vozy, hnacími vozidly, případně s menšími počty svěšených vozů, jsou určeny motorové lokomotivy řady 704 a 708 s rámovým uspořádáním pojezdu (případně jejich modernizace řady 708.7). Lokomotivy řady 704, 708 a 708.7 mohou být však nasazeny i na lehké traťové výkony, zejména na lokomotivní vlaky (Lv) při dopravě nečinných hnacích vozidel. Pod PP Praha-Libeň byly nasazeny celkem 3 provozní lokomotivy řady 704, 708 a 708.7, přičemž turnusová potřeba předpokládá nasazení jedné lokomotivy řady 704. Lokomotivy řady 111 jsou provozovány zejména v souvislosti s výkony mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Uhřetěves, včetně posunů v obvodu stanice a obsluhy vlečky kontejnerového překladiště společnosti METRANS. Zbylé lokomotivy řady 111 pod PJ Praha jsou dle turnusových a skutečných potřeb nasazovány zejména na posuny v obvodu seřaďovacího nádraží žst. Nymburk a na dispečerské výkony. Inventární stav HKV pod PJ Nymburk byl v březnu roku 2022 celkem 53, přičemž maximální turnusová potřeba v týdnu představovala 34 lokomotiv, skutečná potřeba spolu s počty nasazených provozních HKV dosahovala 36 lokomotiv (viz Tabulka 10):

Tabulka 10 Celkové počty HKV pod PP Nymburk za březen 2022

Celkové počty HKV pod PP Nymburk ČDC, a. s. (stav k 08.03.2022)						
Řada	Inventární stav	Turnusová potřeba	Skutečná potřeba	Nasazeno do provozu	Provozní HKV celkem	Max. TP v týdnu
111	2	1	1	1	1	1
708, 708.7	3	2	2	2	2	2
731	6	4	3	3	3	4
742	22	11	19	17	17	11
743	4	3	2	2	2	3
750	3	1	2	2	2	3
753.6	4	4	3	3	3	4
753.7	9	0	0	0	0	0
Celkem	49	31	30	28	28	31

Zdroj: (ČD Cargo, 2022g)

Z hlediska rozsahu pracoviště strojníků v PP Nymburk dochází k nasazování HKV vykonávajících turnusové i skutečné potřeby odvislé od požadavků GVD v obvodu PP Nymburk i Mladá Boleslav. Traťové výkony na zejména průběžných vlacích (Pn),

manipulačních vlacích (Mn), a vlečkových vlacích (Vleč) mimo elektrifikované tratě v obvodu PJ Nymburk realizují podle GVD motorové lokomotivy nosné řady 742, a dále řady 731, 753.7 a dosluhující řady 750. Spolu s řadami 731 a 742 vykonávají posunovou službu také lokomotivy řady 708 a 708.7, zejména pak ve spojitosti s činností OKV Nymburk při opravách železničních vozů, která jako JOS spadá pod SOKV Ústí nad Labem. Zejména lokomotivy řady 742, 743 a 753.6 realizují turnusové i skutečné potřeby odvislé od GVD v obvodu PP Mladá Boleslav.

Charakteristika výkonů v obvodu PJ Praha ČD Cargo, a. s., a s tím spojená dislokace hnacích vozidel, která je v čase relativně ustálená, značně podmiňuje kvalifikaci a další znalostí lokomotivních čet (LČ) spojených s řízením a odbornou obsluhou lokomotiv uvedených řad, ale také se seznáním stanovených stanic, tratí a vleček. Strojvedoucí PJ Praha jsou navíc určeni pro další výkony, a to i mimo hranice obvodu PJ Praha, zejména na vlacích Nex a Pn vlacích, kde jsou příslušné řady hnacích vozidel nasazovány strojmistrem SOKV. Vybraní strojvedoucí PJ Praha disponují platnými znalostmi dosluhujících stejnosměrných lokomotiv řady 122, 123, spadajících pod SOKV Ústí nad Labem, a stejnosměrných lokomotiv řady 130 a 163, které spadají zejména pod SOKV Ostrava. Strojvedoucí PJ Praha mají dále autorizace na vícesystémové lokomotivy řady 363, 363.5, případně řady 372. Vícesystémové lokomotivy, na jejichž výkonech se vyskytují strojvedoucí PJ Praha, zejména řady 363, jsou dislokovány pod SOKV Ústí nad Labem, SOKV České Budějovice i SOKV Ostrava (viz Obrázek 2):



Obrázek 2 Lokomotiva řady 363 před nasazením na traťový výkon v žst. Praha-Libeň (Autor, 2023)

Dále mají někteří strojvedoucí znalosti interoperabilních lokomotiv řad 383 (SIEMENS Vectron) a 388 (Bombardier TRAXX) nasazovaných na mezinárodní expresní nákladní vlaky Nex. Stejně tak disponují vybraní strojvedoucí PJ Praha znalostmi interoperabilních lokomotiv najatých od cizích provozovatelů, mimo jiné řad 186, 189, a 193. Pod PJ Praha jsou také strojvedoucí, kteří disponují znalostmi vybraných řad elektrických střídavých lokomotiv (E2), mj. řad 230, 240 nebo 242. Střídavé lokomotivy se však na výkonech PJ Praha nevyskytují, zejména vzhledem k značně převažujícímu podílu elektrifikovaných tratí o stejnosměrné napájecí soustavě 3000 V DC v obvodu PJ Praha (ČD Cargo, 2022g).

2.3 Personální potřeby a jízdní výkony strojvedoucích PJ Praha

Systematizace pracovních míst na pozici strojvedoucí u národního dopravce ČD Cargo, a. s., včetně PJ Praha, se v čase neustále vyvíjí. Personální potřeba strojvedoucích v PJ Praha odvíjející se stěžejně od jízdních výkonů dle požadavků GVD, turnusových potřeb, a vypočítané personální zálohy, již dlouhodobě převyšuje počet 300 strojvedoucích, na jaře roku 2023 odpovídá celková personální potřeba v PJ Praha přibližně 305 strojvedoucích (ČD Cargo, 2023p).

2.3.1 Turnusové a personální potřeby strojvedoucích PJ Praha

Personální plány v stanovení požadovaného počtu strojvedoucích v PJ Praha, včetně jednotlivých PP, jsou značně podmíněny požadavky dle platného GVD, a jeho případnými dodatečnými změnami. Vzhledem k reálným možnostem dodržování jízdních dob vlaků nákladní dopravy dle GVD, nejen z důvodů výluk na tratích, ale také vlivem kapacity a vytížeností dráhy, je nutno vycházet ze skutečného plnění GVD. Primárně od potřeb dle platného GVD se odvíjí ostatní výkony dopravce, včetně posunů v obvodu stanic a seřadovacích nádraží. Výše uvedené podmínky spolu s limity rozvržení pracovní doby strojvedoucích dle platné legislativy i podnikové kolektivní smlouvy stěžejně rozhodují o turnusových potřebách strojvedoucích v jednotlivých turnusových skupinách, na základě plánovaných traťových výkonů, obsluh vleček, i posunů. Zejména s ohledem na další překážky ve výkonu práce, včetně doby školení strojvedoucích, výkonu pracovně-lékařských prohlídek, ale také pracovní neschopnosti strojvedoucích, případně čerpání dovolené, je nutné vždy počítat s určitou personální zálohou strojvedoucích, a to i ve vazbě na jednotlivé turnusové skupiny. Vymezená období roku 2018 jsou podmíněna jak dodatečnými změnami v GVD 2017/2018, tak změnami v místních výkonech a jejich organizaci, čímž se pozměňují turnusové a personální potřeby strojvedoucích. Personální potřeba strojvedoucích v PJ Praha

se v obecné rovině odvíjí od turnusové potřeby a stanovené personální zálohy, ta se může u jednotlivých turnusových skupin lišit. Za samostatnou pozornost pak dále stojí náhlé změny ve výkonech mimo požadavky dle GVD, včetně potřeby ad hoc vlaků (do jisté míry zabezpečeno dispečerskými výkony), dále vojenských přeprav, lokomotivních vlaků (Lv), případně služebních vlaků (Služ) pro potřeby provozovatele dráhy a mnohdy zabezpečované právě národním dopravcem ČD Cargo, a. s. Vzhledem k skutečným stavům strojvedoucích ve vztahu k personálním potřebám, vycházel pro PJ Praha podstav strojvedoucích, přičemž s výjimkou období do 5. 2. 2018 se jednalo o podstavy přesahující 20 strojvedoucích. Za vybraná období se podstav blížil počtu 30 strojvedoucích, a to včetně prosince roku 2018 s platností nového GVD 2018/2019, kdy pro PJ Praha vzrostly turnusové potřeba na 272 strojvedoucích a personální potřeba na 325 strojvedoucích.

Níže jsou uvedeny průměrné turnusové a personální potřeby strojvedoucích (zaokrouhlené na celá čísla nahoru) a skutečné počty strojvedoucích (zaokrouhlené na celá čísla dolů) za jednotlivá období roku 2018, ke konci roku představoval v celé PJ Praha stav 297 strojvedoucích (viz Tabulka 11):

Tabulka 11 Personální potřeby strojvedoucích PJ Praha za rok 2018

Vymezené období	Turnusová potřeba	Personální potřeba	Skutečný stav	Podstav strojvedoucích
Od 1. 1. 2018	261	311	292	-19
Od 5. 2. 2018	269	320	291	-29
Od 9. 4. 2018	266	315	292	-23
Od 10. 6. 2018	266	317	293	-24
Od 3. 9. 2018	266	318	292	-26
Od 9. 12. 2018	272	325	297	-28

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

Turnusové potřeby, personální potřeby strojvedoucích, a skutečné stavy strojvedoucích PJ Praha jsou za jednotlivá období roku 2018 blíže rozčleněny mezi jednotlivé JOS, tedy PP Praha-Libeň, PP Beroun, PP Nymburk, a PP Mladá Boleslav, včetně období od 9. 12. 2018 s platností nového GVD (viz Příloha G).

V čase stabilně nejnižší podstavy strojvedoucích vykazuje za rok 2018 PP Beroun, kde převažují výkony na motorových lokomotivách, personální potřeby lehce převyšují 50 strojvedoucích a v čase dochází k lehkému úbytku skutečného stavu. PP Praha-Libeň vzhledem k proměnlivým turnusovým potřebám dle požadavků GVD a odvislých potřeb přechodně nevykazuje pouze podstav, naopak s platností nového GVD 2018/2019 nastává

propad na podstav přibližně 11 strojvedoucích. Nutno zároveň dodat, že i případný vyrovnaný stav či přechodný přebytek strojvedoucích dle vypočítané personální potřeby negarantuje stabilní požadovaný personální stav. Kromě změn ve výkonech strojvedoucích v souvislosti s úpravami platného GVD a výlukami na tratích se jedná dále o náhlé potřeby provozu ad hoc vlaků v mezích kapacity dráhy nad rámec GVD.

Pod PP Mladá Boleslav v roce 2018 setrval počet 54 strojvedoucích, který po postupných změnách v turnusových a personálních potřebách v průběhu roku odpovídal podstavu přibližně 4 strojvedoucích. Dlouhodobě nejvyšší podstavy strojvedoucích v PJ Praha zaznamenává PP Nymburk, spolu s PP Praha-Libeň za rok 2018 nejvíce pozměňovala turnusové potřeby strojvedoucích, s ohledem na plánované místní i traťové výkony. I přes úspěšný nábor nových strojvedoucích od platnosti nového GVD 2018/2019 v PP Nymburk přetrvával podstav přibližně 13 strojvedoucích, zatímco začátkem roku 2018 byl vykázán podstav přibližně 20 strojvedoucích.

Uváděné podstavy strojvedoucích v ČD Cargo, a. s., nejen na úrovni PJ Praha, je nutno řešit strategicky a v dlouhodobém plánu. Zároveň je nutno brát v potaz přetrvávající věkovou strukturu profese strojvedoucího, ve sledovaném roce 2018 téměř 38 % všech strojvedoucích ČD Cargo, a. s. bylo starších 55-ti let. I přes případný přechodný přebytek či vyrovnaný počet strojvedoucích dle vypočtených personálních potřeb je nutno pokračovat v průběžném náboru a výcviku nových strojvedoucích, zejména ve spojitosti s plněním GVD také v budoucnu, ale i potenciálními riziky pozbytí zdravotní způsobilosti, nemocí z povolání či odchody do starobního důchodu.

2.3.2 Výkony strojvedoucích ve vybrané turnusové skupině PJ Praha

Jízdní výkony strojvedoucích ČDC, a. s., včetně PJ Praha a jednotlivých PP, jsou organizovány pomocí jednotlivých turnusových skupin, a to jak ve vazbě na požadované rozvržení jejich pracovní doby a doby odpočinku, tak na plnění posunů, obsluhy vleček i traťových výkonů dopravce odvislých stěžejně od požadavků GVD. Pro přiblížení organizace směn strojvedoucích je jako příklad uvedena turnusová skupina PJ Praha, PP Praha-Libeň, č. 705 za rok 2018 vycházející z potřeb GVD 2017/2018 a GVD 2018/2019.

Směny v turnusových skupinách vykonávají jak strojvedoucí s pevně rozvrženou pracovní dobou, tak strojvedoucí v režimu letmo (viz Kapitola 2.5.2). Skladba směn turnusové skupiny vždy respektuje stanovenou pracovní dobu i stanovené doby odpočinku strojvedoucího, v souladu s legislativou i platnou PKS. Konkrétní strojvedoucí, zejména pak v režimu letmo, nemusí sloužit zpravidla podle skladby směn jedné turnusové skupiny.

Turnusová skupina PJ Praha, PP Praha-Libeň, č. 705 zahrnuje výkony strojvedoucích na posunech, obsluhách vleček, dispečerských výkonech, a na manipulačních vlacích (Mn), včetně režijních jízd (nejen vlaky dle GVD). Turnusová skupina č. 705 zahrnuje také směny strojvedoucích, kteří jsou po dobu své směny operativně k dispozici pro plnění ostatních povinností (záloha za strojvedoucí při vzniklých indispozicích, operativní realizace náhlých výkonů, dále vykonává na příkaz strojmistra tzv. zbrojení lokomotiv, v zimních podmínkách protáčení spalovacích motorů lokomotiv mezi výkony, apod). Vzhledem k převažující skladbě výkonů a jejich charakteru spadají strojvedoucí turnusové skupiny č. 705 z hlediska odměňování pod tarifní stupeň TS 10 (viz Kapitola 2.5.3). Skladba směn turnusové skupiny č. 705, včetně předepsaných dob odpočinku strojvedoucích, vychází vždy na 9 dní po sobě jdoucích.

Turnusová potřeba strojvedoucích pro danou turnusovou skupinu je vypočítána Odborem plánování kapacit ČDC, a. s., jako kompetentní JOS, ta se v obecné rovině odvodí ze součtu délky naplánovaných směn v každém týdnu po vydělení týdenním pracovním fondem strojvedoucího (36 hod). V době platnosti GVD 2017/2018 turnusová potřeba vždy převyšovala počet 9 strojvedoucích, stejně tak s platností nového GVD 2018/2019. Personální záloha strojvedoucích pro PP Praha-Libeň se na základě výpočtů Odboru plánování kapacit, ČDC, a. s. pohybovala v průměru o hodnotách převyšujících 19,36 %, tu je nutno spolu s turnusovými potřebami vypočítat pro každou turnusovou skupinu samostatně pro jednotlivá období a podle změn v plánovaných výkonech. Turnusová potřeba vynásobena koeficientem personální zálohy představuje personální potřebu strojvedoucích pro danou turnusovou skupinu. Níže je uvedena turnusová a personální potřeba strojvedoucích pro turnusovou skupinu č. 705, za předpokladu užití průměrných hodnot personální zálohy za PP Praha-Libeň v jednotlivých obdobích (viz Tabulka 12):

Tabulka 12 Turnusové a personální potřeby strojvedoucích turnusové skupiny č. 705

OBDOBÍ od	TURNUSOVÁ POTŘEBA	PERSONÁLNÍ ZÁLOHA	PERSONÁLNÍ POTŘEBA (odhad)
10. 12. 2017	9,3	19,37 %	11,1
05. 02. 2018	9,4	19,41 %	11,22
17. 06. 2018	9,5	19,47 %	11,35
03. 09. 2018	9,4	19,47 %	11,23
09. 12. 2018	9,5	19,46 %	11,35

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

Personální potřeba v turnusové skupině č. 705 stabilně převyšuje počet 11 strojvedoucích, při předpokladu koeficientu personální zálohy přiměřeně nad průměrnou hodnotou lze vycházet z ustálené potřeby 12 strojvedoucích. Skladba směn strojvedoucích turnusové skupiny č. 705 se po dobu platnosti GVD 2017/2018 vyvíjí, s ohledem na změny plánovaných výkonů dle požadavků GVD. Se začátkem platnosti GVD 2017/2018, od 10. 12. 2017, zahrnovala turnusová skupina č. 705 výkon pod stanicí Praha-Libeň (přehled výkonu práce je pouze informativní), dále dispečerské výkony na zálohách ve stanicích Praha-Malešice a Praha-Libeň, včetně posunů v obvodu stanic, obsluhy vleček připojených na žst. Hostivice a Praha-Malešice, stejně tak vozbu Mn vlaků 85107/85108 (Praha-Malešice – Stránčice), Mn 85120/85121 (Praha-Libeň – Dobřichovice), Mn 85000/85001 (Praha-Libeň - Čelákovice), Mn 85010/85011 (Praha-Libeň – Brandýs nad Labem), Mn 85012/85013 (Praha-Libeň – Neratovice), a související lokomotivní (Lv) vlaky, popřípadě režijní jízdy mezi stanicemi.

Se změnami GVD 2017/2018 od 5. 2. 2018 byla turnusová skupina č. 705 rozšířena o dispečerské výkony, vozby vlaků Mn (85020, 85021, 85022, 85023, 85024, 85029, 85031, 85032, a Mn 85105) mezi stanicemi Praha-Malešice, Praha-Libeň, Hostivice, Jeneč a Středokluky, posuny a obsluhy vlečky pražského letiště připojené na žst. Středokluky, včetně režijních jízd. Další úpravy směn strojvedoucích turnusové skupiny č. 705 s platností od 17. 6. a 3. 9. 2018 jsou odvozeny od drobných změn v GVD, zejména odjezdů a příjezdů vybraných Mn vlaků. S velmi podobnou skladbou směn strojvedoucích počítá turnusová skupina č. 705 také s platností GVD 2018/2019 s platností od 9. 12. 2018 (viz Příloha H).

Na Mn vlaky, posuny, a dispečerské výkony pod turnusovou skupinou č. 705 jsou podle stanovených oběhů HKV nasazovány motorové lokomotivy nosné řady 742. Na některé z posunů a dispečerských výkonů žst. Praha-Libeň jsou nasazovány lokomotivy řady 111. Obdobně jako turnusové výkony strojvedoucích, nemusí být jednoznačně plněny ani plánované oběhy HKV, především z důvodu skutečného stavu provozních lokomotiv jednotlivých řad.

Skladby konkrétních výkonů strojvedoucích v turnusových skupinách vychází stěžejně z požadavků dle GVD, což však v četných případech nemusí odpovídat reálnému provozu. Častými důvody jsou zpoždění a odchýlné jízdní doby nákladních vlaků od oficiálního JŘ, vzhledem k stávajícímu vytížení tratí SŽ vlaky nejen nákladní, ale zejména osobní dopravy. Strojvedoucí je ve věcech provozování drážní dopravy podřízen zejména strojmistrovi, hlavnímu dispečerovi-plánovači a dozorcímu provozu, a strojvedoucímu je tak mnohdy operativně nařízeno odchýlné plnění výkonů ve směně. Z uvedeného vyplývá maximální

flexibilita strojvedoucího, která úzce spočívá v dobrém seznání stanic, vleček a tratí, včetně pražských spojek, ale také v autorizacích na co nejširší počet řad lokomotiv. Nejen podle GVD dochází na obdobných výkonech pod PP Praha-Libeň k postupnému nasazování modernizovaných lokomotiv řady 742.7 (viz Obrázek 3):



Obrázek 3 Lokomotiva řady 742.7 vykonávající posun v žst. Praha-Libeň (Autor, 2023)

2.4 Výcvik a vzdělávací systém strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s.

Řešení personální potřeby strojvedoucích, které se v čase odvíjí stěžejně od požadavků GVD a dalších odvislých výkonů, je úzce provázáno jak s potřebami výcviku nových strojvedoucích v přípravě, tak s nutností prohlubování a udržování znalostí stávajících strojvedoucích, i jejich následného vzdělávání a profesního rozvoje.

Vzdělávací systém strojvedoucích nastavený národním dopravcem ČD Cargo, a. s. musí reflektovat potřeby stabilního přísunu nových strojvedoucích v přípravě a následný rozvoj strojvedoucích, vzhledem k jejich flexibilitě a schopnosti realizovat co nejširší podíl požadovaných výkonů. Uzavírá-li pracovní poměr s ČDC, a. s. nový zaměstnanec bez platné licence strojvedoucího a nedisponuje-li jinými dalšími zkouškami, jeho stanovený výcvik do získání osvědčení strojvedoucího trvá přibližně 9 měsíců, nedochází-li k opakování předepsaných zkoušek nebo k prodlužování jízdního zácviku. Strojvedoucí na základě seznání a autorizací na jednotlivé řady lokomotiv začíná vykonávat směny samostatně téměř po roce od uzavření pracovního poměru, čímž jeho soustavný rozvoj nemusí zdaleka končit. Efektivní realizace traťových výkonů národního dopravce je naopak podmíněna co nejširší kvalifikací strojvedoucích, a to nejen v autorizacích na jednotlivé řady lokomotiv a seznání co nejširšího

počtu tratí, stanic a vleček, ale také ve znalostech polského a německého jazyka, vzhledem k schopnosti strojvedoucích realizovat mezinárodní výkony (ČD Cargo, 2023p).

2.4.1 Podmínky výcviku strojvedoucích ČD Cargo, a. s. PJ Praha

Splňuje-li uchazeč o profesi strojvedoucího kromě nejnižší požadované kvalifikace podmínky zdravotní, psychické způsobilosti a spolehlivosti, a trvá-li zájem uchazeče o práci strojvedoucího, uzavře s ním společnost ČD Cargo, a. s. pracovní poměr na dobu určitou (1 rok) na pozici strojvedoucí v přípravě. Překročí-li z patřičných důvodů zaměstnanec dobu výcviku 1 rok, řeší s ním zaměstnavatel následný postup individuálně. Rámcový postup výcviku strojvedoucího ČDC, PJ Praha je uveden dále (viz Příloha I), spolu s časovým harmonogramem o minimální délce čistého času (viz Příloha J).

Při nástupu nového zaměstnance dochází v rámci úvodního období kromě celkového nástupního procesu k vstupnímu školení zaměstnance ČDC, tedy vstupní školení BOZP, seznámení s pracovištěm, MPBP, a prvotní školení na vzdělávacím portále. Vstupní školení zahrnuje seznámení se základními dokumenty a předpisy zaměstnavatele. Dále dochází k úvodnímu školení týkajícího se BOZP, PO a zdravotní školení první pomoci. Kabinet BOZP je úzce provázán se základním školením v přepravě nebezpečných věcí RID a získání odborné kvalifikace v elektrotechnice pro činnosti na UTZ, stupně „osoba poučená“, v souladu s vyhláškou MD č. 100/1995 Sb., v platném znění (ČD Cargo, 2022h).

Dále kromě výkonu směn pasivního zácvičku na pracovištích posunovače a vozmistra v obvodu stanice Praha-Libeň a pasivního jízdního zácvičku na stanovišti strojvedoucího navazuje na jeho odbornou přípravu 14-ti denní dílenský výcvik v DKV Praha-Vršovice, tedy ve spolupráci s mateřskou společností ČD, a. s., přičemž z hlediska legislativy tento výcvik nutně předchází v případě zkoušky odborné způsobilosti z řízení drážního vozidla na vlečce. Dílenský výcvik strojvedoucího v přípravě je za běžných podmínek vykonán před termínem zahájení kurzu všeobecné odborné způsobilosti, tedy kurzu licence strojvedoucího (ČD Cargo, 2023p).

Kurz VOZ (licence strojvedoucího) je zabezpečován Dopravním vzdělávacím institutem (DVI), a. s., vzdělávacím střediskem v České Třebové. Jedná se mj. o akreditovaný subjekt pro výuku strojvedoucích, a autorizovanou společností u MDČR pro různé profesní kvalifikace. Zároveň jde o dceřinu společnost skupiny ČD, a. s. (DVI, 2023).

S ohledem na organizaci a stanovené termíny kurzů DVI, a. s. se přizpůsobuje ostatní postup ve výcviku strojvedoucího v přípravě, do doby zahájení kurzu všeobecné odborné způsobilosti tedy není nutné absolvovat všechny předepsané směny pasivního zácvičku

na pracovištích posunovače, vozmistra, a strojvedoucího. Může tak být pravděpodobné uplynutí sjednané tříměsíční zkušební doby pracovního poměru ještě před započítáním kurzu VOZ (licence strojvedoucího). Nejpozději s termínem nástupu do kurzu VOZ (licence strojvedoucího) pod DVI, a. s., v České Třebové uzavírá ČDC, a. s., z pozice zaměstnavatele kvalifikační dohodu se zaměstnancem na pozici strojvedoucí v přípravě. Zaměstnanci v rámci kvalifikační dohody vzniká závazek setrvat v pracovním poměru vůči ČDC, a. s. po dobu nejméně 5-ti let ode dne získání kvalifikace strojvedoucího (vykonání ZZOZ), v opačném případě, s výjimkou stanovených podmínek, je zaměstnanec povinen uhradit zaměstnavateli takto vynaložené náklady, a to i při neúspěšném ukončení přípravy na pozici strojvedoucí. Platí vždy povinnost úhrady reálně vynaložených nákladů, nikoliv stanovené paušální částky, celkové náklady na výcvik strojvedoucího v přípravě do vykonání ZZOZ se pohybují o částce přibližně 700 000 Kč, po dobu 5-ti let vykonávání pracovního poměru na pozici strojvedoucí se uvedený závazek poměrně zkracuje (ČD Cargo, 2023p).

Na kurz VOZ (licence strojvedoucího) navazuje teoretický kurz ZOZ (osvědčení strojvedoucího), rovněž v režii DVI, a. s., v České Třebové, tato celková doba představuje podle plánů a organizace kurzů 8 týdnů. V mezidobí podle termínů sjednaných mezi DVI, a. s. a DÚČR dochází k vykonání zkoušek VOZ, přičemž její případný neúspěšný pokus může strojvedoucí v přípravě nanejvýš dvakrát opakovat. Teoretický kurz osvědčení strojvedoucího navazující obsahově na kurz licence strojvedoucího (viz Příloha A) zahrnuje část týkající se konkrétního druhu drážního vozidla (viz Příloha B) a znalostí vymezené dráhy nebo její části (viz Příloha C).

ZOZ strojvedoucího v oblasti znalosti vymezené dráhy stěžejně zahrnuje znalosti Dopravního a návěštního předpisu SŽ (SŽDC) D1, dále Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy SŽ D3, předpisu o telefonním provozu SŽ T1, předpisu o radiovém provozu SŽ T7, a předpisu pro obsluhu radiového zařízení SŽ Z11. Vedle předpisů SŽ jako provozovatele dráhy se dále jedná o znalosti předpisů a směrnic ČDC, a. s., z pozice dopravce, a to zejména PTs9-B Provoz a technologie sestavy vlaků, PTs10-B Lokomotivní čety, a KVs3-B Provoz a obsluha brzdových zařízení železničních kolejových vozidel. V oblasti znalostí konkrétního druhu drážního vozidla se kurz ZOZ váže na hnací vozidla motorová trakce (M), konkrétně na technický popis lokomotiv řady **704, 708, 708.7, 742, 742.7, 750 a 753.7**. Uvedené znalosti však prokazuje strojvedoucí v přípravě až v rámci absolvování ZZOZ, nikoliv s datem ukončením kurzu u DVI, a. s. (ČD Cargo, 2023p).

Po absolvování kurzu VOZ (licence strojvedoucího) spolu s teoretickým kurzem ZOZ (osvědčení strojvedoucího) probíhá alespoň třítydenní samostatná příprava na složení odborné

zkoušky DSp-5, přičemž samostatnou přípravu doplňují průběžné konzultace s přiděleným SI. Odborná zkouška DSp-5 je komisionální, skládá se z písemné části (otázky s třemi možnými odpověďmi a právě jednou správnou odpovědí) a ústní části, zkušební komise je tříčlenná. Získal-li strojvedoucí v přípravě u obou částí zkoušky alespoň 80 % možných bodů, je hodnocen stupněm „**prospěl**“, v opačném případě je hodnocen stupněm „**neprospěl**“ a neúspěšný pokus může nanejvýš dvakrát opakovat. Obsahově se odborná zkouška DSp-5 týká znalostí vybraných ustanovení Dopravního a návěstního předpisu SŽ D1, předpisu SŽ Z11, interních norem ČDC, PTs9-B provoz a technologie sestavy vlaků, práce lokomotivních čet dle PTs10-B, a provozu a obsluhy brzdových zařízení dle KV3-B (ČD Cargo, 2023p).

Po úspěšném složení odborné zkoušky DSp-5 smí strojvedoucí v přípravě přistoupit k aktivnímu jízdnímu záviku na stanovišti strojvedoucího, který je rozložený do jednotlivých směn s dozorcujícím strojvedoucím, popřípadě s přiděleným strojvedoucím instruktorem (SI), který spolu s nadřízenými pracovníky skupin lokomotivních čet organizuje a kontroluje průběh jízdního záviku. Samotný aktivní jízdni závik trvá o délce nejméně 12 týdnů (předpoklad týdenní pracovní doby 36 hodin) a probíhá na lokomotivách řady **704**, **708**, **708.7**, **742**, **742.7**, případně také **753.7**. Aktivní jízdni závik je provázen průběžnými konzultacemi s pracovníky skupin lokomotivních čet PJ Praha, spolu s přiděleným SI posuzují možnost přistoupení strojvedoucího v přípravě přistoupení k vykonání ZZOZ, případně rozhodují o prodloužení záviku. Výše uvedený průběh přípravy odpovídá délce alespoň 13 týdnů. Je-li strojvedoucí v přípravě připuštěn k vykonání ZZOZ, časový postup se dále stěžejně odvíjí od stanovených termínů zkoušek, do uvedeného data probíhají vedle samostatné přípravy další průběžné konzultace s přiděleným SI. Uspěje-li strojvedoucí v přípravě v praktické části ZZOZ (předvedení řízení daného druhu drážního vozidla na vymezené dráze v reálném provozu), přistupuje k části teoretické, neuspěje-li u některé části ZZOZ, může neúspěšnou část nanejvýš dvakrát opakovat (ČD Cargo, 2022h).

Pokud byly splněny všechny výše uvedené podmínky, uzavře ČDC, a. s., se zaměstnancem pracovní poměr na pozici strojvedoucí. Následně probíhají autorizace strojvedoucího na jednotlivé řady motorových lokomotiv v obvodu svého pracoviště a seznání jednotlivých tratí, stanic a vleček, podle čehož může být strojvedoucí postupně nasazován na samostatné traťové výkony, ze začátku však nadále pod dozorem přiděleného SI.

Jedná-li se o nového zaměstnance v ČDC, a. s., z hlediska mzdového zařazení je zaměstnanec na pozici Strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118) odměňován smluvní mzdou (SM), v současné době o měsíční výši 27 690 Kč (ČD Cargo, 2023p).

Po dobu výkonu aktivního jízdního závěru od úspěšného vykonání odborných zkoušek DS_p-5 spadá strojvedoucí v přípravě pod tarifní skupinu TS 7, tedy po zbytek výkonu pracovního poměru na této pozici. Po vykonání ZZOZ je zaměstnanec na pozici Strojvedoucí (KZAM 83112) zařazen pod tarifní skupinu TS 9 – TS 11 podle druhu realizovaných výkonů (ČD Cargo, 2014).

2.4.2 Průběžná školení a periodické zkoušky strojvedoucích

Prohlubování, udržování, doplňování, a ověřování stávajících znalostí strojvedoucích ČDC, a. s. je stěžejně zabezpečováno pravidelnými školeními, periodickými, popřípadě mimořádnými zkouškami. Periodické zkoušky jsou vykonávány za účelem průběžného ověřování stanovených znalostí v předepsaném rozsahu, včetně případných aktuálních změn nebo novel předpisů, směrnic nebo jiných norem závazných pro výkon činnosti strojvedoucího. Vždy od data vykonání dotyčné odborné, periodické, mimořádné zkoušky či zkoušky z odborné způsobilosti běží stanovený časový cyklus pro vykonání periodické zkoušky. Školení se provádí prezenčně, případně distanční formou přes Vzdělávací portál ČDC, ověřování znalostí se v rámci pravidelného školení provádí písemně, případně elektronicky. Semináře a školení se svým zaměřením dělí na část dopravní, nákladní přepravy, technickou, a všeobecnou. Kurzy a školení jsou realizovány lektory ČDC, popřípadě dodavatelsky akreditovaným subjektem (ČD Cargo, 2022h).

Zároveň platí povinnost evidovat doklady o vykonání příslušných zkoušek, a to podle jejich charakteru v Zápisu o zkoušce, případně v Dokladu o školení. Stejně tak je nutné evidovat příslušná školení a zkoušky v informačním systému IS EGJE spolu s ostatními údaji, mj. včetně zdravotní způsobilosti, platností daných kvalifikací zaměstnance, či seznání stanic, vleček, nebo tratí (ČD Cargo, 2022i).

Je-li výsledek periodické zkoušky neúspěšný, musí být strojvedoucímu pozastavena činnost, resp. její část, na kterou byla periodická zkouška vázána, a to do okamžiku úspěšného výsledku opravné periodické zkoušky. Nepodaří-li se strojvedoucímu úspěšně složit periodickou zkoušku ani na opravný pokus, je podroben ověření kvalifikace formou mimořádné zkoušky. Mimořádná zkouška se ve stanoveném rozsahu dále nařizuje v případě nedodržení předpisů, směrnic nebo norem takovým způsobem, který vedl ke vzniku mimořádné události (MU), anebo byla zjištěna taková neznalost, která ohrožuje bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy. Stejně tak dochází k mimořádné zkoušce, nezúčastnil-li se strojvedoucí předepsaného školení ve stanoveném anebo náhradním termínu. Strojvedoucí se stejně tak musí podrobit mimořádné zkoušce, nevykonával-li činnost

strojvedoucího po dobu alespoň 1 rok (přezkoušení ze ZOZ), případně nevykonával předepsaná školení či zkoušky. Mimořádné zkoušky se zároveň nařizují v případě vydání nových předpisů anebo při jejich novelizacích, které mají za následek podstatné změny v provozování dráhy, drážní dopravy, případně jiné podstatné změny ve výkonu činnosti strojvedoucího (ČD Cargo, 2022h).

2.4.3 Další vzdělávání a rozvoj strojvedoucích

Další zvyšování kvalifikace strojvedoucích ČDC, a. s., PJ Praha, je stěžejně obsaženo přípravou a vykonáním ZOZ na elektrická hnací vozidla (E), rámcový postup při výcviku je uveden níže (viz Příloha K). včetně nejkratšího možného časového harmonogramu, pomínou-li se okolnosti organizace výcviku, případné opakování zkoušek či prodloužení jízdního závěru (viz Příloha L).

Jedná se zde o rozdílovou zkoušku, která se vztahuje na znalost dalšího druhu drážního vozidla. Je-li daný strojvedoucí ČDC, a. s., PJ Praha, vyčleněn pro zvýšení kvalifikace rozšířením osvědčení na elektrická hnací vozidla, kurzu v DVI, a. s., v České Třebové za běžných okolností předchází alespoň třídní dílenský výcvik na elektrických hnacích vozidlech v SOKV Ústí nad Labem. S ohledem na organizaci a stanovené termíny kurzů ze strany DVI, a. s., v České Třebové se odvíjí další postup výcviku strojvedoucího. Samotný kurz DVI, a. s. na elektrická hnací vozidla je alespoň dvoutýdenní, přičemž nejméně 1 týden výuky se týká prohlubování znalostí VOZ (zejména stavby tratí, energetiky, návěstí pro elektrický provoz) a technického popisu stejnosměrných elektrických lokomotiv řady **111**, **122**, **123**, **130** a **163**. Zbývá část kurzu zahrnuje technický popis vícesystémových lokomotiv řady **363** a **363.5** (ČD Cargo, 2023p).

Spolu s nejméně dvoutýdenním aktivním jízdním závěrem na stejnosměrných lokomotivách řad **111**, **122**, **123**, **130** a **163**, a vícesystémových řad **363** a **363.5**, a to pod dozorem strojvedoucím nebo přiděleným SI. Následují průběžné konzultace s přiděleným SI na pracovišti PJ Praha týkající se stěžejně elektrického provozu a technického popisu lokomotiv. Pracovníci skupin lokomotivních čet spolu s přiděleným SI na základě průběhu jízdního závěru a konzultací rozhodují o připuštění strojvedoucího k vykonání ZZOZ ve stanoveném termínu, popřípadě o prodloužení doby závěru. ZZOZ vztahující se na E jsou svým průběhem v zásadě koncipovány obdobně jako ZZOZ na M, svou povahou představují rozdílovou zkoušku, která se v PJ Praha přednostně zaměřuje na stejnosměrná hnací vozidla E1 (ČD Cargo, 2022h).

Po úspěšném vykonání ZZOZ absolvuje strojvedoucí jednotlivá elektrická seznání stanic, tratí a vleček. Stejně tak strojvedoucí skládá autorizace na stejnosměrné lokomotivy řady **111, 122, 123, 130 a 163**, a také na vícesystémové lokomotivy řady **363 a 363.5**, čímž může začít samostatně vykonávat směny na posunech, obsluhu vleček i na traťových výkonech, byť ze začátku převážně pod dozorem přiděleného SI.

Zvyšování kvalifikace strojvedoucích ČDC, a. s., nabývá na neustále větším významu v znalostech německého, ale také polského jazyka, což se týká i strojvedoucích PJ Praha s nástupními místy v Liberci a Turnově. Pro ČDC, a. s. jsou dodávány vzdělávací kurzy jak německého, tak polského jazyka, s cílem získání znalostí těchto jazyků minimálně na úrovni B1 dle CEFR, včetně cizojazyčné odborné terminologie v provozování dráhy a drážní dopravy. Prokázání znalosti cizího jazyka minimálně na úrovni B1 je jednou z podmínek pro získání ekvivalentu ZOZ v zemích EU. Neméně důležitá je pro strojvedoucí znalost technického popisu interoperabilních lokomotiv a jejich odborné obsluhy, tyto kurzy si naopak organizuje a vykonává ČDC ve své režii a se svými lektory. Na již dosaženou kvalifikaci strojvedoucích v ZOZ vztahující se na elektrická hnací vozidla navazují odborná školení strojvedoucích, která se týkají zejména lokomotiv řady 383 (SIEMENS Vectron), 388 (Bombardier TRAXX), případně lokomotiv řady 186, 189 nebo 193 najatých od cizího provozovatele. Kromě získání ekvivalentu ZOZ v sousedních státech pro zahraniční výkony jsou pro strojvedoucí důležité zkoušky D100-103 pro výkon v pohraničních stanicích na území cizího státu. Zkouškami D100-103 disponují i někteří strojvedoucí PJ Praha, včetně cca 15-ti strojvedoucích zkouškou D102 (Slovensko), vykonávajících službu v pohraniční stanici Kúty (ČD Cargo, 2023p).

2.5 Charakteristika profese strojvedoucího ve společnosti ČD Cargo, a. s., PJ Praha

Strojvedoucí jako člen lokomotivní čety je při výkonu své činnosti podřízen oprávněné osobě, která řídí, organizuje, případně kontroluje práci lokomotivních čet, přičemž za tuto činnost je daná osoba odpovědná ve vztahu k lokomotivním četám. Funkčně nejbližším nadřízeným strojvedoucího je příslušný strojmistr PJ Praha, a dále z hlediska provozování drážní dopravy je strojvedoucí podřízen hlavnímu dispečerovi-plánovači ČDC, dozorcímu provozu-vedoucímu směny v daném obvodu PJ a PP, a ostatním vedoucím zaměstnancům PJ Praha a domovského PP. Z hlediska provozování dráhy je strojvedoucí při výkonu své činnosti dále podřízen všem osobám, které organizují a řídí drážní dopravu na dané dráze (ČD Cargo, 2012).

2.5.1 Činnost strojvedoucího, povinnosti strojvedoucího

Strojvedoucí je povinen mít u sebe při výkonu své činnosti **služební průkaz**, dále platnou **licenci strojvedoucího** (dříve v případě jízdy na vlečce platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla), platné **osvědčení strojvedoucího**, písemné pokyny RID, provozní záznam strojvedoucího, přenosnou kapesní svítilnu s bílým světlem, dále funkční mobilní telefon v rámci vnitropodnikové bezdrátové telekomunikační sítě ČD, zařízení, na kterém může strojvedoucí přechíst aktuální čas, píšťalku, a tiskopis předběžného záznamu o úrazu. V případě výkonu směny strojvedoucího na trati s režimem dle D3 musí mít strojvedoucí dále u sebe zmocnění k prováděcímu nařízení D3. Vykonává-li strojvedoucí svou činnost mimo území ČR, je dále povinen mít u sebe občanský průkaz a doklad o uzavření zdravotního pojištění. Na případném průniku drah je pro výkon směny strojvedoucího také nutný průkaz vydaný spolupracujícím dopravcem. Obdobně důležité jsou pro výkon činnosti strojvedoucího také předepsané tiskopisy, včetně SJŘ, stanovených TTP pro danou trať, a dále ostatní inventář příslušného HKV.

Při výkonu své činnosti je strojvedoucí povinen postupovat jak v souladu s platnými právními předpisy, tak v souladu s předpisy, normami, a směrnicemi ČDC jako dopravce i SŽ jako provozovatele dráhy, a s příkazy nadřízených osob. Stejně tak je strojvedoucí vázán postupy a jinými návody k řízení a odborné obsluze daného HKV a určených technických zařízení na něm, zejména pak při provozu a jízdě, přejímce, a odstávce dané lokomotivy. Strojvedoucí je povinen v rámci výkonu svých činností předepsaným způsobem používat OOPP, které jsou zabezpečované zaměstnavatelem. Činnost strojvedoucího ve směně určuje zejména strojmistr, popřípadě jiný pověřený zaměstnanec, přičemž strojmistrovi, hlavnímu dispečerovi-plánovači, dozorčímu provozu-vedoucímu směny, nebo jinému nadřízenému zaměstnanci, zároveň neprodleně nahlašuje strojvedoucí svá náhlá onemocnění, nevolnost, pocity únavy, před anebo v průběhu výkonu své činnosti, pro svůj vliv na řádný a bezpečný výkon práce. Bližší povinnosti strojvedoucího při výkonu své směny jsou uvedeny dále (viz Příloha M).

Je-li lokomotivní četa dvoučlenná, za vedení vlaku odpovídá ten strojvedoucí, který právě vede vlak, přičemž plní stanovené povinnosti a rozhoduje o řešení vzniklých situací. V případě ohrožení bezpečnosti provozu či neschopnosti strojvedoucího, který vede vlak, je druhý ze strojvedoucích povinen zasáhnout a učinit úkon pro odvrácení nebezpečí. Oba ze strojvedoucích jsou při nástupu na směnu povinni seznámit se s nově vydanými nařízeními, opatřeními, mimořádnostmi nebo jinými změnami v předpisech, což musí potvrdit svým podpisem i uvedením data svého podpisu (ČD Cargo, 2012).

2.5.2 Organizace pracovní doby a směn strojvedoucích

Strojvedoucí ČDC, a. s. jako zaměstnanci s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou ve vícesměnném režimu mají v souladu s platnou PKS stanovenou týdenní pracovní dobu 36 hodin, a to bez snížení mzdy. Zároveň přísluší strojvedoucímu ČDC, a. s. 5 týdnů dovolené.

Stanovená období pro rozvržení pracovní doby strojvedoucích jsou vždy od 1. 1. do 30. 6. a od 1. 7. do 31. 12. Má-li strojvedoucí pevné rozvržení pracovní doby (turnus), musí na vyrovnávací období (36 týdnů) obdržet písemný rozvrh pracovní doby a být s ním prokazatelně seznámen, a to alespoň 2 týdny před začátkem vyrovnávacího období. Pracovní doba strojvedoucího musí být rozvržena tak, aby za vyrovnávací období odpovídala stanovené týdenní pracovní době. V jednotlivých kalendářních měsících musí být dodržen rozdíl mezi stanoveným rozvrhem směn a stanovenou týdenní pracovní dobou ± 15 hod (lze ujednat rozdíl ± 30 hod). V rámci vyrovnávacího období může zaměstnavatel přeplánovat turnusové směny strojvedoucích, a to zejména z provozních důvodů, včetně výluk či změn v GVD.

Mimo strojvedoucích s pevným rozvržením pracovní doby dále figurují strojvedoucí v režimu letmo, pro které se používá fiktivní plán vycházející ze stanovené týdenní pracovní doby. Strojvedoucím v režimu letmo se plánují směny tak, aby byly zabezpečeny provozní potřeby výkonu práce, přičemž v jednotlivých kalendářních měsících může rozdíl mezi plánovanou pracovní dobou a stanovenou týdenní pracovní dobou činit nanejvýš ± 10 hod. Strojvedoucí se musí dozvědět o době nástupu na konkrétní směnu nejpozději při ukončení předchozí směny, avšak alespoň 48 hod před nástupem. Jak strojvedoucí v režimu letmo, tak ale strojvedoucí v turnusu, může, po dohodě se zaměstnavatelem a za odměnu poskytnutou podle platné PKS, nastoupit také na směnu, o které se dozví i v době kratší než 48 hod předem.

Maximální stanovená délka směny strojvedoucích reflektuje podmínky dle NV č. 589/2006 Sb., v platném znění, přičemž délka směny naopak nesmí být kratší než 7 hodin (směna zasahující do dvou kalendářních dnů nesmí být kratší než 10 hod. a 17 minut), není-li stanoveno jinak. Při výkonu dané směny čerpá strojvedoucí přestávku v práci na jídlo a oddech, která není součástí pracovní doby a její podmínky se řídí ustanoveními zákoníku práce. Stejně tak strojvedoucí čerpá přiměřenou dobu na oddech a jídlo (PDOJ), není-li mu možné poskytnout přestávku v práci na jídlo a oddech. Strojvedoucí čerpá nejdéle po 6-ti hodinách alespoň část PDOJ o minimální délce 15-ti minut, zároveň platí minimální rozsah PDOJ nejméně 30 minut ve směně, případně 45 minut, je-li nepřetržitý výkon práce delší než 8 hodin, anebo 60 minut, jedná-li se o nepřetržitý výkon práce delší než 12 hodin. Je-li nad rámec přestávek směna strojvedoucího dělená, může být rozdělena na dvě, po dohodě až na tři

části, přičemž celková doba rozdělení směny nesmí být delší než směna samotná, a každé rozdělení směny musí být delší než 1 hodina a zároveň kratší než 6 hodin. Délka směny spolu s rozdělením směny odpovídá době výkonu. Dojde-li ke zpoždění či jinému nepředvídatelnému vlivu, původní charakter směny strojvedoucího se nemění, takováto doba výkonu zahrnuje práci přesčas, s případným snížením doby rozdělení směny.

Nepřetržitý odpočinek strojvedoucího ČDC mezi dvěma směnami v zásadě odpovídá podmínkám dle ustanovení NV č. 589/2006 Sb., v platném znění. Z hlediska nepřetržitého odpočinku v týdnu podle platné PKS náleží strojvedoucímu během každých 7 kalendářních dnů po sobě jdoucích nepřetržitý odpočinek o délce alespoň 36 hod, avšak nejméně jednou za dva týdny o délce alespoň 48 hod. Nepřetržitý odpočinek strojvedoucího v týdnu musí připadat na sobotu i neděli alespoň jednou za kalendářní měsíc, slouží-li podle turnusu, popřípadě alespoň jednou za dva týdny, slouží-li v režimu letmo, není-li dohodnuto jinak.

Podmínky výkonu práce strojvedoucích přesčas vycházejí u ČDC z ustanovení zákoníku práce, zároveň však PKS stanoví podmínku, že práce přesčas během 52 týdnů po sobě jdoucích (od 1. 1. do 31. 12.) nesmí v průměru přesáhnout 8 hod. týdně. Nad rámec rozvrhu směn strojvedoucího lze také konkrétně a prokazatelně ujednat dohodu o pracovní pohotovosti, pro předpoklad naléhavé potřeby výkonu práce. (ČD Cargo, 2022j)

2.5.3 Systém odměňování strojvedoucích

Strojvedoucí je v souladu s platnou PKS odměňován podle stanoveného tarifního rozpětí, s ohledem na vymezenou tarifní mzdu vyjádřenou tarifním stupněm a stupnicí, a další mzdové složky. PKS je uzavřena mezi ČDC, a. s., jako zaměstnavatelem a celkem 9-ti odborovými organizacemi působícími u ČDC (ČD Cargo, 2022j).

Mzdové zařazení strojvedoucího se podle konkrétního charakteru výkonu pohybuje v tarifních stupních TS 9 (výhradně v případě posunu na vlečce), TS 10 (při převažujících posunech a traťových výkonech spojených s obsluhou nácestných stanic v obvodu dané PJ), a TS 11 (převážně traťové výkony, včetně pohraničních stanic, tratí, peážních tratí). Za mezinárodní traťové výkony je strojvedoucí odměňován podle uzavřené smlouvy o výši mzdy, podmínky odměňování profese Strojvedoucí instruktor (KZAM 83110) se rovněž řídí smluvní mzdou (ČD Cargo, 2014).

Pracovníci ČDC na pozici Strojvedoucí (KZAM 83112) a Strojvedoucí instruktor (KZAM 83110) z hlediska odměňování podléhají stupnici 4, zaměstnanci na pozici Strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118) spadají pod stupnici 3. Mzda profese strojvedoucího je časová, v obecné rovině je založena na součinu odpracované doby a hodinového mzdového

tarifu dle přiznaného tarifního stupně a stupnice. Podle konkrétní skladby směn náleží strojvedoucímu vedle příplatku za práci ve ztíženém pracovním prostředí také příplatek za noční práci (v období 22:00 – 6:00 hod), za práci o sobotách a nedělích, a za práci v dělené směně (v době rozdělení směny). Strojvedoucímu dále přísluší odměna za flexibilní nástup (pro strojvedoucí v turnusu i v režimu letmo dle vyrozumění v čase), za nepravidelný nástup na směnu (je-li začátek směny mezi 22:00 a 04:59 hod, anebo konec směny mezi 22:01 a 05:00 hod), za flexibilitu (na základě písemné dohody se zaměstnavatelem o dočasné změně místa výkonu práce), za pracovní pohotovost (v souladu s plněním uzavřené dohody o pracovní pohotovosti), a dále odměny při prostojích a nepříznivých povětrnostních vlivech (obojí zahrnuje náhradu mzdy o sjednané výši procent průměrného výdělku). Strojvedoucí má nárok na příplatek za práci přesčas o výši 35 % průměrného výdělku, nebylo-li sjednáno čerpání náhradního volna za práci přesčas (náleží odměna za jeho čerpání), popřípadě 40 % průměrného výdělku, jedná-li se o práci přesčas, která bezprostředně navazuje na směnu.

Dále je strojvedoucí odměňován při svém odborném rozvoji, a to jak při školení, tak v rámci prohlubování odborné způsobilosti či zvyšování kvalifikace v zájmu zaměstnavatele. Stejně tak dochází k plnění náhrady mzdy při nařízených lékařských prohlídkách strojvedoucího (strojvedoucímu přísluší pracovní volno s náhradou mzdy o průměrném výdělku).

Strojvedoucímu dále náleží osobní ohodnocení, a to se zřetelem na praxi, osobní přístup, předpoklady a výkonnost, v souladu se stanovenými zásadami pro poskytování osobního hodnocení (neplatí pro strojvedoucí v přípravě). Zaměstnanci na pozici strojvedoucí jsou poskytovány i další odměny, včetně odměn za plnění mimořádných úkolů a zvláštních odměn při pracovních osobních výročích (ČD Cargo, 2022j).

Za samostatnou pozornost stojí náborový příspěvek jako druh specifického příspěvku pro nového, avšak již s platnou licenci a osvědčením dříve vyškoleného, zaměstnance na pozici strojvedoucí, a to o výši 100 000 Kč. Pro nové zaměstnance na pozici strojvedoucí v přípravě platí sjednaný motivační program, konkrétně při úspěšném získání licence strojvedoucího je vyplacena jednorázová odměna o výši 20 000 Kč, dále rovněž odměna 20 000 Kč na základě úspěšného vykonání odborné zkoušky DSp-5, 40 000 Kč za úspěšné vykonání ZZOZ, a po uplynutí dvou měsíců od zahájení výkonu samostatných směn odměna o výši 20 000 Kč (ČD Cargo, 2023p).

3 NÁVRHY PRO STANOVENÍ POŽADOVANÉHO POČTU STROJVEDOUCÍCH, POTŘEBNÉ KVALIFIKACE A SYSTÉMU VZDĚLÁVÁNÍ

V této kapitole níže jsou uvedeny návrhy na možné úpravy v nastavení počtu strojvedoucích, na základě vypočítané personální zálohy a stanovené personální potřeby, ve vztahu jak k turnusové skupině č. 705 spadající pod PP Praha-Libeň, tak k jednotlivým PP a PJ Praha celkově. Návrhy vycházejí z vymezeného období roku 2018, resp. platnosti GVD 2017/2018, a v návaznosti GVD 2018/2019. Spolu s možným nastavením požadovaného počtu strojvedoucích jsou představeny návrhy na možné změny v kvalifikaci strojvedoucích, a také v systému vzdělávání strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s. Účelem uvedených návrhů je jak možné zvýšení stability a spolehlivosti přísunu nových strojvedoucích, tak hlubší upevnění jejich požadovaných znalostí a dovedností v rámci výcviku.

3.1 Návrhy pro stanovení požadovaného počtu strojvedoucích

Ve věcech nastavení požadovaného počtu strojvedoucích, nejen pro konkrétní turnusové skupiny, ale také pro jednotlivé JOS, a ve výsledku pro ČDC, a. s., jako celek, sehrává stěžejní roli stanovení odpovídající výše turnusové potřeby strojvedoucích a zároveň odpovídající personální zálohy. Vycházet lze z níže uvedeného vztahu:

$$PP = TP + PZ \quad (3)$$

Kde: PP ... personální potřeba strojvedoucích (-)
TP ... turnusová potřeba strojvedoucích (-)
PZ ... personální záloha strojvedoucích (-)

Plánované turnusové potřeby strojvedoucích, odvislé zejména od požadovaných místních, dispečerských, i traťových výkonů dle GVD, jsou založeny na souhrnu délek směn v daném týdnu pro určitou turnusovou skupinu a vydělením týdenním pracovním fondem strojvedoucího (36 hod). Stanovení turnusové potřeby strojvedoucích reflektuje rozvržení jejich týdenní pracovní doby ve vztahu k plánovaným výkonům i předepsaným dobám odpočinku za dané období. Ačkoliv existují plány směn, které zahrnují přímo předepsané výkony dle GVD, mnohdy je plnění předepsaných výkonů ve směně spíše informativní. Strojvedoucí ČDC na příkaz hlavního dispečera-plánovače, dozorčího provozu, popřípadě strojmistra, realizuje ve své směně odchylné výkony dle náhlých potřeb v provozu, nejen v souvislosti s rozdílným plněním GVD. Z uvedeného důvodu není nutné navrhovat úpravy přímo ve výpočtech předepsaných turnusových potřeb, nastavení požadovaného výpočtu,

směřující eventuálně k stabilnějšímu plnění požadovaných výkonů, lze upravovat vhodněji prostřednictvím stanovených personálních záloh.

3.1.1 Návrh pro stanovení možné personální zálohy

Personální záloha o požadované výši po přičtení k turnusové potřebě (případně vynásobením koeficientem personální zálohy) obecně vymezuje personální potřebu strojvedoucích pro ČDC, a. s., konkrétní JOS i stanovené turnusové skupiny. Dle níže uvedeného vztahu lze obecně odvodit výpočet personální zálohy:

$$PZ = f_k - D - P_{SZ} - PN - P_{ost.} \quad (4)$$

Kde: PZ ... personální záloha strojvedoucích (-)

f_k ... kalendářní časový fond (h)

D ... řádná dovolená (h)

P_{SZ} ... překážka v práci z důvodů školení, zdravotních prohlídek (h)

PN ... doba odhadované pracovní neschopnosti (h)

$P_{ost.}$... ostatní překážky v práci (h)

Při dosazení za vymezené proměnné ponížující fond pracovní doby za stanovené období (52 týdnů po sobě jdoucích) lze pro účel demonstrace výpočtu vycházet z vypočítané personální zálohy o výši 23,08 %, po jejím odečtení od kalendářního časového fondu je zjištěn předpokládaný fond pracovní doby (viz Tabulka 13):

Tabulka 13 Výpočet navrhované personální zálohy

Řádek	UKAZATELE	HODNOTA	HODNOTA (%)
1.	Kalendářní časový fond	52 týdnů (1872 hod)	100 %
2.	Dovolená dle PKS	5 týdnů (180 hod)	9,62 %
3.	Doba školení, zdravotních prohlídek, apod.	2 týdny (72 hod)	3,85 %
4.	Průměrná doba pracovní neschopnosti	4 týdny (144 hod)	7,69 %
5.	Ostatní překážky v práci / Ost. factory	1 týden (36 hod)	1,92 %
6.	Personální záloha celkem (součet ř.2-5)	12 týdnů (432 hod)	23,08 %
7.	Předpokládaný časový fond prac. doby (rozdíl ř. 1-6)	40 týdnů (1440 hod)	76,92 %

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (CZSO, 2022); (ČD Cargo, 2023p)

Personální zálohu strojvedoucích ve vztahu k turnusové potřebě lze odvodit od teoreticky stanovené pracovní doby za kalendářní časový fond roku 2018 (52 týdnů po sobě jdoucích), tu je nutno ponížít o dobu řádné dovolené (5 týdnů v kalendářním roce), a dále o překážky v práci, tedy zejména podrobování se povinným školením, periodickým a mimořádným zkouškám, zdravotním prohlídkám, a s tím spojenou dobou pracovního volna (dle zjištěných předpokladů lze s rezervou uvažovat dobu 2 týdnů).

Stejně tak je v rámci personální zálohy nutno zahrnout předpokládanou dobu dočasně pracovní neschopnosti za vymezené období, z důvodů nemoci, pracovních a ostatních úrazů. Podle zjištění Českého statistického úřadu (CZSO, 2022) za první pololetí roku 2022 dosahovalo průměrné procento pracovní neschopnosti pro nemoc a úraz přibližně 6,31 % v odvětví CZ NACE 49 (Pozemní a potrubní doprava), průměrný počet dnů pracovní neschopnosti na jeden nově hlášený případ celkem představuje 24,53 dní. Vzhledem k specifikům pracovního prostředí profese strojvedoucího je vhodné uvažovat nadprůměrnou hodnotu, pro účel demonstrace výpočtu lze uvažovat průměrnou dobu pracovní neschopnosti celkem 4 týdny (při přepočtu je možné uvažovat procento pracovní neschopnosti 7,69 %).

Odpovídající hodnota personální zálohy musí zohledňovat co nejširší počet relevantních proměnných, nelze tedy opomenout ani ostatní překážky v práci či jiné důležité okolnosti (kromě kondičních pobytů čerpaných dle PKS jde zejména o čerpání pracovního volna z důvodů důležitých osobních překážek či účasti v mimořádné události a jejího odstraňování). V rámci demonstrace výpočtu je pro společnou proměnnou uvažována délka 1 týden (po přepočtu 1,92 %).

3.1.2 Stanovení požadovaného počtu strojvedoucích turnusové skupiny č. 705

Za předpokladu platnosti personální zálohy o zjištěné výši 23,08 % lze na základě stávajících turnusových potřeb odvodit personální potřebu strojvedoucích pro turnusovou skupinu č. 705 pod PP Praha-Libeň podle potřeb GVD 2017/2018 a začátkem GVD 2018/2019. Zůstane-li shodná personální záloha při uvedených změnách turnusových potřeb v čase, stanoví se personální potřeby strojvedoucích jen nepatrně vyšší oproti původním hodnotám. Při zaokrouhlení platí stále předpoklad personální potřeby 12 strojvedoucích, jelikož personální potřeba turnusové skupiny č. 705 v čase stále překračuje počet 11 strojvedoucích (viz Tabulka 14):

Tabulka 14 Stanovení personální potřeby turnusové skupiny č. 705 pod PP Praha-Libeň

DOBA od:	TURNUSOVÁ POTŘEBA	NOVÁ PERSONÁLNÍ ZÁLOHA	NOVÁ PERSONÁLNÍ POTŘEBA
10. 12. 2017	9,3	23,08 %	11,45
05. 02. 2018	9,4	23,08 %	11,57
17. 06. 2018	9,5	23,08 %	11,7
03. 09. 2018	9,4	23,08 %	11,57
09. 12. 2018	9,5	23,08 %	11,7

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

Uvedený výpočet vychází z užití stanovené personální zálohy o shodné výši, pro účel demonstrace výpočtu, tedy že by zjištěná personální záloha přesně odpovídala požadavkům turnusové skupiny č. 705 pod PP Praha-Libeň. Personální zálohu je však vždy vhodné určit pro každou turnusovou skupinu samostatně, zejména s ohledem na pravděpodobné procento pracovní neschopnosti a ostatní překážky v práci či okolnosti v provozu. Obdobné okolnosti platí také spolu se změnami turnusových potřeb, sezóny (zejména změny v procentu dočasné pracovní neschopnosti nebo čerpání dovolené), a požadavků dle GVD.

3.1.3 Stanovení požadovaného počtu strojvedoucích pro PJ Praha

Vychází-li se ze stálé platnosti vypočítané personální zálohy 23,08 %, je možné takto určit personální potřeby pro jednotlivá PP, a ve výsledku pro celou PJ Praha, rovněž ve vztahu k roku 2018, resp. době platnosti GVD 2017/2018 a GVD 2018/2019. Po dobu platnosti GVD 2017/2018 a začátkem platnosti GVD 2018/2019 představuje personální potřeba PJ Praha v celkovém souhrnu více než 320 strojvedoucích, čemuž odpovídá odhadovaný podstav nejméně 30 strojvedoucích (viz Tabulka 15):

Tabulka 15 Stanovení personální potřeby PJ Praha za rok 2018

DOBA od:	TURNUSOVÁ POTŘEBA	NOVÁ PERSONÁLNÍ ZÁLOHA	NOVÁ PERSONÁLNÍ POTŘEBA	SKUTEČNÝ STAV	PODSTAV (odhad)
01. 01. 2018	262	23,08 %	323	292	-31
05. 02. 2018	270	23,08 %	333	291	-42
09. 04. 2018	269	23,08 %	332	292	-40
10. 06. 2018	269	23,08 %	332	293	-40
03. 09. 2018	269	23,08 %	332	297	-40
09. 12. 2018	273	23,08 %	336	294	-42

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

Nejprve je nutno vycházet z turnusových a personálních potřeb strojvedoucích v jednotlivých PP, vzhledem ke konkrétním charakterům vybraných turnusových skupin pro strojvedoucí nemusí být nutné zaokrouhlovat hodnoty všech turnusových i personálních potřeb na celá čísla, byť se pro turnusovou skupinu č. 705 uvažuje 12 strojvedoucích. Na celá čísla směrem nahoru je vhodné zaokrouhlovat souhrnnou výši turnusové a personální potřeby strojvedoucích vždy na úrovni konkrétních pracovišť (případně rozdíly je vhodné operativně doplňovat strojvedoucími v režimu letmo). Skutečné počty strojvedoucích na jednotlivých pracovištích je zároveň vhodné pro účely výpočtu zaokrouhlovat na celá čísla směrem dolů,

byť se jinak jedná o průměrné hodnoty za vymezené období, nikoliv o stav ke konkrétnímu datu.

Stabilně nejnižších hodnot dosahují PP Beroun (podstav cca 4-6 strojvedoucích) a PP Mladá Boleslav (podstav cca 7-9 strojvedoucích), naopak dlouhodobě nejvyšší podstavy strojvedoucích zaznamenává PJ Nymburk (v době platnosti GVD 2017/2018 podstav převyšující 20 strojvedoucích) zároveň v čase s nejvyššími počty turnusových a personálních potřeb (viz Příloha N). Kromě převedení některých turnusových výkonů pod sousední PP se změnami v GVD, s případným zachováním původních nástupních míst, lze věc částečně vyřešit za pomoci písemného ujednání dočasné změny místa práce strojvedoucího na sousední PP, v souladu s podmínkami podle platné PKS.

Při stanovení personálních potřeb je žádoucí vždy vymezovat určité rezervy, které jsou částečně vytvořeny samotným postupem ve výpočtech a způsobem zaokrouhlování, s účelem snížení nutnosti práce přesčas stávajících strojvedoucích, případně instruktorů strojvedoucích či ostatních pracovníků ČDC disponujících kvalifikací a platnými znalostmi strojvedoucího. Alespoň na úrovni konkrétního pracoviště je žádoucí, aby personální potřeby reflektovaly změny v provozu, včetně realizace mimořádných výkonů, například služebních vlaků pro potřeby provozovatele dráhy nebo vojenské přepravy. Na jednu stranu lze hodnoty personální potřeby kvalifikovaně odhadovat, s ohledem na neustále vyvíjející se skutečnosti však není dlouhodobě možné pracovat s přesnými čísly při stanovení personálních potřeb a s nimi spojenými personálními zálohami.

3.2 Návrhy v oblasti potřebné kvalifikace strojvedoucích

Spolu s možným nastavením výpočtu pro požadovaný stav strojvedoucích, nejen v PJ Praha, ale také pro ČDC, a. s. jako zaměstnavatele, je žádoucí brát v potaz nábor nových strojvedoucích v provázanosti v jejich požadovanou kvalifikací. Společnost ČD Cargo, a.s., v nezpochybnitelné roli významného zaměstnavatele na úrovni celé ČR, bere otázku odborné kvalifikace svých zaměstnanců odpovědně na vědomí, v souladu se svojí personální politikou i strategií. Vedle procesu vzdělávání nových i stávajících zaměstnanců sehrává obdobně důležitou roli kvalifikace zaměstnanců při jejich nástupu do pracovního poměru, tedy zejména jejich dosažené vzdělání, a to nejen v mezích platné legislativy. Nejedná se v tomto ohledu jen o strojvedoucí, ale také o ostatní profese v provozu, pro jejichž výkon ani není legislativně předepsáno odborné vzdělání. Z uvedených důvodů je z pohledu zaměstnavatele žádoucí brát na vědomí otázku dosaženého vzdělání potenciálních uchazečů o zaměstnání, a ve vícestranném zájmu nadále vzdělávání zkvalitňovat, zejména užšími formami spolupráce

se středními školami, a to jak ve výuce, tak zabezpečováním exkurzí, besed, odborných praxí a stáží.

3.2.1 Návrhy v kvalifikačních a jiných požadavcích pro profesi strojvedoucí

Z hlediska kvalifikačních požadavků pro profesi strojvedoucí platí legislativní podmínka nejnižšího dosaženého středního odborného vzdělání s výučním listem elektrotechnického, strojního, dopravního nebo stavebního zaměření. Zejména vzhledem k přetrvávajícímu nedostatku strojvedoucích na trhu práce, včetně způsobilých uchazečů, není důvod navrhopat další omezení v požadované kvalifikaci nad rámec platné legislativy.

Na druhou stranu lze v rámci návrhů nadále doporučovat přednost ve výběru uchazečů o profesi strojvedoucí s dosaženým středním odborným vzděláním s výučním listem anebo s maturitní zkouškou v dopravním, elektrotechnickém nebo strojním oboru, v souladu se stanovenými KKOV a RVP. Vzhledem k vyvíjejícím se podmínkám výkonu profese strojvedoucího v ČR, je možné postupně upřednostňovat uchazeče se středoškolským vzděláním dopravního oboru, zejména v souvislosti s rostoucím významem znalostí předpisů pro organizování provozu dráhy a drážní dopravy nad detailními znalostmi technického popisu a údržby drážních vozidel (to platí zejména pro modernější řady lokomotiv). Zároveň lze obecně navrhopat upřednostnění uchazečů se středoškolským vzděláním úspěšně získaným na některé ze spřízněných středních škol, s kterými společnost ČDC, a. s., už dříve navázala spolupráci.

Po stránce ostatních požadavků pro profesi strojvedoucí není bez změny legislativy provádět bližší změny, tedy zejména v podmínkách zdravotní a psychické způsobilosti, a spolehlivosti strojvedoucího. Pro zmiňovaný nedostatek způsobilých uchazečů o pozici strojvedoucí na trhu práce není z pohledu zaměstnavatele důvod zpříšňovat ostatní podmínky nad rámec legislativy. Platné normy znemožňující zdravotní nebo psychickou způsobilost je zaměstnavatel i žadatel nucen respektovat, na druhou stranu ani nelze dosud stanovené podmínky pro výkon práce strojvedoucího podceňovat, zejména ve vlivu výkonu práce na zdravotní stav, smyslové vnímání, lidskou psychiku, nebo únavu.

3.2.2 Návrhy v prohlubování spolupráce se středními školami

Současná situace na trhu práce, nejen u profese strojvedoucího, ale i u ostatních pracovních pozic při provozu drážní dopravy, vyžaduje stabilní přísun kvalifikovaných uchazečů o zaměstnání. Vedle nadále probíhající náborové kampaně určené širokému spektru na trhu práce je pro ČDC, a. s. neméně spolehlivým nástrojem pro získávání nových zaměstnanců jakákoliv forma spolupráce se středními a vysokými školami v ČR. Přednostně

se jedná o školy, s kterými ČDC, a. s. smluvně spolupracuje, u oborů zaměřených na provoz železniční dopravy, elektrotechniku, strojírenství, a železniční kolejová vozidla.

Počínaje školním rokem 2022/2023 je stávající spolupráce se středními školami rozšířena o již probíhající stipendijní program Go Your Way, a to jak pro učební obory, tak pro obory s maturitní zkouškou. Zejména jde o střední školy v ČR, s kterými ČDC, a. s. již dlouhodobě smluvně spolupracuje.

Uvedený stipendijní program potenciálně oslovuje všechny učně a studenty středních odborných škol, oborů s dopravním, elektrotechnickým nebo strojním zaměřením. Stipendijní program se kromě profese strojvedoucí vztahuje na pozice dispečera, vozmistra, posunovače, tranzitéra, vozového disponenta, nákladního pokladníka, ale také na elektromechanika, elektronika, opraváře kolejových vozidel, soustružníka, svářeče, případně na specialistu NDT defektoskopie. Předními výhodami stipendijního programu pro učně a studenty je jistota zaměstnání u stabilního a perspektivního zaměstnavatele po úspěšném ukončení školy, ale také stabilní přísun stipendia a určitá finanční nezávislost na rodičích. Naproti tomu se učni a studenti zavazují k pravidlům stipendijního programu a po úspěšném ukončení školy k uzavření pracovní smlouvy na sjednané pozici, a s vymezenou dobou závazku u zaměstnavatele setrvat v pracovním poměru na dané pozici (ČD Cargo, 2023h).

V oblasti spolupráce se studenty v rámci stipendijního programu Go Your Way, je-li sjednán závazek setrvat na pozici strojvedoucí, a dojde-li následně k uzavření pracovního poměru na pozici Strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118), lze jako návrh uvést podmíněné upuštění od uzavření kvalifikační dohody při započítání výcviku, resp. nejpozději při zahájení kurzu VOZ (licence strojvedoucího). Daný student by již byl zavázán setrvat v pracovním poměru vůči ČDC, a. s., na stanovenou dobu v rámci stipendijního programu, v opačném případě uhradit vynaložené prostředky v rámci stipendijního programu, nikoliv při přípravě a výcviku na pozici strojvedoucí. Zároveň by pro takového zaměstnance platila přednost nejen ve výběru na pracovní pozici dohodnutou v rámci stipendijního programu, ale také na jiné vhodné pracovní pozice u ČDC, a. s.

3.3 Návrhy v oblasti systému vzdělávání strojvedoucích

Otázka nastavení výpočtu pracovníků na pozici strojvedoucí a s tím související zvyšování kvalifikace nových strojvedoucích má úzkou vazbu na celkový systém vzdělávání společnosti ČD Cargo, a. s., zejména ve věci přípravy a výcviku strojvedoucích. Ve věci návrhů na úpravy výcviku nových strojvedoucích v přípravě, tedy do doby vykonání ZZOZ, se vychází ze stávajícího postupu, který je vymezen podmínkami ČDC, a. s., a odvíjí se

zároveň od platné legislativy. Vzhledem k nezpochybnitelným nárokům na znalosti a dovednosti v profesi strojvedoucí, a s tím spojenými legislativními podmínkami pro výcvik, není vhodné uvažovat o zkracování či jiných úsporách v přípravě nových strojvedoucích, které by směřovaly k nejnižším časovým délkám a minimálním možným požadavkům v souladu s legislativou. Naopak je možné zvážit určitá prohloubení ve výcviku nových strojvedoucích za účelem jejich spolehlivějšího osvojení si požadovaných znalostí a dovedností, byť za cenu přiměřeného zvýšení nákladů.

3.3.1 Návrhy na úpravu systému vzdělávání při výcviku strojvedoucích v přípravě

Uvedené návrhy v systému vzdělávání strojvedoucích zohledňují možnost prohloubení požadovaných znalostí a dovedností do doby zahájení výkonu aktivního jízdního závodu, a to v technickém popisu, v řízení a obsluze lokomotiv (viz Příloha O).

Návrh stěžejně spočívá v zavedení nové **odborné zkoušky z technického popisu hnacího vozidla motorové trakce (TPHV-M)**, kterou by musel Strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118) vykonat spolu s odbornou zkouškou DSp-5, tedy před započítáním aktivního jízdního závodu. Zkouška by byla rovněž komisionální a byla by strukturována obdobně jako odborná zkouška DSp-5, včetně způsobu hodnocení písemné a ústní části. Stejně tak jako u ostatních zkoušek by platil předpoklad řádného pokusu a dvou opravných v případě neúspěšného vykonání zkoušky. Zkouška TPHV-M by obdobně jako DSp-5 byla upravena Zkušebním a výcvikový řád ČDC, a. s., přičemž by platila možnost jejího vykonání po absolvování kurzu VOZ (licence strojvedoucího) a ZOZ (osvědčení strojvedoucího) pod DVI, a. s., v České Třebové.

Strojvedoucí v přípravě by již disponoval důležitými znalostmi HKV motorové trakce, samostatná příprava, pasivní závodu, a řízené konzultace s SI v PJ Praha by tedy měly přednostní účel jejich prohloubení, a to vždy ve vztahu na právě jednu konkrétní řadu. V případě výcviku na motorová hnací vozidla, nejen v PJ Praha, lze uvažovat vazbu zkoušky TPHV-M na **lokomotivu nosné řady 742** (podle potřeby dané PJ se zkouška TPHV-M může vztahovat například **na řadu 742.7**). Zaměření zkoušky TPHV-M na konkrétní řadu lokomotivy by bylo stanoveno **Opatřením ředitele příslušné JOS**, tato povinnost by musela být rovněž vymezena Zkušebním a výcvikovým řádem ČDC, a. s. Znalost technického popisu, řízení a obsluhy lokomotiv ostatních řad by se neověřovala v rámci odborné zkoušky TPHV-M, ale zejména až při jednotlivých autorizacích po vykonání ZZOZ, případně při ZZOZ samotné.

Návrh v pozměnění výkonu aktivního jízdního závčiku po vykonání odborných zkoušek DS_p-5 a TPHV-M v zásadě odpovídá stávajícímu stavu. Rozdíl však figuruje v podmínkách průběhu závčiku před vykonáním ZZOZ, že **alespoň 10 směn závčiku musí strojvedoucí v přípravě absolvovat na lokomotivě řady 742**, resp. té řady, na kterou vykonal odbornou zkoušku TPHV-M. Závčik rovněž probíhá na ostatních řadách lokomotiv, jejichž znalost získal strojvedoucí v přípravě v kurzu DVI, a. s., v České Třebové, avšak před první jízdou závčiku je nutná alespoň konzultace s přiděleným SI spolu se seznámením s obsluhou vozidla, jde tedy o **lokomotivy řady 704, 708, 708.7, 742.7**, případně i **řady 753.7**. Navazujícím dílčím návrhem je nutnost vykonat praktickou část ZZOZ právě na lokomotivě řady 742, pro kterou vykonal odbornou zkoušku TPHV-M, s tím, že teoretická část ZZOZ ze znalostí drážního vozidla by se vztahovala právě na uvedenou řadu. Níže je uveden návrh obsahu přípravy na odbornou zkoušku TPHV-M, který prohlubuje znalosti získané z kurzu VOZ (licence strojvedoucího) a ZOZ (osvědčení strojvedoucího), se zaměřením **přednostně na řízení a obsluhu lokomotivy**, tedy zejména ve vazbě s elektrickou a mechanickou částí lokomotivy. Řízené konzultace s SI na pracovišti PJ Praha jsou nedílnou součástí odborné přípravy (viz Tabulka 16):

Tabulka 16 Návrh obsahu odborné přípravy na zkoušku TPHV-M v PJ Praha

Řádek	OBSAH ODBORNÉ PŘÍPRAVY ZKOUŠKY TPHV-M	DÉLKA
1.	Tech. popis lokomotivy řady 742 – mechanická část	MIN 6 hod
2.	Tech. popis lokomotivy řady 742 – pneumatická část	MIN 4 hod
3.	Tech. popis lokomotivy řady 742 – elektrická část (trakční, řídicí, pomocné obvody)	MIN 12 hod
4.	Řízení a obsluha lokomotivy řady 742, návod k obsluze lokomotivy	MIN 8 hod
5.	Postupy při zjišťování, lokalizaci a odstraňování závad na lokomotivě řady 742	MIN 6 hod
6.	PŘÍPRAVA CELKEM (součet ř. 1-5)	MIN 36 hod
7.	Pasivní jízdni závčik na stanovišti strojvedoucího – řada 742	MIN 36 hod
8.	Řízené konzultace s SI v PJ Praha	X
9.	MIN doba čistého času do vykonání TPHV-M (součet ř. 6-8)	MIN 72 hod

Zdroj: (Autor, 2023)

Vykonání odborné zkoušky TPHV-M předchází také vykonání několika směn pasivního jízdni závčiku na stanovišti strojvedoucího lokomotivy řady 742, a to o souhrnné délce alespoň 36 hodin. Odborná příprava a pasivní jízdni závčik prodlužuje výcvik strojvedoucího v přípravě **alespoň na 33 týdnů čistého času** (viz Příloha P). Zároveň platí, že navrhovaná zkouška TPHV-M spolu s úspěšným absolvováním ZZOZ na vymezené řadě

nemůže zcela nahradit vykonání autorizace na uvedenou řadu, tu je rovněž nutno vykonat spolu s autorizacemi na ostatní požadované řady dle pracoviště.

3.3.2 Návrhy na úpravu postupu při výcviku na elektrická hnací vozidla

Obdobně jako při úvodním výcviku strojvedoucích v přípravě do doby vykonání ZZOZ, jsou uvedeny návrhy na úpravy výcviku strojvedoucích v rámci rozšíření ZOZ na lokomotivy elektrické trakce, a to rovněž zejména v souvislosti se spolehlivějším prohloubením požadovaných znalostí a dovedností. Vzhledem k značnému podílu motorových výkonů v PJ Praha není důvod navrhopvat možnost výcviku strojvedoucích v přípravě na elektrická hnací vozidla, byť tato možnost existuje a pro určité PJ nebo vybraná PP se může jevit jako výhodnější, s ohledem na převažující skladbu elektrických výkonů. Ve vztahu k PJ Praha lze setrvat v postupu, že strojvedoucí absolvuje výcvik na elektrická hnací vozidla až při splnění podmínky kvalifikační dohody, kdy je s ním uzavřen pracovní poměr na pozici Strojvedoucí (KZAM 83110), a již vykonával po určitou dobu směny v provozu samostatně.

Vedle odborné zkoušky TPHV-M lze navrhnout novou **odbornou zkoušku z technického popisu hnacího vozidla elektrické trakce (TPHV-E)**, kterou by strojvedoucí musel úspěšně vykonat před započítáním aktivního jízdního zácviu na elektrických lokomotivách, v souladu s novými podmínkami dle Zkušebního a výcvikového řádu, ČDC, a. s. Rovněž by se jednalo o komisionální odbornou zkoušku, která by svým průběhem a způsobem hodnocení byla obdobně strukturována jako odborná zkouška TPHV-M nebo DSp-5, stejně tak by platila možnost řádného pokusu zkoušky a dvou opravných, v případě jejího neúspěšného vykonání. Samostatně přípravě pro vykonání zkoušky, průběžným konzultacím s přiděleným SI, a pasivnímu zácviu na lokomotivách elektrické trakce, a to alespoň o délce 3 směn, by nutně předcházelo absolvování dílenského zácviu a kurzu ZOZ na E (v případě PJ Praha rozšíření osvědčení strojvedoucího na elektrická hnací vozidla) pod DVI, a. s., v České Třebové. Navrhovaná zkouška TPHV-E by byla rovněž vázána na znalost právě jedné konkrétní řady elektrické trakce, což by bylo opět stanoveno Opatřením ředitele příslušné JOS, v souladu se Zkušebním a výcvikovým řádem ČDC, a. s. V případě PJ Praha lze uvažovat vazbu na technický popis, řízení a odbornou obsluhu **stejnoseměrné lokomotivy řady 111, případně řady 130**. U ostatních lokomotiv, včetně vícesystémových řad 363 a 363.5, by se znalosti technického popisu, řízení a odborné obsluhy prokazovaly až při vykonání autorizací na vymezené řady, případně při vykonání ZZOZ.

Zkušební a výcvikový řád ČDC, a. s., by stejně tak umožňoval vykonání odborné zkoušky TPHV-E na pozici Strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118) v době spolu s vykonáním odborné zkoušky DSp-5. Tento postup by spolu s vymezenou řadou byl rovněž specifikován Opatřením ředitele dané JOS, avšak kurz ZOZ (osvědčení strojvedoucího) po vykonání kurzu VOZ (licence strojvedoucího) by se musel vztahovat v části řízení drážního vozidla na lokomotivy elektrické trakce. Níže je uveden návrh obsahu přípravy strojvedoucího na vykonání odborné zkoušky TPHV-E podle podmínek PJ Praha, čehož jsou opět nedílnou součástí řízené konzultace s přiděleným SI na pracovišti. Strojvedoucí by disponoval znalostmi z kurzu ZOZ (osvědčení strojvedoucího na E), a v rámci přípravy na odbornou zkoušku TPHV-E by docházelo k prohloubení znalostí a dovedností požadovaných pro zahájení aktivního jízdního závěku, zejména v elektrické části technického popisu (oproti motorovým hnacím vozidlům je mechanická část zastoupena v menším poměru), a v řízení a obsluze lokomotivy (viz Tabulka 17):

Tabulka 17 Návrh obsahu odborné přípravy na zkoušku TPHV-E v PJ Praha

Řádek	OBSAH ODBORNÉ PŘÍPRAVY ZKOUŠKY TPHV-E	DÉLKA
1.	Tech. popis lokomotivy řady 111 nebo 130 – mechanická část	MIN 4 hod
2.	Tech. popis lokomotivy řady 111 nebo 130 – pneumatická část	MIN 4 hod
3.	Tech. popis lokomotivy řady 111 nebo 130 – elektrická část trakční obvody	MIN 8 hod
4.	Tech. popis lokomotivy řady 111 nebo 130 – elektrická část řídicí a pomocné obvody	MIN 6 hod
5.	Řízení a obsluha lokomotivy řady 111 nebo 130, návod k obsluze lokomotivy	MIN 8 hod
6.	Postupy při zjišťování, lokalizaci a odstraňování závad na lokomotivě řady 111 nebo 130	MIN 6 hod
7.	PŘÍPRAVA CELKEM (součet ř. 1-6)	MIN 36 hod
8.	Pasivní jízdní závěk na stanovišti strojvedoucího – řada 111 nebo 130	MIN 36 hod
9.	Řízení konzultace s SI v PJ Praha	X
10.	MIN doba čistého času do vykonání TPHV-E (součet ř. 7-9)	MIN 72 hod

Zdroj: (Autor, 2023)

Po úspěšném vykonání odborné zkoušky TPHV-E by byl strojvedoucí připuštěn k výkonu aktivního jízdního závěku. V případě PJ Praha by aktivní jízdní závěk probíhal **na stejnosměrných a vícesystémových elektrických lokomotivách o minimální délce 14+7 dní**. Uvedených 7 dní aktivního jízdního závěku by bylo nutné vykonat právě na lokomotivě té řady, na kterou byla vázána odborná zkouška TPHV-E, tedy v PJ Praha na řadě 111 nebo

na řadě 130. V případě lokomotiv ostatních řad by se nadále vycházelo ze znalostí získaných během kurzu ZOZ pod DVI, a. s., v České Třebové, první směně v závěru na konkrétní řadě by také předcházela alespoň konzultace s přiděleným SI spolu s úvodním seznámením s obsluhou dané lokomotivy. Ostatní doba jízdního závěru by se v PJ Praha mohla nadále vztahovat **na lokomotivy řady 163, případně dosluhujících řad 122 a 123 výlučně pod správou SOKV Ústí nad Labem, a také na vícesystémové lokomotivy řad 363 a 363.5.**

Na úpravy v délce a organizaci aktivního jízdního závěru strojvedoucích navazuje návrh upravující obsah a postup při vykonání ZZOZ, rovněž by platila nutnost vykonat praktickou část na řadě hnacího vozidla, z jehož znalosti strojvedoucí vykonal odbornou zkoušku TPHV-E, tedy v podmínkách PJ Praha na řadě 111 nebo ř. 130 (viz Obrázek 4). Obsah teoretické části ZZOZ by se rovněž vztahoval na stejnou řadu stejnosměrného hnacího vozidla.



Obrázek 4 Lokomotiva ř. 130 odstavena v žst. Praha-Libeň (Autor, 2023)

Obdobně jako v případě TPHV-M ani odborná zkouška TPHV-E nemůže zcela nahradit vykonání autorizace na příslušnou řadu hnacího vozidla. Po vykonání ZZOZ je nutno spolu s elektrickým seznáním tratí postupně vykonat autorizace na lokomotivy jednotlivých stejnosměrných i vícesystémových řad podle potřeb pracoviště strojvedoucího.

3.4 Shrnutí navrhovaných opatření

Výše uvedené návrhy v oblasti nastavení výpočtu strojvedoucích dle personálních záloh, ale také možných změn v kvalifikaci a systému vzdělávání, jsou spíše doporučující, a jsou stanoveny zejména pro účel přiblížení problematiky profese strojvedoucího v ČR, nejen nutně z pozice PJ Praha, národního dopravce ČD Cargo, a. s.

Vypočítané personální potřeby strojvedoucích pro PJ Praha, konkrétní PP, a turnusovou skupinu č. 705 pod PP Praha-Libeň, v době platnosti GVD 2017/2018 a GVD 2018/2019 jsou spíše orientační, a to včetně použitého vzorce pro výpočet. Reálně tedy mohou personální zálohy stanovené společností ČD Cargo, a. s. přesněji odpovídat požadavkům v provozu. Pro zjednodušení výpočtu jsou personální zálohy předpokládány o shodné hodnotě, byť se u jednotlivých turnusových skupin, pracovišť a období mohou lišit, zejména v procentu pracovní neschopnosti a v ostatních překážkách v práci.

Dílní návrhy v oblasti kvalifikace a systému vzdělávání strojvedoucích rovněž naplňují spíše účel poukázat na možnosti řešení nedostatku strojvedoucích a upevnování potřebných znalostí a dovedností při jejich výcviku, návrhy zde ukazují přípustný, nikoliv nutně správný způsob řešení. Předložené návrhy ve věci kvalifikace uchazečů a pozici strojvedoucí do značné míry již splňují stávající podmínky, ze kterých ČD Cargo, a. s., jako zaměstnavatel vychází, včetně vůle v souvisejícím prohlubování spolupráce se středními školami dopravního, elektrotechnického, a strojního zaměření.

Stejně tak návrhy v úpravách systému vzdělávání spíše poukazují na poměrně náročný, avšak rychlý výcvik nových strojvedoucích, v porovnání s postupem přípravy a výcviku v dřívějších letech. Do určité míry lze uvažovat o vzniklé duplicitě mezi navrhovanými odbornými zkouškami TPHV-M, případně TPHV-E, a obsahem kurzů ZOZ (osvědčení strojvedoucího) pod DVI, a. s., v České Třebové, spolu s vykonáváním autorizací po úspěšném vykonání ZZOZ. Na druhou stranu v současné době strojvedoucí neprokazuje před zahájením výkonu aktivního jízdního závodu u odborných zkoušek znalosti týkající se technického popisu, řízení, a odborné obsluhy drážního vozidla.

4 ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ NÁVRHŮ V NASTAVENÍ POČTU STROJVEDOUČÍCH, KVALIFIKACE A POSTUPU VZDĚLÁVÁNÍ

V následující kapitole jsou blíže zhodnoceny návrhy v otázce nastavení požadovaného počtu strojvedoucích ČDC, a. s., PJ Praha za období platnosti GVD 2017/2018 a GVD 2018/2019, a dále návrhy v nastavení kvalifikace a postupu vzdělávání strojvedoucích při zvyšování kvalifikace. Na základě výhod a nevýhod předložených návrhů jsou autorem diplomové práce stanovena související doporučení.

4.1 Zhodnocení návrhů v nastavení počtu strojvedoucích

Formulované návrhy na nastavení požadovaného výpočtu strojvedoucích v ČDC, a. s., a to jak ve vztahu k turnusové skupině č. 705, tak k jednotlivým pracovištím i celé PJ Praha, jsou založeny na stanovení odpovídající personální zálohy, která podmiňuje výši finální personální potřeby. Navrhované personální potřeby jsou v rámci srovnání s personálními potřebami stanovenými ČDC, a. s., hodnoceny z hlediska výhod a nevýhod plynoucích z jejich případného zavedení.

4.1.1 Zhodnocení navrhovaných personálních potřeb pro PJ Praha

Navrhované personální potřeby pro PJ Praha, jednotlivá PP, a pro turnusovou skupinu č. 705, v době platnosti GVD 2017/2018 a začátkem GVD 2018/2019, nepatrně převyšují personální potřeby stanovené odborem plánování kapacit ČDC, a. s. Důvodem je užití vyššího navrhovaného procenta personální zálohy, to zároveň zůstává v čase neměnné. V případě turnusové skupiny č. 705 PP Praha-Libeň je navrhovaná personální potřeba jen nepatrně vyšší, taktéž v čase převyšuje 11 strojvedoucích, po zaokrouhlení lze opět uvažovat 12 strojvedoucích (výkony mohou částečně vykrývat strojvedoucí PP Praha-Libeň v režimu letmo).

Personální potřeby pro turnusové skupiny separovaně není nutné zaokrouhlovat na celá čísla směrem nahoru, to je žádoucí provádět až na úrovni konkrétního pracoviště. Turnusové potřeby zůstávají v rámci návrhů shodné, pro účel vytvoření rezervy v personální potřebě vždy pro konkrétní PP se však konečná hodnota rovněž zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru. Po zvolené hodnotě personální zálohy 23,08 % a při stanoveném postupu v zaokrouhlování vychází pro jednotlivá PP personální potřeba nepatrně vyšší, rozdíl vždy představuje hodnotu jen v řádu jednotek potřebných strojvedoucích (viz Příloha S).

Obdobný postup pro stanovení personální potřeby je uplatněn v rovině celé PJ Praha, v souhrnu rozdíl mezi navrhovanými a stanovenými personálními potřebami vždy přesahuje 10 potřebných strojvedoucích. S ohledem na změny v GVD a v odvislých turnusových potřebách od dubna roku 2018 představuje pro PJ Praha rozdíl mezi navrhovanou a stanovenou personální potřebou přibližně 17 strojvedoucích (viz Tabulka 18):

Tabulka 18 Srovnání stanovených a navrhovaných personálních potřeb pro PJ Praha

DOBA od	PERSONÁLNÍ POTŘEBA PJ Praha (dle ČDC)	NAVRHOVANÁ PERSONÁLNÍ POTŘEBA	ROZDÍL
01. 01. 2018	311	323	+12
05. 02. 2018	320	333	+13
09. 04. 2018	315	332	+17
10. 06. 2018	317	332	+15
03. 09. 2018	318	332	+14
09. 12. 2018	325	336	+11

Zdroj: (Autor, 2023)

Výše uvedené personální potřeby, včetně souhrnných rozdílů pro PJ Praha jako celek, jsou pouze přibližné, což platí stejně tak v rovině jednotlivých PP, s ohledem na rezervy v personální potřebě vzniklé postupem zaokrouhlování.

4.1.2 Výhody a nevýhody navrhovaných řešení

Návrhy uvedené pro úpravy personální zálohy a tedy ve výsledku stanovených personálních potřeb vyžadují vyšší počet strojvedoucích v PJ Praha dle podmínek odvislých od GVD 2017/2018 a začátku platnosti GVD 2018/2019. Stěžejními přínosy návrhů v úpravě personálních potřeb PJ Praha spočívají ve vyšší míře jistoty plnění požadovaných výkonů ČDC, a. s., za co nejnižší potřeby práce přesčas, a s tím spojených rizik přetěžování stávajících strojvedoucích, případně instruktorů strojvedoucích, a dalších pracovníků disponujících platnými zkouškami a znalostmi profese strojvedoucích. Stejně tak lze s nižší nutností práce přesčas, a tedy s vyšší flexibilitou, realizovat nejen výkony související s požadavky dle GVD, posuny, dispečerské výkony, nebo ostatní činnosti vykonávané mj. na příkaz strojmistra, ale také zcela mimořádné výkony, včetně služebních nebo vojenských vlaků.

Na druhé straně, mezi nevýhody návrhů v úpravách personálních potřeb je možné z pohledu ČDC, a. s., jednoznačně zařadit jejich vyšší nákladovost. Návrhy jsou podmíněny vyšším požadovaným počtem strojvedoucích pro PJ Praha i jednotlivá PP, tudíž by zároveň

rostly osobní náklady dotčených JOS jako útvarů, a ve výsledku pro ČD Cargo, a. s., jako celou společnost. Stejně tak by byl vykázan vyšší podstav strojvedoucích, což by vyžadovalo nábor více strojvedoucích v přípravě. Pro ČD Cargo, a. s., by se zvýšily náklady spojené nejen s případnou intenzivnější náborovou kampaní, ale zejména s přípravou a výcvikem vyššího počtu pracovníků. Návržnost investic ČDC, a. s., do více strojvedoucích v přípravě, která se projeví formou zmiňovaného spolehlivějšího plnění stanovených výkonů s nižší pravděpodobností nařízené práce přesčas a přetěžování stávajících strojvedoucích, může nastat s poměrně dlouhým časovým odstupem. Důvodem je zejména potřebná délka výcviku, nejen do doby úspěšného vykonání ZZOZ strojvedoucího v přípravě. Za uvedených podmínek zároveň platí vyšší nároky PJ Praha na organizaci výcviku více strojvedoucích v přípravě, v souladu s termíny DVI, a. s., včetně organizace zkoušek.

Souhrn stěžejních výhod a nevýhod návrhů pro úpravu personálních potřeb strojvedoucích PJ Praha jako celku je vymezen níže (viz Tabulka 19):

Tabulka 19 Výhody a nevýhody navrhovaných personálních potřeb pro PJ Praha

VÝHODY NÁVRHU	NEVÝHODY NÁVRHU
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vyšší míra jistoty v plnění stanovených výkonů ČDC, PJ Praha, jednotlivých PP ▪ Vyšší flexibilita ČDC, PJ Praha, v plnění GVD, mimořádných výkonů ▪ Nižší pravděpodobnost plnění přesčasů, přetěžování strojvedoucích 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dodatečné náklady na odbornou přípravu a výcvik nových strojvedoucích ▪ Organizace přípravy a výcviku pro více nových strojvedoucích ▪ Vyšší osobní náklady (mzdové náklady strojvedoucích) na PJ Praha, jednotlivá PP, pro ČDC obecně

Zdroj: (Autor, 2023)

4.2 Zhodnocení návrhů v oblasti kvalifikace strojvedoucího

V otázce kvalifikace strojvedoucího, tedy nejen ohledně zkvalitňování požadovaného vzdělání, ale i podmínek získání kvalifikace strojvedoucího samotné, jsou blíže hodnoceny vymezené návrhy. Posuzovány jsou stěžejní výhody a nevýhody plynoucí z návrhů z pozice společnosti ČD Cargo, a. s., jako zaměstnavatele.

4.2.1 Zhodnocení navrhovaného postupu v oblasti kvalifikace

Návrhy na změny v oblasti kvalifikace strojvedoucího v předchozí kapitole jsou obecně směřovány k dalšímu prohlubování smluvně sjednané spolupráce společnosti ČD Cargo, a. s., se spřízněnými středními školami, za účelem neustálého zkvalitňování výuky

a praxe učňů a studentů. Přínosem uzavřené spolupráce je hlubší pochopení učně nebo studenta dané problematiky, kterou si blíže osvojí v době před případným uzavřením pracovního poměru po úspěšném absolvování školy, konkrétně v oblasti provozu železniční dopravy, případně elektrotechniky, strojírenství a železničních kolejových vozidel.

Návrh formulovaný v předchozí kapitole vychází z účasti učně nebo studenta spřízněné střední školy v stipendijním programu Go Your Way, nově nabízeným společností ČD Cargo, a. s., a to za předpokladu dodržení pravidel stipendijního programu a následném setrvání v pracovním poměru na pozici strojvedoucí. V případě nedodržení závazku učně nebo studenta setrvat v pracovním poměru u ČDC, a. s., po sjednanou dobu, případně na konkrétní sjednané pozici (není-li ujednána výjimka), nastává jeho povinnost uhradit vůči ČDC, a. s., dosud vynaložené náklady. Uvedený závazek v rámci stipendijního programu platí stejně tak z hlediska setrvání na pracovní pozici strojvedoucího u ČDC, a. s., po dobu alespoň 5-ti let od uzavření pracovního poměru na dotčené pozici, tedy od úspěšného vykonání ZZOZ. V opačném případě, s výjimkou stanovených důvodů, platí zmiňovaná povinnost úhrady účelně vynaložených nákladů. V zásadě shodné podmínky závazku jsou obsaženy v kvalifikační dohodě, kterou za běžných okolností uzavírá ČDC, a. s., se zaměstnancem při nástupu do pracovního poměru na pozici Strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118), náklady zaměstnavatele na zvyšování kvalifikace zaměstnance do doby vykonání ZZOZ se pohybují o přibližné výši 700 000 Kč. Uvedený závazek zaměstnance se s ohledem na dobu odpracovanou na pozici Strojvedoucí (KZAM 83110) poměrně zkracuje, to platí obdobně podle podmínek stipendijního programu Go Your Way. Vzhledem k již existujícímu závazku, který byl uzavřen s uchazečem o pracovní pozici strojvedoucí v rámci stipendijního programu absolvovaného během studií na spřízněné střední škole, je navrhováno upuštění od uzavření kvalifikační dohody při uzavření pracovního poměru na pozici strojvedoucího v přípravě.

Níže je uvedeno srovnání závazků uhrazení účelně vynaložených nákladů vůči ČDC, a. s., o předpokládané maximální výši, v případě nedodržení sjednaných podmínek, včetně uvažovaného rozdílu (viz Tabulka 20):

Tabulka 20 Srovnání předepsaných závazků z kvalifikace na pozici strojvedoucí

MAX ZÁVAZEK (program Go Your Way)	PŘEDPOKLÁDNÝ MAX ZÁVAZEK (kvalifikační dohoda)	PŘEDPOKLÁDNÝ ROZDÍL
117 000 Kč	Cca 700 000 Kč	583 000 Kč

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023h)

Výše uvedená hodnota účelně vynaložených nákladů při absolvování stipendijního programu Go Your Way předpokládá maximální splnění podmínek, zároveň je v rámci návrhu předpokládána možnost setrvat v pracovním poměru vůči ČDC, a. s., po minimální stanovenou dobu na jiné pracovní pozici, mj. v případě nesplnění podmínek zdravotní způsobilosti pro profesi strojvedoucí.

Je uvažována maximální výše měsíčního stipendia (až **4 000 Kč**) po maximální dobu školního vyučování (**doba 2x 10 měsíců** v posledních dvou ročnících), zároveň při studiu německého nebo polského jazyka (**1 000 Kč** za každý měsíc školního vyučování), a vyplacení příspěvků na dopravu (za každý měsíc školního vyučování až **500 Kč**), spolu s jednorázovým příspěvkem po uzavření smlouvy (částka **2 000 Kč**), a také s mimořádnou odměnou o výši **5 000 Kč** při úspěšném složení učňovských nebo maturitních zkoušek (ČD Cargo, 2023h).

4.2.2 Výhody a nevýhody navrhovaného postupu

Návrh shrnutý v předchozí podkapitole by v případě jeho uplatnění značně zvýhodňoval postavení úspěšného absolventa spřízněné střední školy, který zároveň splnil podmínky stipendijního programu Go Your Way. Dotyčný uchazeč by měl přednost ve výběru na pozici strojvedoucí, případně podle jiných náhlých změn na jiné pracovní pozice v ČDC, a. s., vymezené stipendijním programem Go Your Way, zejména s ohledem na obor a zaměření dosaženého vzdělání. Níže jsou vymezeny důležité výhody a nevýhody plynoucí z případného upřednostnění návrhu (viz Tabulka 21):

Tabulka 21 Výhody a nevýhody návrhů v oblasti kvalifikace strojvedoucích

VÝHODY NÁVRHU	NEVÝHODY NÁVRHU
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Přednost uchazeče ve výběru na pozici strojvedoucí, případně jinou pracovní pozici v ČDC ▪ Platnost závazku zaměstnance setrvat na případné jiné pracovní pozici v ČDC ▪ Vyšší ochrana slabší právní strany 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zmařená investice ČDC do výcviku strojvedoucího v přípravě při nesplnění závazku zaměstnance ▪ Neuhrazení plné výše nákladů ČDC na výcvik zaměstnance

Zdroj: (Autor, 2023)

Podmínky návrhu se z jedné strany jeví jako výhodné, a to ve prospěch ČDC, a. s., v roli nastávajícího zaměstnavatele, i dotyčného zaměstnance, který si již během studií, nejen v rámci podmínek stipendijního programu Go Your Way, blíže osvojoval požadované znalosti a dovednosti nejen pro výkon profese strojvedoucího, ale případně i souvisejících pozic

při provozování železniční dopravy. Na straně druhé mohou být podmínky uvedeného návrhu pro ČDC, a. s., z pozice zaměstnavatele nevýhodné, a to z hlediska neuhrazení plné výše účelně vynaložených nákladů na zvyšování kvalifikace zaměstnance. Stěžejní nevýhoda spočívá v případě nedodržení podmínek setrvání v pracovním poměru na pozici Strojvedoucí (KZAM 83110) po dobu alespoň 5-ti let od okamžiku jeho uzavření, tedy po úspěšném vykonání ZZOZ. Zaměstnanec by v případě porušení závazku, s výjimkou stanovených podmínek, byl povinen uhradit zaměstnavateli pouze účelně vynaložené náklady v rámci stipendijního programu Go Your Way, nikoliv při výcviku do úspěšného vykonání ZZOZ, a to i v případě jeho vyřazení z přípravy. Pro ČDC, a. s., jako zaměstnavatele by se jednalo o potenciální ztrátu ze zmařené investice do výcviku zaměstnance, za obvyklých podmínek v poměrné výši přibližně 583 000 Kč. Návrh zároveň respektuje ochranu slabší strany pracovněprávního vztahu, byť by se vztahoval pouze na zaměstnance, kteří dříve vstoupili do uvedeného stipendijního programu.

4.3 Zhodnocení návrhů ve věci systému vzdělávání strojvedoucích

Návrhy formulované v oblasti úprav systému vzdělávání strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s., jsou zaměřeny na zvyšování kvalifikace a výcvik strojvedoucího do fáze úspěšného vykonání ZZOZ, včetně případného rozšíření osvědčení strojvedoucího. Navrhované postupy podmiňující zároveň délku výcviku jsou blíže posuzovány z hlediska svých výhod a nevýhod, došlo-li by k jejich zavedení.

4.3.1 Zhodnocení navrhovaných postupů

Navrhované změny v oblasti výcviku strojvedoucích ve společnosti ČD Cargo, a. s., s vazbou na podmínky v PJ Praha, zahrnují časové prodloužení stěžejně spojené s navrhovanými odbornými zkouškami TPHV-M, případně TPHV-E. Uvedené zkoušky by musel zaměstnanec úspěšně vykonat před započítáním aktivního jízdního závěru na daném druhu drážního vozidla. Níže jsou v čistém čase uvedeny stávající a navrhované délky výcviku strojvedoucího do vykonání ZZOZ (viz Tabulka 22):

Tabulka 22 Srovnání stávajících a navrhovaných délek výcviku

DRUH VÝCVIKU	STÁVAJÍCÍ min. DÉLKA	NAVRHOVANÁ min. DÉLKA	ROZDÍL (čistého času)
VOZ + ZOZ-M	217 dní	231 dní	+14 dní
ZOZ-E	40 dní	62 dní	+22 dní

Zdroj: (Autor, 2023)

Výše uvedené rozdíly v délce výcviku zahrnují čistý čas samostatné přípravy na vykonání odborných zkoušek, řízených konzultací s SI na pracovišti PJ Praha, a směny pasivního i aktivního jízdního závěru na stanovišti strojvedoucího. Reálně by docházelo k vyššímu prodloužení času výcviku, zejména z organizačních důvodů.

4.3.2 Výhody a nevýhody navrhovaných změn

Návrhy stanovené v oblasti systému vzdělávání strojvedoucích vyžadují svojí povahou určité prodloužení doby výcviku do termínu vykonání ZZOZ. Níže jsou vymezeny stěžejní výhody a nevýhody plynoucí z případné implementace návrhů (viz Tabulka 23):

Tabulka 23 Výhody a nevýhody návrhů v oblasti systému vzdělávání strojvedoucích

VÝHODY NÁVRHŮ	NEVÝHODY NÁVRHŮ
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prokázání znalostí z daného HKV před započítáním aktivního jízdního závěru strojvedoucího ▪ Vyšší pravděpodobnost úspěšného vykonání ZZOZ, intenzivnější příprava strojvedoucího ▪ Prohloubení znalostí a dovedností strojvedoucího při výcviku, řízení a obsluhy dané řady HKV ▪ Vyšší pravděpodobnost návratnosti nákladů ČDC na výcvik strojvedoucího 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vyšší náklady ČDC na kvalifikaci a výcvik strojvedoucího do vykonání ZZOZ ▪ Zvýšení nároků na organizaci přípravy a výcviku strojvedoucích ▪ Určitá míra duplicity s kurzem ZOZ, vykonáním ZZOZ, autorizacemi na jednotlivé řady ▪ Prodloužení doby výcviku strojvedoucích, delší návratnost vynaložených nákladů ČDC

Zdroj: (Autor, 2023)

Důležitými výhodami formulovaných návrhů z pozice ČDC, a. s., jsou, že strojvedoucí musí spolu se znalostmi předpisů prokázat znalost daného drážního vozidla, pro účel bezpečného započítání aktivního jízdního závěru na stanovišti strojvedoucího. S odbornými zkouškami TPHV-M nebo TPHV-E by došlo k zintenzivnění výcviku strojvedoucího, což by přispělo k prohlubování potřebných znalostí a dovedností ohledně technického popisu, řízení a odborné obsluhy drážního vozidla. Teoreticky lze předpokládat důkladnější a spolehlivější přípravu strojvedoucího k úspěšnému vykonání ZZOZ v části znalostí drážního vozidla, a s vyšší úspěšností u ZZOZ také spolehlivější návratnost investic ČDC, a. s., do výcviku zaměstnance.

Naopak mezi značné nevýhody předložených návrhů lze zařadit vyšší nákladovost výcviku strojvedoucích v přípravě, případně i při jejich rozšiřování ZOZ. Růst nákladů

na výcvik strojvedoucích by zde byl úzce provázán s nutností prodloužení výcviku a s tím spojenou delší, byť teoreticky spolehlivější, návratností investic ČDC, a. s., do výcviku zaměstnanců. Spolu s celkovými náklady ČDC, a. s., by se zároveň zvyšovala náročnost organizace výcviku strojvedoucích, včetně potřeby další organizace zkoušek, z pohledu jak jednotlivých pracovišť, tak ČDC, a. s., jako celku. Stejně tak nelze zcela vyloučit určitou duplicitu ve výcviku strojvedoucího, vedle znalostí a dovedností získaných v rámci kurzu ZOZ (osvědčení strojvedoucího), který by vykonání odborné zkoušky nutně předcházel, jde také o jejich prokazování při vykonání ZZOZ, případně následných autorizací na jednotlivé řady lokomotiv.

4.4 Shrnutí zhodnocení návrhů a doporučení

Výše zhodnocené navrhované změny v nastavení výpočtu požadované personální potřeby strojvedoucích ČDC, a. s., PJ Praha, včetně rozčlenění na jednotlivá PP, s příkladem turnusové skupiny č. 705 PP Praha-Libeň, a stejně tak návrhy v otázce kvalifikace a systému vzdělávání strojvedoucích, jsou vždy podmíněny potřebou určitého zvýšení nákladů společnosti ČDC, a. s., jako zaměstnavatele. Předpokládané přínosy hodnocených návrhů naopak spočívají v možnostech spolehlivějšího plnění požadovaných výkonů při nižší potřebě nařízené práce přesčas, zároveň za podmínek zlepšení přísunu nových uchazečů o profesi strojvedoucí, a při spolehlivějším prohlubování předepsaných znalostí a dovedností během výcviku.

Návrhy formulované v předchozí kapitole a následně hodnocené z hlediska stěžejních výhod a nevýhod nejsou zásadně odlišné od situace vyvíjející se z pozice ČD Cargo, a. s. Stávající situaci nelze nutně považovat za nežádoucí, byť nedostatek strojvedoucích stále přetrvává, nejen u ČDC, a. s.

Národní dopravce, společnost ČD Cargo, a. s., si je vědoma řešení otázky stabilního přísunu nových uchazečů na pozici strojvedoucí, tudíž spolu se stávající náborovou kampaní stále rozvíjí spolupráci se spřízněnými středními školami, včetně zmiňované nabídky stipendijního programu Go Your Way. Obecným doporučením ze strany autora je nadále setrvávat u uvedených forem spolupráce a prohlubovat je, s případným pozměněním pravidel stipendijního programu Go Your Way, které by směřovaly k autorem navrhovaným podmínkám v předchozí kapitole.

Návrhy týkající se nastavení výpočtu personální zálohy, a ve výsledku personální potřeby strojvedoucích, lze pro ČDC, a. s., nejen pro PJ Praha, obecně doporučit jako přípustné, nikoliv bezpodmínečně nutné.

Za rovněž přípustné, nikoliv nezbytné, lze také považovat návrhy formulované v otázce systému vzdělávání strojvedoucích. Z hlediska organizace a náročnosti odborné přípravy i výcviku strojvedoucích lze stále uvažovat o náhradě navrhovaných odborných zkoušek TPHV-M nebo TPHV-M jen intenzivnějšími řízenými konzultacemi s přiděleným SI na daném pracovišti, případně v kombinacemi s dalšími směnami pasivního jízdního závěru. Strojvedoucí, případně strojvedoucí v přípravě v době vykonání odborné zkoušky DSp-5, by v takovém případě nemusel vykonávat navrhovanou odbornou zkoušku TPHV-M nebo TPHV-E před započítáním aktivního jízdního závěru. Intenzivnější řízené konzultace s přiděleným SI by se nutně v době před zahájením aktivního jízdního závěru nadále vztahovaly přednostně na seznámení s obsluhou lokomotivy dané řady.

ZÁVĚR

Cílem diplomové práce je posouzení celkové problematiky výkonu profese strojvedoucí v stávajících podmínkách ČR, které směřuje k nastavení systému požadovaného výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí, nastavení kvalifikace a systému vzdělávání strojvedoucí ve společnosti ČD Cargo, a. s.

V první kapitole diplomové práce jsou vymezena důležitá teoretická východiska z pozice železničního nákladního dopravce v podmínkách ČR, přednostně ve vztahu k profesi strojvedoucí. Vedle stěžejních podmínek provozování drážní dopravy, které musí dopravce splnit, zároveň v bližší vazbě na provozovatele dráhy celostátní, regionální, nebo vlečky, jsou v základě vymezeny jednotlivé druhy nákladních vlaků. Rovněž jsou shrnuty důležité personální činnosti z bližšího pohledu železničního nákladního dopravce jako organizace, včetně personálního plánování a stanovení počtu pracovníků v provozu. V uvedené souvislosti jsou popsány pracovní podmínky zaměstnanců při provozování drážní dopravy, včetně strojvedoucí, a následně stanovené kvalifikační a ostatní požadavky pro výkon profese strojvedoucí na drahách železničních.

Dále v následující kapitole je zachycena analýza současného stavu společnosti ČD Cargo, a. s., včetně širší vazby na výkon profese strojvedoucího. Nelze opomenout širší charakteristiku společnosti ČD Cargo, a. s., jako národního železničního nákladního dopravce, včetně postavení na trhu, a důležitých finančních a výkonnostních ukazatelů skupiny, což bezpodmínečně ovlivňuje výkony dopravce, a ve výsledku i personální potřeby strojvedoucího. Stejně tak je šířeji charakterizována PJ Praha jako JOS ČDC, a. s., včetně skladby výkonů, nasazovaných lokomotiv, a organizace směn strojvedoucího. Následně dochází k charakteristice samotné profese strojvedoucího ve společnosti ČD Cargo, a. s., současně s přípravou a výcvikem, skladbou směn, a systémem odměňování, a to v bližší souvislosti s podmínkami PJ Praha.

Na základě analýzy současného stavu společnosti ČD Cargo, a. s., v širší vazbě na posouzení problematiky výkonu profese strojvedoucího, zejména v podmínkách PJ Praha, jsou v třetí kapitole formulovány návrhy na možné nastavení výpočtu zaměstnanců na pozici strojvedoucí, nastavení kvalifikace a také systému vzdělávání strojvedoucího ve společnosti ČD Cargo, a. s. Formulované návrhy jsou zaměřeny na možné nastavení ve výpočtu personální zálohy a personálních potřeb strojvedoucího pro PJ Praha, jednotlivá PP, s příkladem vymezené turnusové skupiny pod PP Praha-Libeň. V nastavení kvalifikace strojvedoucího jsou návrhy zaměřeny na možné zkvalitnění vzdělání uchazeče o profesi

strojvedoucí a závazků plynoucích ze zvyšování kvalifikace v případě členství studenta ve stipendijním programu Go Your Way. V oblasti systému vzdělávání strojvedoucích jsou návrhy zaměřeny na přípravu a výcvik strojvedoucích do doby před vykonáním ZZOZ. Návrhy obecně směřují k jistějšímu plnění předepsaných výkonů, zkvalitnění vzdělání uchazeče, a k intenzivnější přípravě a výcviku, byť za podmínek přiměřeného zvýšení nákladů společnosti ČD Cargo, a. s.

V poslední kapitole jsou uvedené návrhy v nastavení počtu strojvedoucích, kvalifikace a systému vzdělávání strojvedoucích, zhodnoceny z hlediska stěžejních výhod a nevýhod plynoucích z jejich případného uplatnění ve společnosti ČD Cargo, a. s. Formulované návrhy v jejich případném zavedení nepředstavují zvlášť významné překážky, zároveň není stanovena jejich výslovná nutnost implementace. Na základě zhodnocení návrhů jsou stanovena doporučení pro případnou možnost uplatnění.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že je autorem stanovený cíl diplomové práce naplněn.

POUŽITÁ LITERATURA

ARMSTRONG, Michael, Josef KOUBEK a Jaroslav BERKA. *Personální management*. Praha: Grada, 1999. ISBN 80-7169-614-5

ČD CARGO, 2012. Směrnice PTs10-B-2011, Lokomotivní čety.

ČD CARGO, 2014. Směrnice PERs-44-B-2014, Katalog zaměstnání.

ČD CARGO, 2018. *Výroční zpráva 2018*. [online]. [cit. 2023-03-31].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/70000/vz_2018.pdf/2d046e86-15ca-41cd-a4e3-9563c96c3448>

ČD CARGO, 2019. *Profil společnosti*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/2082945/PROFIL_CZ.pdf/adbaa550-cf9a-4f50-a534-86d833755a25>

ČD CARGO, 2021a. *Politika integrovaného systému řízení dle ISO*. [online].

[cit. 2023-03-18]. Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/64117/CDC-Politika_IMS.pdf/e26ac4ca-870a-422b-abe9-29a4adaf24ab>

ČD CARGO, 2021b. *Výroční zpráva 2021*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/70000/vz_2021.pdf/20e1cbec-c6b5-401c-bfb1-9d46b3f3a6de>

ČD CARGO, 2021c. *Etický kodex dodavatele společnosti ČD Cargo, a. s.*

[online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/3637418/Etick%C3%BD_kodex_dodavatele_%C4%8CD_Cargo_cz.pdf/6d327def-07f1-43c6-8b58-90f46311a21a>

ČD CARGO, 2021d. *Organizační struktura ČD Cargo, a. s.* 01. 06. 2021. Zpracovatel: O10 Ing. Jiří Kukol, Ph. D. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/66856/Organiza%C4%8Dn%C3%AD%20struktura+%C4%8CD+Cargo.pdf/0b4e8d8d-7234-40a2-8e55-006de37a74e5>>

ČD CARGO, 2021e. Cargovák. Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a. s. 02/2021. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/3664634/Cargovak_2021_02.pdf/bf6e9dc1-16e5-4c2b-9622-a6c15f0ff5c8>

ČD CARGO, 2021f. Cargovák. Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a. s. 01/2021. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/3664634/Cargovak_2021_01.pdf/829d866b-44e3-4480-9ebb-acc4f9b55d8>

ČD CARGO, 2021g. *Třicátá lokomotiva řady 742.71 převzata*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZfZ6uHkBH/content/tricata-lokomotiva-rady-742-71-prevzata>

ČD CARGO, 2022a. *Bezpečnostní politika ČD Cargo, a. s.* [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/3637418/Bezpecnostni-politika-CDC.pdf/31592fdd-8cb8-45d0-b31b-18eba8d50db6>>

ČD CARGO, 2022b. Cargovák. Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a. s. 02/2022. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/3673928/Cargovak_2022_02.pdf/cf96f1a3-cb6c-4103-811e-718cf9cf6ed3>

ČD CARGO, 2022c. *ČD Cargo a CZ LOKO podepsaly smlouvu na modernizaci dalších lokomotiv řady 742*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZfZ6uHkBH/content/cd-cargo-a-cz-loko-podepsali-smlouvu-na-modernizaci-dalsich-lokomotiv-rady-742>

ČD CARGO, 2022d. *Poslední retrofitované vozidlo předáno*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZfZ6uHkBH/content/posledni-retrofitovane-vozdlo-predano>

ČD CARGO, 2022e. *Provozní jednotka Praha*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.cdcargo.cz/pj-praha>>

ČD CARGO, 2022f. *Mapa obvodu PJ Praha*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/documents/10179/3493381/PJ_Praha-mapa.jpg/0a2ae09b-addc-434a-8364-734fce0fc7bf?t=1459501204896>

ČD CARGO, 2022g. Interní sdělení. Praha: ČD Cargo, a. s.

ČD CARGO, 2022h. Směrnice PERs-28-B-2009, Zdravotní a odborná způsobilost zaměstnanců. Změna č. 2. Datum vydání 1. 11. 2022.

ČD CARGO, 2022i. Obsah vlastního opatření Ř JOS sestaveného na základě změny č. 2 IN PERs-28-B-2009 „Zdravotní a odborná způsobilost zaměstnanců“

Datum vydání 30. 11. 2022.

ČD CARGO, 2022j. Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a. s., na rok 2022 – 2023. ORz-50-A-2022

ČD CARGO, 2023a. *ISO systém řízení jakosti*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/iso-system-rizeni-jakosti>>

ČD CARGO, 2023b. *Politiky společnosti*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/politiky-spolecnosti>>

ČD CARGO, 2023c. *Vize a cíle*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/vize-a-cile>>

ČD CARGO, 2023d. *Politika bezpečnosti informací společnosti ČD Cargo, a. s.* [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.edcargo.cz/documents/10179/3637418/Politika_bezpe%C4%8Dnosti_informac%C3%AD.pdf/1f6df234-2030-4f26-b7cb-7f6dbbf5a97d>

ČD CARGO, 2023e. *OPT Olomouc*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/opt-olomouc>>

ČD CARGO, 2023f. *SOKV Ústí nad Labem*. [online]. [cit. 2023-03-30].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/sokv-usti-nad-labem>>

ČD CARGO, 2023g. *Řízení provozu Česká Třebová*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/rp-ceska-trebova>>

ČD CARGO, 2023h. *Stipendijní program – Go Your Way*. [online]. [cit. 2023-04-25].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/stipendium-informace>>

ČD CARGO, 2023i. *Cargovák. Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a. s. 01/2023*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<https://www.edcargo.cz/documents/10179/3682745/Cargovak_2023_01.pdf/b3152e11-a973-41fd-b00e-6b48aa8fb3eb>

ČD CARGO, 2023j. *Projekt na vybavení lokomotiv ř. 130 vlakovým zabezpečovačem ETCS*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.edcargo.cz/etcs-r.130>>

ČD CARGO, 2023k. *Projekt na vybavení lokomotiv ř. 753.7 vlakovým zabezpečovačem ETCS*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.cdcargo.cz/etcs-r.753.7>>

ČD CARGO, 2023l. *Projekt přestavby lokomotivy řady 163 pro rozšíření provozu na střídavém systému*. [online]. [cit. 2023-03-20].

Dostupné z WWW:

<<https://www.cdcargo.cz/projekt-prestavby-lokomotiv-r.-163-pro-rozsireni-provozu-na-stridavem-systemu-projekt-2->>

ČD CARGO, 2023m. *Nové lokomotivy řady 393 ve vozidlovém parku ČD Cargo*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZFZ6uHkBH/content/nove-lokomotivy-rady-393-ve-vozdlovem-parku-cd-cargo>

ČD CARGO, 2023n. *Spolupráce ČD Cargo – METRANS potvrzena*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z WWW:

<https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZFZ6uHkBH/content/spoluprace-cd-cargo-metrans-potvrzena>

ČD CARGO, 2023o. *Nákladní doprava v krajích*. [online]. [cit. 2023-03-20]. Dostupné z WWW:

<<https://www.cdcargo.cz/nakladni-doprava-v-krajich>>

ČD CARGO, 2023p. Interní sdělení. Praha: ČD Cargo, a. s.

Česko, 1994. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Česko, 1995a. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů

Česko, 1995b. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

Česko, 2006a. Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

Česko, 2006b. Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Česko, 2012. Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

Česko, 2019. Vyhláška č. 149/2019 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (CZSO, 2022). *Pracovní neschopnost pro nemoc a úraz v České republice – 1. pololetí 2022*. [online]. [cit. 2023-04-24]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/csu/czso/pracovni-neschopnost-pro-nemoc-a-uraz-v-ceske-republice-1-pololeti-2022>>

DOPRAVNÍ VZDĚLÁVACÍ INSTITUT (DVI, 2023). *O nás*. [online]. [cit. 2023-04-26]. Dostupné z WWW: <<https://www.dvi.cz/o-nas>>

DRAŽNÍ ÚŘAD (DÚČR). *Metodický pokyn pro získání odborné způsobilosti k řízení drážních vozidel na vlečce nebo k řízení lanové dráhy (úplné znění s účinností od 13.02.2012)*. 2012.

Dostupné online:

<https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/metodicke_pokyny/MP_prukaz_zpusobilosti_vlecka_a_LD.pdf>

DRAŽNÍ ÚŘAD (DÚČR), 2020. *Počet železničních dopravců v Česku stoupá, s ním i počet strojvedoucích*. [online]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné z WWW:

<<https://www.ducr.cz/cs/o-nas/pro-media/tiskove-zpravy-a-sdeleni/916-tz-roste-pocet-dopravcu-i-strojvedoucich>>

DRAŽNÍ ÚŘAD (DÚČR), 2021. Metodický pokyn č. 3/2021 pro získání všeobecné odborné způsobilosti, pro vydání a prodloužení licence strojvedoucího. Č.j.: DUCR-25524/21/Vu. 2021. Dostupné online:

<https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/metodicke_pokyny/MP_licence_strojvedouc%C3%ADho_2021.pdf>

DRAŽNÍ ÚŘAD (DÚČR), 2022a. Metodika k postupu Drážního úřadu při monitorování licencí osob řídících drážní vozidlo na dráze celostátní nebo regionální. 2022.

Dostupné online:

<https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/metodicke_pokyny/Metodika_MLS_2022.pdf>

DRAŽNÍ ÚŘAD (DÚČR), 2022b. Metodika k postupu Drážního úřadu při správním trestání osob řídících drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce. 2022. Dostupné online:

<https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/metodicke_pokyny/Metodika_trest%C3%A1n%C3%AD_strojvedouc%C3%ADch.pdf>

DRAŽNÍ ÚŘAD (DÚČR), 2023. INFORMACE PRO DOPRAVCE: VEDENÍ REJSTRÍKU OSVĚDČENÍ STROJVEDOUCÍCH. [online]. [cit. 2023-03-19].

Dostupné z WWW:

<https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/technici/Informace_pro_dopravce_Rejst%C5%99%C3%ADk_osv%C4%9Bd%C4%8Den%C3%AD_strojvedouc%C3%ADch.pdf>

GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing, 2017. ISBN 978-80-271-0058-3.

KOČIANOVÁ, Renata. *Personální činnosti a metody personální práce*. Praha: Grada, 2010. Psyché. ISBN 978-80-247-2497-3.

KOČIANOVÁ, Renata. *Personální řízení: východiska a vývoj*. 2., přeprac. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2012. Psyché. ISBN 978-80-247-3269-5.

LEJSKOVÁ, Pavla. *Personální management: pro kombinovanou formu studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2009. ISBN 978-80-7395-219-8.

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ (MPSV) 2023a. *Národní soustava povolání – Strojvedoucí*. [online]. [cit. 2023-03-04]. Dostupné z WWW: <<https://nsp.cz/jednotka-prace/strojvedouci>>

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ (MPSV) 2023b. *Národní soustava povolání – Strojvedoucí vozů metra*. [online]. [cit. 2023-03-04]. Dostupné z WWW: <<https://nsp.cz/jednotka-prace/strojvedouci-elektricky>>

SAMUELSON, Paul Anthony a William D. NORDHAUS. *Ekonomie*. Přeložil Michal MEJSTRŮK, ilustroval Martina PROCHÁZKOVÁ, ilustroval Blanka DVOŘÁKOVÁ. Praha: Svoboda, 1991. ISBN 80-205-0192-4.

Slovensko, 2010. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z., o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe, v znení č. 108/2016 Z. z.

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2018. *Statistická ročenka 2018*. [online]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/94360303/Statisticka%3%A1+ro%C4%8Denka+2018/401e472e-3ddf-4a0c-8acc-95102092c124>>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2020. *Statistická ročenka 2020*. [online]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/94360303/Statisticka%3%A1+ro%C4%8Denka+2020/2286eccb-d554-4b6d-892c-01314d91d9f2>>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2021a. Prohlášení o dráze celostátní a drahách regionálních. Č.j.: 163021/2021-SŽ-GR-O5. Dostupné online: <https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/142933391/cj163019_Prohl%C3%A1%C5%A1en%C3%AD+2023_CaR_6+zm%C4%9Bna_web.pdf/1c9c67e7-cc7e-46de-bfdb-90ab96f2d3ce>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2021b. *Statistická ročenka 2021*. [online]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/64057801/Statisticka%3%A1+ro%C4%8Denka+2021/68bdf1c9-2338-4d59-980f-7de431f82e48>>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2023a. *Portál provozování dráhy – Podmínky přístupu na ŽDC*. [online]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné z WWW: <<https://provoz.spravazeleznice.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=1817936>>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2023b. *Vše o Správě železnic*. [online]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné z WWW:

<<https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic>>

STÝBLO, Jiří. *Personální management*. Praha: Grada, 1993. ISBN 80-85424-92-4.

ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE (ÚPDI). *Základní funkce úřadu*. [online]. [cit. 2023-03-10]. Dostupné z WWW:

<<https://www.updi.cz/cs/o-nas/zakladni-funkce-uradu>>

VOJTOVIČ, Sergej. *Koncepce personálního řízení a řízení lidských zdrojů*. Praha: Grada, 2011. Expert. ISBN 978-80-247-3948-9.

YOUR EUROPE. *Zaměstnanci železnic*. [online]. [cit. 2023-03-11]. Dostupné z WWW:

<https://europa.eu/youreurope/business/human-resources/transport-sector-workers/rail-staff/index_cs.htm>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Vymezení sériových čísel vlaků nákladní dopravy dle GVD	18
Tabulka 2	Druhy drážního vozidla, na které se váží jednotlivé ZZOZ.....	34
Tabulka 3	Základní údaje o společnosti ČD Cargo, a. s. k 31. 12. 2021	37
Tabulka 4	Počty strojvedoucích a jiných vybraných provozních pracovníků ČDC za rok 2018.....	42
Tabulka 5	Vybrané ukazatele ČDC ve vztahu k provozu za roky 2020-2021	43
Tabulka 6	Podíly ČDC, a. s. podle přeprav komodit za období 2020-2022	44
Tabulka 7	Podíly nakládky a vykládky přepravovaných komodit ČDC, a. s., PJ Praha podle počtu vozů za rok 2020	49
Tabulka 8	Celkové počty HKV dislokovaných pod PJ Praha (stav k 08.03.2022)	51
Tabulka 9	Celkové počty HKV pod PP Praha-Libeň (stav k 08.03.2022)	52
Tabulka 10	Celkové počty HKV pod PP Nymburk za březen 2022.....	53
Tabulka 11	Personální potřeby strojvedoucích PJ Praha za rok 2018	56
Tabulka 12	Turnusové a personální potřeby strojvedoucích turnusové skupiny č. 705.....	58
Tabulka 13	Výpočet navrhované personální zálohy	72
Tabulka 14	Stanovení personální potřeby turnusové skupiny č. 705 pod PP Praha-Libeň	73
Tabulka 15	Stanovení personální potřeby PJ Praha za rok 2018	74
Tabulka 16	Návrh obsahu odborné přípravy na zkoušku TPHV-M v PJ Praha	79
Tabulka 17	Návrh obsahu odborné přípravy na zkoušku TPHV-E v PJ Praha	81
Tabulka 18	Srovnání stanovených a navrhovaných personálních potřeb pro PJ Praha	85
Tabulka 19	Výhody a nevýhody navrhovaných personálních potřeb pro PJ Praha.....	86
Tabulka 20	Srovnání předepsaných závazků z kvalifikace na pozici strojvedoucí	87
Tabulka 21	Výhody a nevýhody návrhů v oblasti kvalifikace strojvedoucích	88
Tabulka 22	Srovnání stávajících a navrhovaných délek výcviku	89
Tabulka 23	Výhody a nevýhody návrhů v oblasti systému vzdělávání strojvedoucích	90

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Lokomotiva 388.015-0 s reklamním polepem METRANS	47
Obrázek 2	Lokomotiva řady 363 před nasazením na traťový výkon v žst. Praha-Libeň	54
Obrázek 3	Lokomotiva řady 742.7 vykonávající posun v žst. Praha-Libeň.....	60
Obrázek 4	Lokomotiva ř. 130 odstavena v žst. Praha-Libeň.....	82

SEZNAM ZKRATEK

BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CEFR (SERR)	Společný evropský referenční rámec pro jazyky
ČD	České dráhy, a. s.
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚČR	Drážní úřad ČR
DVI	Dopravní vzdělávací institut, a. s.
E	Elektrická hnací vozidla
ETCS	European Train Control Systém
GŘ	Generální ředitelství
GVD	Grafikon vlakové dopravy
HKV	Hnací kolejové vozidlo
JOS	Jednotka organizační struktury
JŘ	Jízdní řád
KKOV	Klasifikace kmenových oborů vzdělání
KZAM	Katalog zaměstnání
LČ	Lokomotivní četa
Lv	Lokomotivní vlak
M	Motorová hnací vozidla
MD (MDČR)	Ministerstvo dopravy ČR
Mn	Manipulační nákladní vlak
MPBP	Místní provozní bezpečnostní předpisy
MU	Mimořádná událost
Nex	Expresní nákladní vlak
NJŘ	Nákresný jízdní řád
NV	Nařízení vlády
OKV	Opravena kolejových vozidel
OOPP	Osobní ochranné pracovní prostředky
P	Parní hnací vozidlo
PDOJ	Přiměřená doba na oddech a jídlo

PJ	Provozní jednotka
PKS	Podniková kolektivní smlouva
Pn	Průběžný nákladní vlak
PO	Požární ochrana
PP	Provozní pracoviště
RG jízda	Režijní jízda
RID	Řád pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí v železniční dopravě
RVP	Rámcové vzdělávací programy
SI	Strojvedoucí instruktor
SJŘ	Sešitový jízdní řad
Služ	Služební vlak
SM	Smluvní mzda (Smlouvy o mzdě)
SOKV	Středisko oprav kolejových vozidel
SV	Speciální hnací vozidlo
SŽ (SŽDC)	Správa železnic (Správa železniční dopravní cesty), státní organizace
TPHV-E	Odborná zkouška Technický popis hnacího vozidla – Elektrická trakce
TPHV-M	Odborná zkouška Technický popis hnacího vozidla – Motorová trakce
TS	Tarifní stupeň
TTP	Tabulky traťových poměrů
UTZ	Určená technická zařízení
ÚPDI	Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře
VL	Vlečka (jako kategorie železniční dráhy)
Vleč.	Vlečkový nákladní vlak
VZ	Vlakový zabezpečovač
VOZ	Všeobecná odborná způsobilost
ZOZ	Zvláštní odborná způsobilost
ZZOZ	Zkouška (zvláštní) odborné způsobilosti

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha A** Základní znalosti, dovednosti, postupy strojvedoucího pro všeobecnou odbornou způsobilost
- Příloha B** Rámcový obsah znalostí, dovedností a postupů strojvedoucího pro zvláštní odbornou způsobilost (řízení drážního vozidla)
- Příloha C** Rámcový obsah znalostí, dovedností a postupů strojvedoucího pro zvláštní odbornou způsobilost (řízení na vymezené dráze nebo její části)
- Příloha D** Organizační struktura ČD Cargo, a. s., k 1. 6. 2021
- Příloha E** Vybrané ukazatele žel. nákl. dopravy ČR ve vztahu k ČDC, a. s. za období let 2016 – 2021
- Příloha F** Mapa obvodu PJ Praha
- Příloha G** Počty strojvedoucích PJ Praha za rok 2018 podle jednotlivých PP
- Příloha H** Turnusová skupina PJ Praha č. 705 dle GVD 2018/2019
- Příloha I** Rámcový postup výcviku strojvedoucích ČDC, a. s. PJ Praha
- Příloha J** Rámcový postup a min. délka výcviku strojvedoucího u ČDC, a. s. PJ Praha
- Příloha K** Rámcový postup dalšího výcviku strojvedoucích ČDC, a. s. PJ Praha
- Příloha L** Rámcový postup a min. délka dalšího výcviku strojvedoucího u ČDC, a. s. PJ Praha
- Příloha M** Základní povinnosti strojvedoucího ČDC, a. s.
- Příloha N** Návrh stanovení nového počtu strojvedoucích PJ Praha dle jednotlivých PP za rok 2018
- Příloha O** Návrh změn rámcového postupu výcviku strojvedoucích ČDC, a. s., PJ Praha
- Příloha P** Návrh změn rámcového postupu a min. délky výcviku strojvedoucího
- Příloha Q** Návrh změn dalšího postupu výcviku strojvedoucích ČDC, a. s., PJ Praha
- Příloha R** Návrh změn rámcového postupu a min. délky dalšího výcviku strojvedoucího
- Příloha S** Srovnání hodnot původní a navrhované personální potřeby strojvedoucích dle jednotlivých PP

Příloha A Základní znalosti, dovednosti, postupy strojvedoucího pro všeobecnou odbornou způsobilost

ZÁKLADNÍ OBLASTI ZNALOSTÍ, DOVEDNOSTÍ A POSTUPŮ STROJVEDOUČÍHO PRO VŠEOBECNOU ODBORNOU ZPŮSOBILOST	
1)	Činnost, úloha, odpovědnost strojvedoucího při provozování drážní dopravy, povinnosti strojvedoucího, pracovní podmínky
Znalost právních předpisů, pravidel týkajících se provozování drážní dopravy, bezpečnosti, požadavků a postupů pro vydávání osvědčení strojvedoucího, protipožární ochrany, ochrany životního prostředí, znalost personálních, odborných a zvláštních požadavků pro profesi strojvedoucího, chování neslučitelného s bezpečností v provozování drážní dopravy, negativní vlivy alkoholu, jiných omamných látek, léků, stresu, nemoci, únavy	
2)	Organizace drážní dopravy
Zásady, předpisy a opatření v bezpečnosti při organizování drážní dopravy, funkce a odpovědnost osob zúčastněných při provozování dráhy a drážní dopravy	
3)	Důležité požadavky v oblasti železniční infrastruktury
Znalost systémových, strukturálních zásad, parametrů železniční infrastruktury, charakteristiky tratí, stanic, seřadovacích nádraží, staveb železničního spodku, železničního svršku, provozních režimů, řízení vlaků, návěsní soustavy, bezpečnostních zařízení, trakčního vedení	
4)	Důležité požadavky provozní komunikace při provozování drážní dopravy
Úlohy a odpovědnosti jednotlivých pracovních funkcí při provozování dráhy a drážní dopravy, určení kontaktních osob, situace vyžadující komunikaci, metody komunikace	
5)	Skladba vlaků, požadavky na drážní vozidla v osobní a nákl. dopravě
Znalost typů trakce hnacích vozidel, technických zařízení vozidel, pojezdů, tažného a narážecího ústrojí vozidel, systému označování drážních vozidel, dokumentace o řazení vlaků, brzdových zařízení, výpočtu brzdících vah a procent, určování rychlosti vlaku	
6)	Nebezpečí při provozování drážní dopravy
Zásady bezpečnosti, nebezpečí spojená s provozováním drážní dopravy a jejich minimalizace, události spojené s bezpečností, postupy při nehodách v drážní dopravě, evakuace osob, znalost pravidel RID	
7)	Důležité fyzikální principy
Působení sil na kolo drážního vozidla, zrychlení drážního vozidla, brzdový účinek drážního vozidla, vlivy na adhezni podmínky drážního vozidla, základy elektrotechniky, elektrické obvody, elektrická měření	

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (Česko, 2012)

Příloha B Rámcový obsah znalostí, dovedností a postupů strojvedoucího pro zvláštní odbornou způsobilost (řízení drážního vozidla)

RÁMCOVÝ OBSAH ZNALOSTÍ, DOVEDNOSTÍ A POSTUPŮ STROJVEDOUČÍHO PRO ZVLÁŠTNÍ ODBORNOU ZPŮSOBILOST (ŘÍZENÍ DRÁŽNÍHO VOZIDLA)	
1)	Zkoušky a kontroly drážního vozidla před odjezdem
	Znalost dokumentace k drážnímu vozidlu, kontrola drážního vozidla, jeho technických zařízení, dalšího nezbytného vybavení, kontrola údajů v souvisejících dokumentech umístěných v drážním vozidle, kontrola funkcí drážního vozidla, předepsaných bezpečnostních a ochranných zařízení, činností spojených s běžnou preventivní údržbou drážního vozidla
2)	Znalost drážního vozidla
	Znalost ovládacích a kontrolních prvků drážního vozidla, technického popisu drážního vozidla, jeho mechanické, pneumatické, elektrické části, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, rychloměru, jiných zařízení specifických pro daný druh hnacího drážního vozidla, systému značení hnacího drážního vozidla
3)	Zkoušky brzd
	Znalost brzdových zařízení na hnacím drážním vozidle, mechanismů pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu, porovnání s brzdným výkonem předepsaným pro danou dráhu, znalost zkoušky brzdy, kontroly funkcí brzdového zařízení před odjezdem, zahájení jízdy a při jízdě vlaku
4)	Způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristice tratě, vozidla a jeho zařízení
	Schopnost seznámit se s informacemi poskytnutými před odjezdem, určení způsobu jízdy a maximální rychlosti, s ohledem na stavbu tratě, povětrnostní vlivy, a parametry vozů řazených ve vlaku, schopnost řízení vlaku způsobem, který nedovoluje poškození vozidel a infrastruktury
5)	Poruchy drážního vozidla, odstraňování poruch
	Schopnost identifikovat neobvyklé skutečnosti vzhledem k provozu vlaku, kontroly hnacího drážního vozidla a rozpoznání jeho poruch, odstranit poruchy na hnacím drážním vozidle vzhledem k jejich závažnosti a neohrožení bezpečnosti provozu a osob
6)	Mimořádné události
	Schopnost zabezpečit hnací drážní vozidlo a vlak při vzniku mimořádné události v provozu, zabezpečit pomoc osobám zúčastněným na mimořádné události, včetně evakuace vlaku, posouzení, zda-li a za jakých podmínek smí pokračovat drážní vozidlo v jízdě, schopnost rozpoznávání přepravovaných nebezpečných věcí dle RID
7)	Zajištění vlaku proti pohybu
	Schopnost strojvedoucího zajistit vlak proti neočekávanému pohybu, opatření, kterými lze vlak nebo jeho části zastavit při nečekaném uvedení do pohybu

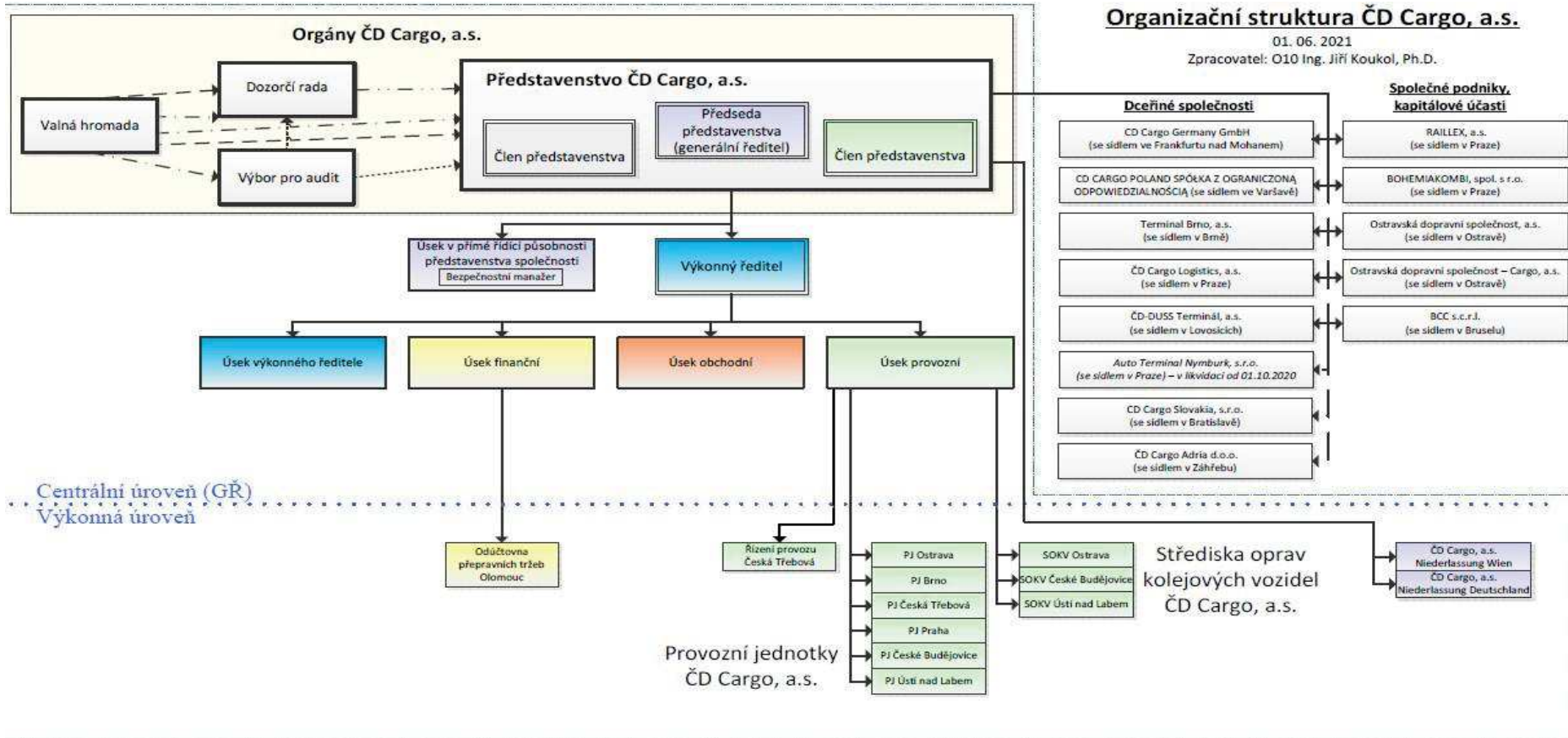
Zdroj: Zpracováno autorem, dle (Česko, 2012)

Příloha C Rámcový obsah znalostí, dovedností a postupů strojvedoucího pro zvláštní odbornou způsobilost (řízení na vymezené dráze nebo její části)

RÁMCOVÝ OBSAH ZNALOSTÍ, DOVEDNOSTÍ A POSTUPŮ STROJVEDOUČÍHO PRO ZVLÁŠTNÍ ODBORNOU ZPŮSOBILOST (ŘÍZENÍ NA VYMEZENÉ DRÁZE NEBO JEJÍ ČÁSTI)	
1)	Zkoušky brzd
Znalost mechanismů pro výpočet a kontrolu brzdného výkonu, srovnání s požadavky na brzdný výkon předepsaný pro danou dráhu	
2)	Způsob jízdy a maximální rychlost vzhledem k charakteristice tratě, vozidla a jeho zařízení
Schopnost seznámit se s informacemi poskytnutými před odjezdem vlaku a vyhodnotit je, určení způsobu jízdy vlaku vzhledem k charakteristice tratě	
3)	Znalost dráhy
Znalost návěstních a dopravních předpisů provozovatele dráhy, podmínek pro odjezd, provozních podmínek, kolejí použitelných pro daný druh provozu, provozních režimů, systému autobloku, apod.	
4)	Bezpečnostní předpisy
Schopnost vyhodnocení skutečností podmiňujících jízdu vlaku, znalost zvláštních druhů provozu, jízdy v době stavebních prací, povolení nedbat návěstí v případě nebezpečí, apod.	
5)	Řízení drážního vozidla ve vztahu k vymezené dráze nebo její části
Schopnost určit, kde se vlak na vymezené dráze nebo její části nachází, schopnost používání brzd drážních vozidel při jízdě na vymezené dráze nebo její části tak, aby nedocházelo k jejich poškození nebo k poškození infrastruktury, schopnost provádět jízdu na vymezené dráze nebo její části dle vzhledem k jízdnímu řádu, jiným pokynům provozovatele dráhy	
6)	Bezpečnost dopravy
Schopnost rozeznat neobvyklé situace z hlediska infrastruktury, životního prostředí, odhadnutí vzdálenosti viditelných překážek, neprodleně a srozumitelně informovat provozovatele dráhy o zjištěných neobvyklých situacích, místě a jejich povaze, v případě nutnosti zajistit a podniknout kroky pro zajištění bezpečnosti dopravy a osob, znalost systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy	
7)	Mimořádné události
Schopnost zabezpečit hnací drážní vozidlo a vlak při vzniku mimořádné události v provozu, zabezpečit pomoc osobám zúčastněným na mimořádné události, včetně evakuace vlaku, určení příhodného místa k zastavení vlaku v případě požáru, předání nezbytných informací, schopnost posoudit, umožňuje-li stav infrastruktury pokračovat v jízdě vlaku	

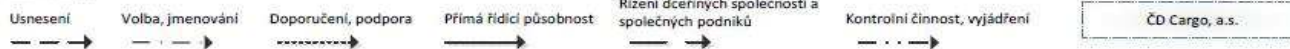
Zdroj: Zpracováno autorem, dle (Česko, 2012)

Příloha D Organizační struktura ČD Cargo, a. s., k 1. 6. 2021



Vysvětlivky / poznámky:

Řídicí vztahy



Finanční ředitel přímo řídí Odúčtovnu přepravních tržeb Olomouc.
 Provozní ředitel přímo řídí Provozní jednotky ČD Cargo, a.s.
 Ředitel O12 přímo řídí Střediska oprav kolejových vozidel ČD Cargo, a.s.
 Ředitel O21 přímo řídí Řízení provozu Česká Třebová.

Zdroj: (ČD Cargo, 2021d)

Příloha E Vybrané ukazatele žel. nákl. dopravy ČR ve vztahu k ČDC, a. s. za období let 2016 – 2021

VYBRANÉ UKAZATELE ŽEL. NÁKL. DOPRAVY ČR VE VZTAHU K ČDC, a. s. za období let 2016-2021						
Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Výnosy ČDC celkem (mil. Kč):	11 760	11 923	13 076	13 037	12 266	12 899
Provozní výsledek hospodaření ČDC (mil. Kč):	1 372	1 097	1 020	988	-78	634
Výsledek hospodaření ČDC před zdaněním (mil. Kč):	1 153	947	878	791	-276	388
Prům. počet zaměstnanců ČDC:	7 065	7 130	7 134	7 158	6 877	6 531
Přepravní výkony ČDC (mil. hrtkm):	11 365	11 819	12 928	11 516	10 545	11 180
Dopravní výkony ČDC (tis. Vlkm):	23 461	23 749	26 053	23 766	20 992	21 619
Dopravní výkony v žel. Nákl. dopravě celkem (tis. Vlkm):	36 670	37 691	38 821	38 878	35 865	37 566
Podíl ČDC na dop. výkonech v žel. Nákl. Dopravě:	63,98 %	63,01 %	67,11 %	61,13 %	58,53 %	57,55 %
Plnění JŘ nákl. vlaky (jízdy nákl. vlaků včas) celkem:	59,6 %	39,37 %	37,39 %	42,23 %	35,28 %	32,93 %

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2021b); (Správa železnic, 2018), (2020) a (2021b)

Příloha F Mapa obvodu PJ Praha

Mapa obvodu PJ Praha



Sídla, stanice



sídlo provozní jednotky



sídlo provozního pracoviště



Liberec stanice - výplň dle příslušnosti k PP



Hrádek n.N. stanice se zvláštními podmínkami - výplň dle příslušnosti k PP



OKV Nymburk

Dopravní koleje



dvou a vícekolejný úsek elektrifikované tratě



dvou a vícekolejný úsek neelektrifikované tratě



jednokolejný úsek elektrifikované tratě



jednokolejný úsek neelektrifikované tratě



tratě dle D3



soukromý nebo pronajatý úsek tratě

© Milan Koska

aktualizováno k 4. 1. 2022

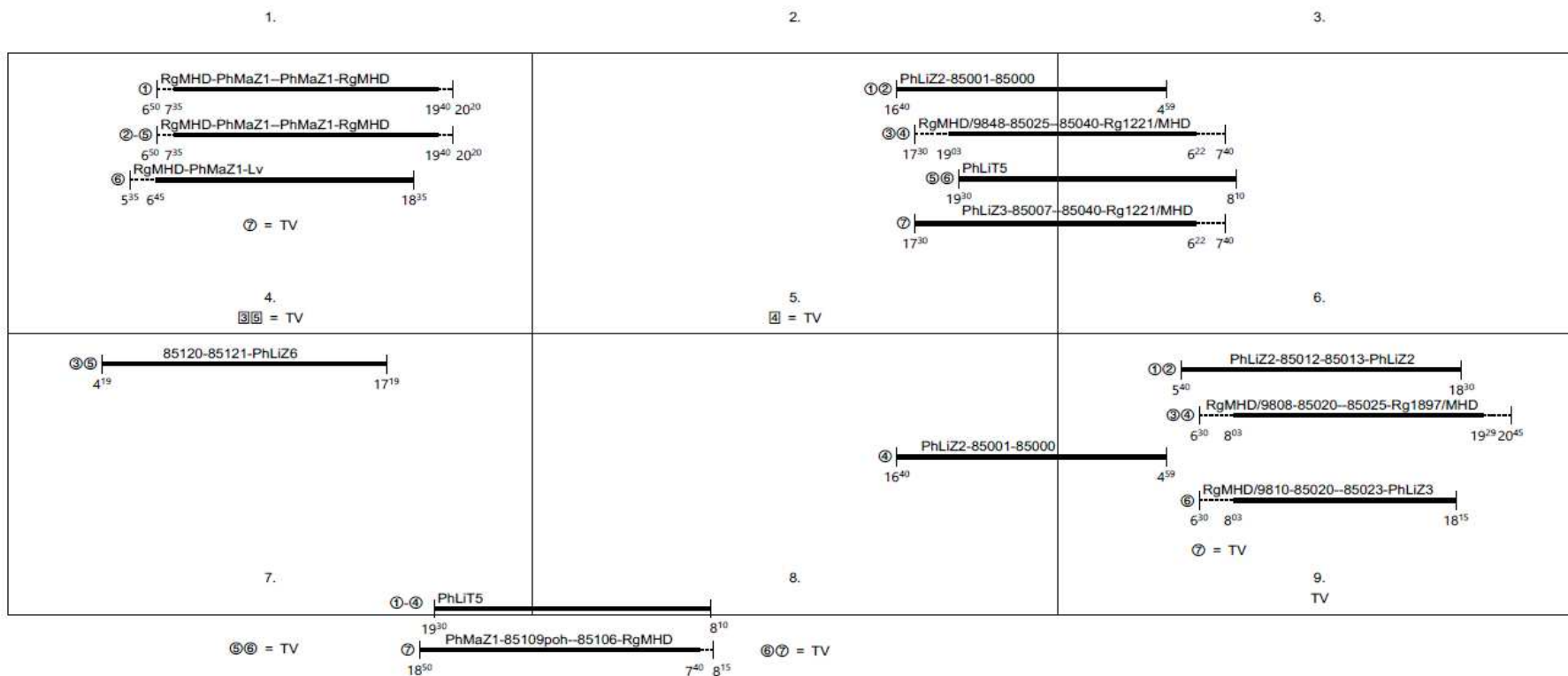


Příloha G Počty strojvedoucích PJ Praha za rok 2018 podle jednotlivých PP

POČTY STROJVEDOUČÍCH PJ PRAHA PODLE ROZČLENĚNÍ POD JEDNOTLIVÁ PP ZA ROK 2018								
Pracoviště	Řádek	Potřeby strojvedoucích PJ Praha	Od 1. 1. 2018	Od 5. 2. 2018	Od 9. 4. 2018	Od 10. 6. 2018	Od 3. 9. 2018	Od 9. 12. 2018
PP Praha Libeň	1.	Turnusová potřeba	62	74	74	74	74	81
	2.	Personální potřeba	73	88	88	88	89	97
	3.	Skutečný stav strojvedoucích	83	83	85	88	87	86
	4.	Rozdíl (řádků 3-2)	+10	-5	-3	0	-2	-11
PP Beroun	5.	Turnusová potřeba	46	45	45	45	45	44
	6.	Personální potřeba	55	53	53	53	53	53
	7.	Skutečný stav strojvedoucích	52	52	51	50	50	51
	8.	Rozdíl (řádků 7-6)	-5	-1	-2	-3	-3	-2
PP Nymburk	9.	Turnusová potřeba	103	100	100	100	100	99
	10.	Personální potřeba	123	119	118	118	118	118
	11.	Skutečný stav strojvedoucích	103	102	102	101	101	105
	12.	Rozdíl (řádků 11-10)	-20	-17	-16	-17	-17	-13
PP Mladá Boleslav	13.	Turnusová potřeba	51	51	50	50	50	49
	14.	Personální potřeba	61	61	58	59	59	58
	15.	Skutečný stav strojvedoucích	54	54	54	54	54	54
	16.	Rozdíl (řádků 15-14)	-7	-7	-4	-5	-5	-4

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

Příloha H Turnusová skupina PJ Praha č. 705 dle GVD 2018/2019



Vlaky PhLiT5, oběh 701 Praha Libeň

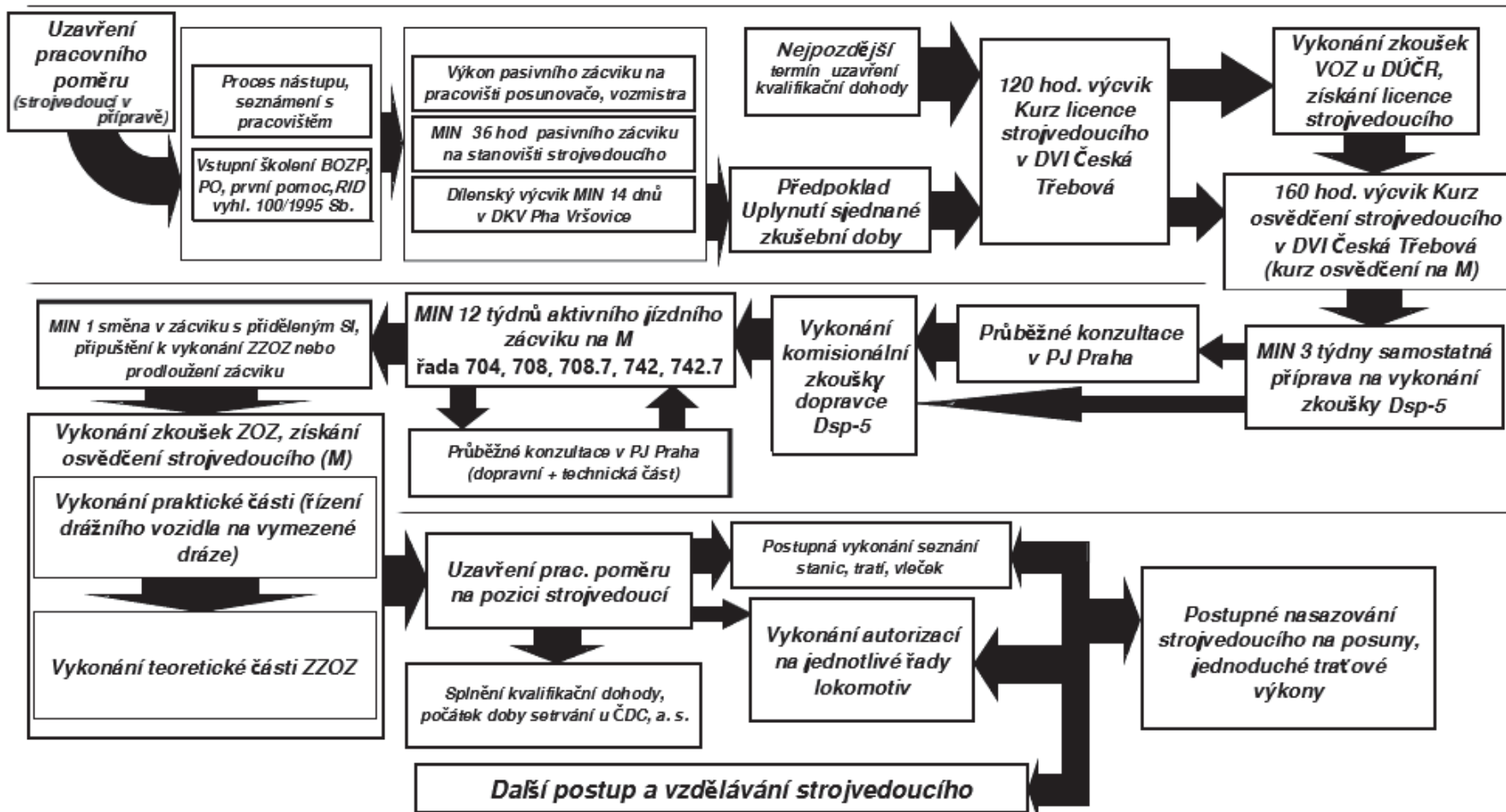
Vlaky PhLiZ2,85120,85121,85001,85000,85012,85013, oběh 703 Praha Libeň

Vlaky PhLiZ3,85020,85041,85040,85007,85008,85023,85025,85094,85029,85105, oběh 704 Praha Libeň

Vlaky PhMaZ1,85109,85106,85107,85108, oběh 705 Praha Libeň

Zdroj: (ČD Cargo, 2023p)

RÁMCOVÝ POSTUP VÝCVIKU STROJVEDOUCÍCH ČDC. a. s. PJ PRAHA



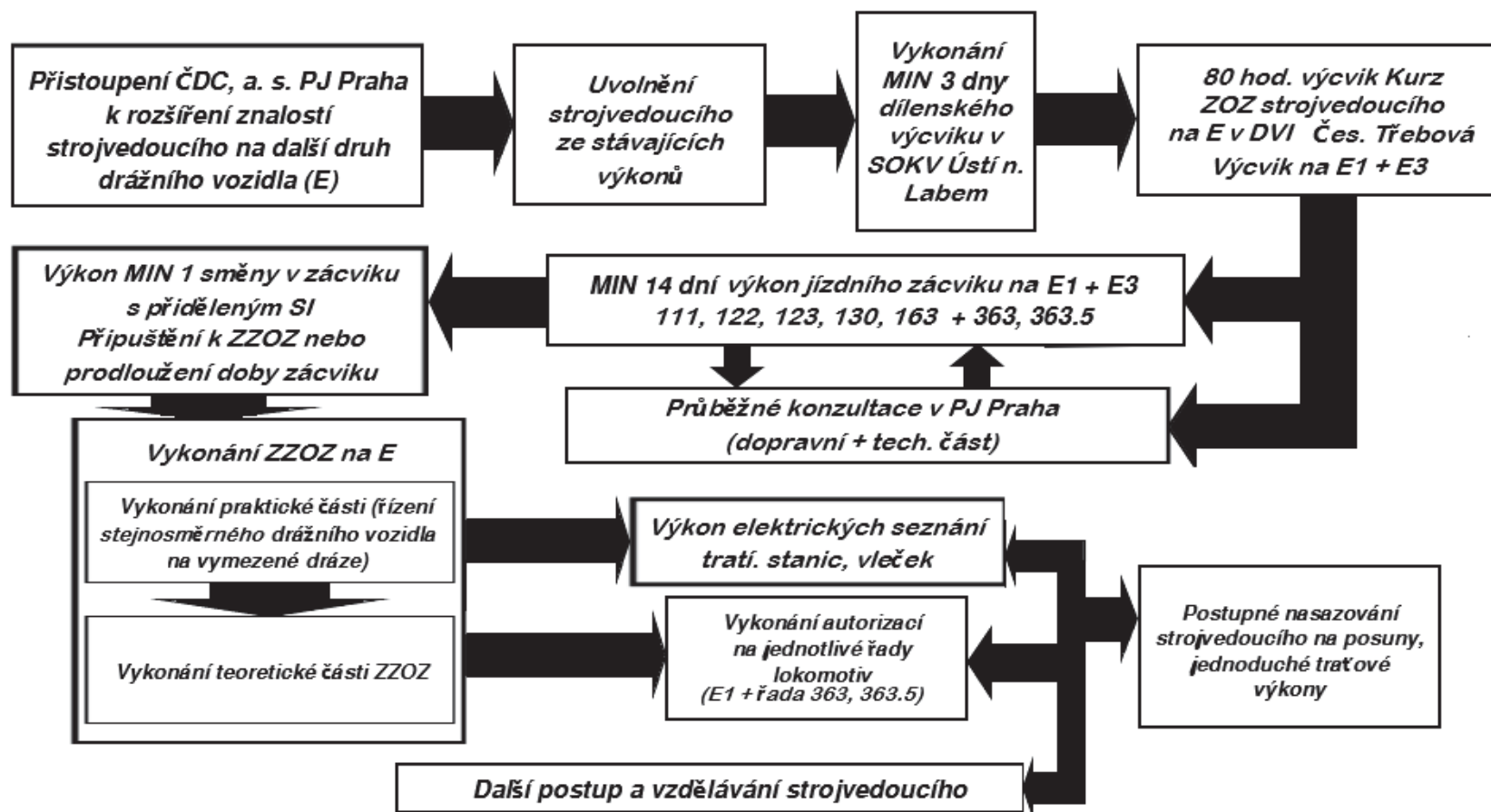
Příloha J Rámcový postup a min. délka výcviku strojvedoucího u ČDC, a. s. PJ Praha

RÁMCOVÝ POSTUP A MIN DÉLKA VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO U ČDC, a. s. PJ PRAHA (do získání osvědčení strojvedoucího)	
FÁZE VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO	MIN ČASOVÁ DOTACE
Proces nástupu na pracoviště, vstupní školení, BOZP, PO	MIN 8 hod (1 den)
Školení první pomoci (teorie + praxe)	MIN 6 hod (1 den)
Seznámení s pracovištěm, železničním provozem, školení dle RID, vyhl. MD č. 100/1995 Sb.	MIN 36 hod (1 týden)
Ověření znalostí RID, získání elektrotechnické kvalifikace osoby poučené dle vyhlášky MD č. 100/1995 Sb.	MIN 1 den
Výkon dílenského zácviku v DKV Praha-Vršovice	MIN 72 hod (2 týdny)
Výkon pasivního jízdního zácviku na HKV	MIN 36 hod (alespoň 3 směny)
Výkon pasivního zácviku na pracovišti posunovače	MIN 36 hod (1 týden)
Výkon pasivního zácviku na pracovišti vozmistra	MIN 72 hod (2 týdny)
Kurz VOZ (licence strojvedoucího) v DVI v Čes. Třebové	MIN 120 hod (3 týdny)
Vykonání zkoušek VOZ s účastí DÚČR	MIN 1 den
Kurz ZOZ (osvědčení strojvedoucího, motorová trakce) v DVI v Čes. Třebové	MIN 160 hod (4 týdny)
Samostatná příprava na vykonání odborné zkoušky Dsp-5, průběžné konzultace v PJ Praha	MIN 108 hod (3 týdny)
Vykonání odborné zkoušky Dsp-5	MIN 1 den
Výkon aktivního jízdního zácviku na HKV motorové trakce (+ průběžné konzultace v PJ Praha)	MIN 432 hod (12 týdnů) + cca 1 týden konzultací
Rozhodnutí o připuštění k vykonání ZZOZ, prodloužení zácviku	MIN 1 den (1 směna s SI)
Vykonání ZZOZ – praktická část (řízení drážního vozidla motorové trakce)	MIN 1 den
Vykonání ZZOZ – teoretická část	
Celková MIN časová dotace	217 dní⁴ (MIN 31 týdnů čistého času)

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

⁴ Jedná se o minimální dobu čistého času bez zahrnutí vlivů organizace výcviku, termínů kurzů a zkoušek, prodloužení výcviku a opakování zkoušek, uvedená časová dotace bez potřeby prodloužení výcviku a opakování zkoušek reálně představuje cca 9 měsíců

RÁMCOVÝ POSTUP DALŠÍHO VÝCVIKU STROJVEDOUCÍCH ČDC. a. s. PJ PRAHA



Příloha L Rámcový postup a min, délka dalšího výcviku strojvedoucího u ČDC, a. s.
PJ Praha

RÁMCOVÝ POSTUP A MIN DÉLKA DALŠÍHO VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO U ČDC, a. s. PJ PRAHA (na HKV elektrické trakce)	
FÁZE VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO	MIN ČASOVÁ DOTACE
Výkon dílenského zácviku na HKV elektrické trakce v SOKV Ústí nad Labem	MIN 3 dny
Kurz ZOZ na elektrická hnací vozidla stejnosměrná E1 + vícesystémová E3 (rozšíření osvědčení na E) v DVI, a. s., v Čes. Třebové	MIN 80 hod (2 týdny)
Výkon aktivního jízdního zácviku na HKV E1 + E3 (+ průběžné konzultace v PJ Praha)	MIN 1 týden na E1 MIN 1 týden na E3 + cca 1 týden konzultací
Rozhodnutí o připuštění k vykonání ZZOZ, případně o prodloužení zácviku	MIN 1 den (1 směna s SI)
Vykonání ZZOZ – praktická část (řízení drážního vozidla stejnosměrné elektrické trakce)	MIN 1 den
Vykonání ZZOZ – teoretická část (rozdílová zkouška ZOZ)	
Celková MIN časová dotace	40 dní⁵ (cca 6 týdnů čistého času)

Zdroj: Zpracováno autorem, dle (ČD Cargo, 2023p)

⁵ Jedná se o minimální dobu čistého času výcviku bez zahrnutí vlivů organizace výcviku, termínů kurzů a zkoušek, prodloužení výcviku a opakování zkoušek, doba do řádného vykonání ZZOZ reálně může přesahovat 2 měsíce

Příloha M Základní povinnosti strojvedoucího ČDC, a. s.

1)	Ohlásit se při nástupu směny stanoveným způsobem na určeném místě, seznámit se po nástupu na stanoveném místě s nově vydanými nařízeními, mimořádnostmi, opatřeními, a potvrdit seznámení svým podpisem, datem podpisu, při nástupu směny vyžádat si a převzít tiskopisy potřebné pro výkon směny
2)	Na výzvu pověřeného zaměstnance podrobit se zkoušce na přítomnost alkoholu nebo návykových látek ovlivňujících psychomotorické vlastnosti
3)	Stanoveným způsobem přebírat, případně odevzdávat či odstavovat, příslušná HKV, před započítím výkonu stanoveným způsobem zkontrolovat technický stav HKV, provádět stanovené zápisy do Knihy předávky při převzetí HKV, zkontrolovat stav a úplnost inventáře HKV, zapisovat zjištěné závady do Knihy oprav, oznamovat strojmistrovi závady, chybějící pomůcky a nářadí
4)	Pozorovat za jízdy trať, kolejiště, trakční vedení, řídit se platnými návěstmi a ostatními pokyny, řídit vlak dle JŘ, průběžně kontrolovat technický stav HKV, stav provozních hmot HKV, posuzovat přítomné technické závady na HKV, rozhodovat o způsobilosti vozidla k další jízdě, není-li určena jiná osoba, případně provádět neplánované opravy
5)	Svěšovat a rozvěšovat HKV, kontrolovat správnost a úplnost mechanického spojení, pneumatického propojení, elektrického spojení HKV se sousedním vozidlem, není-li určena jiná osoba, zajišťovat a odjišťovat drážní vozidla proti ujetí, provádět další stanovené technologické úkony, bezodkladně informovat dozorčího provozu o použití zarážek z inventáře HKV, zapisovat tuto skutečnost do Knihy předávky, přejímat a předávat vlakovou dokumentaci, průvodní doklady
6)	Při výkonu směny v souladu se stanovenými předpisy používat veškerá dostupná telekomunikační zařízení, vést v nezbytném rozsahu telefonické hovory v síti VPN ČD (strojvedoucí má právo při během řízení a jízdy HKV odmítnout hovor), mít během směny služební telefon v provozuschopném stavu a v pohotovostním režimu, platí zákaz používat prostředky odvádějící audiovizuální pozornost
7)	Je-li to možné, bezodkladně oznamovat pracovní úrazy, jiné okolnosti, vznik MU, sepisovat Předběžný záznam o úrazu
8)	Nemůže-li nebo nesmí-li odstranit závadu vzniklou na HKV, provádět jejich zápisy do Knihy oprav, dále zapisovat sejmutí ochranné plomby kohoutu VZ do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení
9)	Účastnit se povinných školení a nařízených zkoušek, rozšiřovat a udržovat si stanovené znalosti a dovednosti
10)	Vést Záznam o výkonech hnacích vozidel, vést osobní Provozní záznam, stanoveným způsobem uvádět skutečný průběh výkonu směny

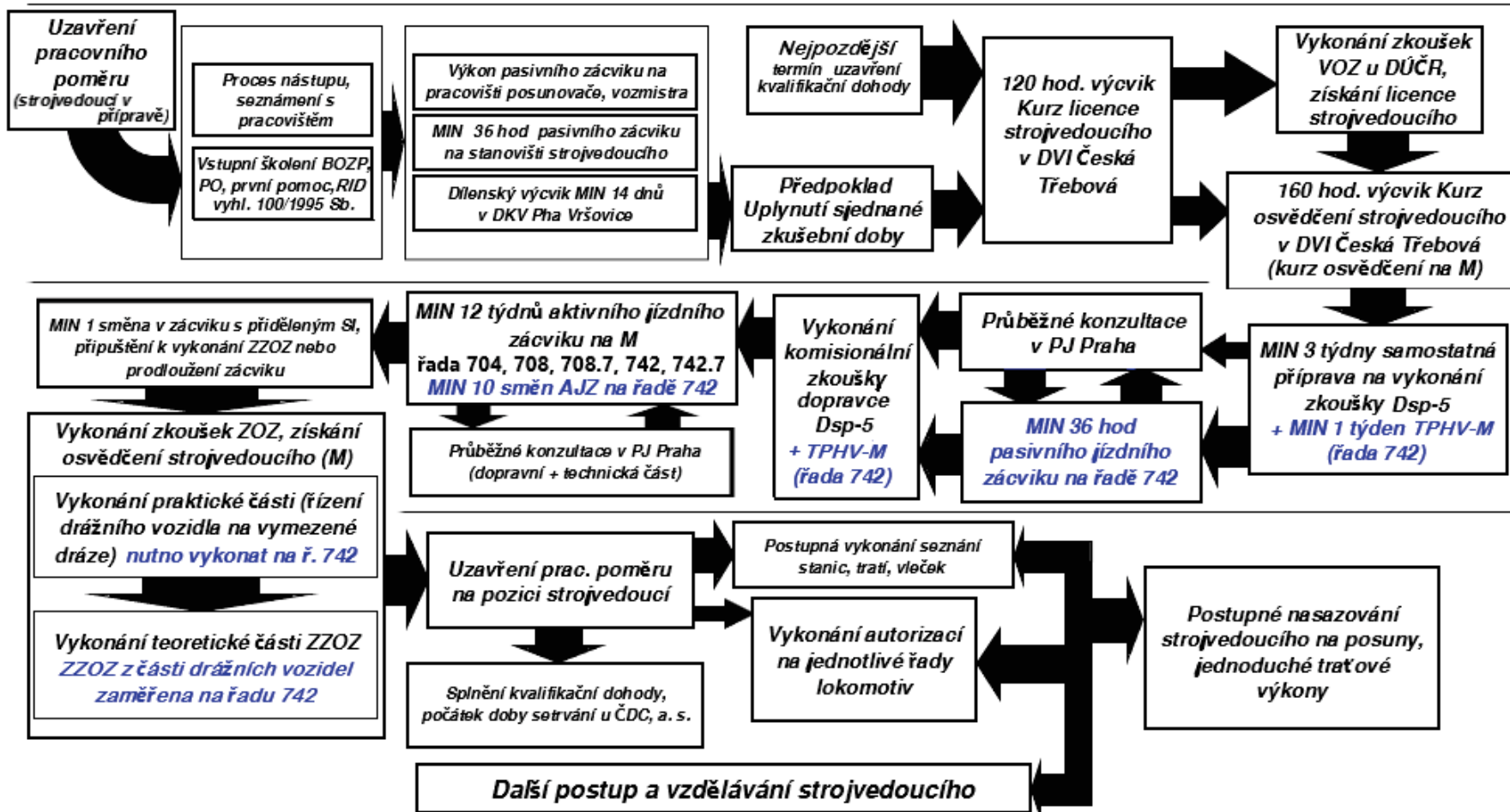
Zdroj: (ČD Cargo, 2012)

Příloha N Návrh stanovení nového počtu strojvedoucích PJ Praha dle jednotlivých PP za rok 2018

Pracoviště	Řádek	Potřeby strojvedoucích PJ Praha	Od 1. 1. 2018	Od 5. 2. 2018	Od 9. 4. 2018	Od 10. 6. 2018	Od 3. 9. 2018	Od 9. 12. 2018
PP Praha Libeň	1.	Turnusová potřeba	62	74	74	74	74	81
	2.	Nová personální záloha	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %
	3.	Nově vypočítaná personální potřeba	77	92	92	92	92	100
	4.	Skutečný stav strojvedoucích	83	83	85	88	87	86
	5.	Rozdíl (řádků 4-3)	+6	-9	-7	-4	-5	-14
PP Beroun	6.	Turnusová potřeba	46	45	45	45	45	44
	7.	Nová personální záloha	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %
	8.	Nově vypočítaná personální potřeba	57	56	56	56	56	55
	9.	Skutečný stav strojvedoucích	52	52	51	50	50	51
	10.	Rozdíl (řádků 9-8)	-5	-4	-5	-6	-6	-4
PP Nymburk	11.	Turnusová potřeba	103	100	100	100	100	99
	12.	Nová personální záloha	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %
	13.	Nově vypočítaná personální potřeba	127	124	124	124	124	122
	14.	Skutečný stav strojvedoucích	103	102	102	101	101	105
	15.	Rozdíl (řádků 14-13)	-24	-22	-22	-23	-23	-17
PP Mladá Boleslav	16.	Turnusová potřeba	51	51	50	50	50	49
	17.	Nová personální záloha	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %	23,08 %
	18.	Nově vypočítaná personální potřeba	63	63	62	62	62	61
	19.	Skutečný stav strojvedoucích	54	54	54	54	54	54
	20.	Rozdíl (řádků 19-18)	-9	-9	-8	-8	-8	-7

Zdroj: (Autor, 2023)

NÁVRH ZMĚN RÁMCOVÉHO POSTUPU VÝCVIKU STROJVEDOUCÍCH ČDC PJ PRAHA



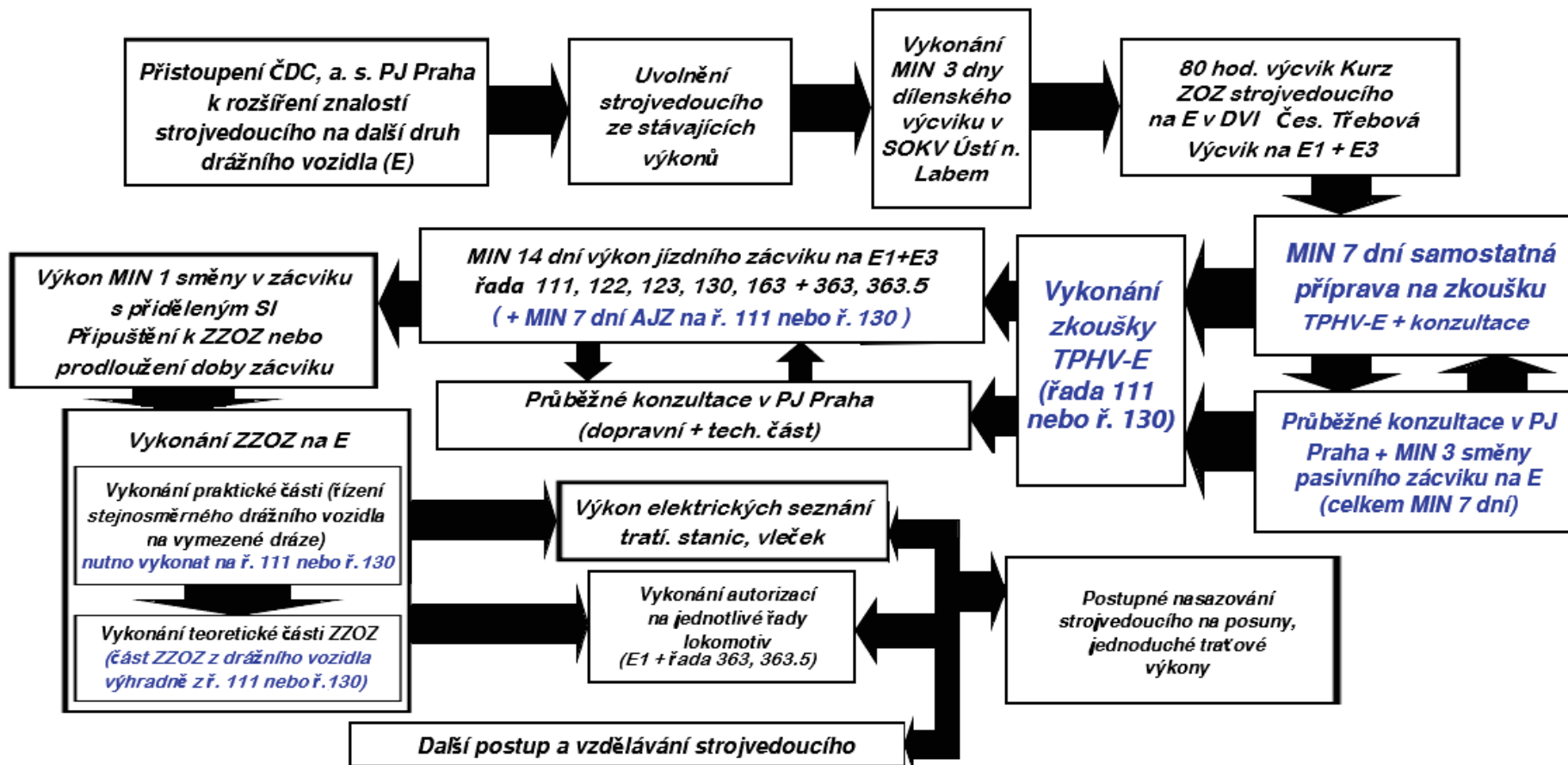
Příloha P Návrh změn rámcového postupu a min. délky výcviku strojvedoucího

NÁVRH ZMĚN RÁMCOVÉHO POSTUPU A MIN DÉLKY VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO U ČDC, a. s. PJ PRAHA (do získání osvědčení strojvedoucího)	
FÁZE VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO	MIN ČASOVÁ DOTACE
Proces nástupu na pracoviště, vstupní školení, BOZP, PO	MIN 8 hod (1 den)
Školení první pomoci (teorie + praxe)	MIN 6 hod (1 den)
Seznámení s pracovištěm, železničním provozem, školení dle RID, vyhl. MD č. 100/1995 Sb.	MIN 36 hod (1 týden)
Ověření znalostí RID, získání elektrotechnické kvalifikace osoby poučené dle vyhlášky MD č. 100/1995 Sb.	MIN 1 den
Výkon dílenského zácviku v DKV Praha-Vršovice	MIN 72 hod (2 týdny)
Výkon pasivního jízdního zácviku na HKV	MIN 36 hod (alespoň 3 směny)
Výkon pasivního zácviku na pracovišti posunovače	MIN 36 hod (1 týden)
Výkon pasivního zácviku na pracovišti vozmistra	MIN 72 hod (2 týdny)
Kurz VOZ (licence strojvedoucího) v DVI v Čes. Třebové	MIN 120 hod (3 týdny)
Vykonání zkoušek VOZ s účastí DÚČR	MIN 1 den
Kurz ZOZ (osvědčení strojvedoucího, motorová trakce) v DVI v Čes. Třebové	MIN 160 hod (4 týdny)
Samostatná příprava na vykonání odborné zkoušky Dsp-5, průběžné konzultace v PJ Praha + TPHV-M	MIN 108 hod (3 týdny) + MIN 36 hod TPHV-M
Výkon pasivního jízdního zácviku – řada 742	MIN 36 hod
Vykonání odborné zkoušky Dsp-5 + TPHV-M	MIN 1 den
Výkon aktivního jízdního zácviku na HKV motorové trakce, alespoň 10 směn na řadě 742 (+ průběžné konzultace v PJ Praha)	MIN 432 hod (12 týdnů) + cca 1 týden konzultací
Rozhodnutí o připuštění k vykonání ZZOZ, prodloužení zácviku	MIN 1 den (1 směna s SI)
Vykonání ZZOZ – praktická část (řízení drážního vozidla motorové trakce – řada 742)	MIN 1 den
Vykonání ZZOZ – teoretická část	
Celková MIN časová dotace	231 dní⁶ (MIN 33 týdnů čistého času)

Zdroj: (Autor, 2023)

⁶ Rovněž se jedná o minimální dobu čistého času, bez vlivu organizace kurzů v DVI, a. s., a termínů zkoušek ČDC nebo DÚČR, včetně potřeby prodloužení výcviku nebo opakování neúspěšného pokusu zkoušky

NÁVRH ZMĚN DALŠÍHO POSTUPU VÝCVIKU STROJVEDOUCÍCH ČDC, a. s. PJ PRAHA



Příloha R Návrh změn rámcového postupu a min. délky dalšího výcviku strojvedoucího

NÁVRH ZMĚN RÁMCOVÉHO POSTUPU A MIN DÉLKY DALŠÍHO VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO U ČDC, a. s. PJ PRAHA (na HKV elektrické trakce)	
FÁZE VÝCVIKU STROJVEDOUČÍHO	MIN ČASOVÁ DOTACE
Výkon dílenského zácvičku na HKV elektrické trakce v SOKV Ústí nad Labem	MIN 3 dny
Kurz ZOZ na elektrická hnací vozidla stejnosměrná E1 + vícesystémová E3 (rozšíření osvědčení na E) v DVI, a. s., v Čes. Třebové	MIN 80 hod (2 týdny)
Samostatná příprava strojvedoucího na vykonání komisionální zkoušky dopravce TPHV-E + průběžné konzultace v PJ Praha	MIN 36 hod (1 týden)
Výkon pasivního jízdního zácvičku na EKV elektrické trakce + průběžné konzultace v PJ Praha	MIN 3 směny + konzultace (MIN 36 hod)
Vykonání komisionální zkoušky dopravce TPHV-E	MIN 1 den
Výkon aktivního jízdního zácvičku na HKV trakce E1 + E3, nutný zácviček na ř. 111 nebo 130 (+ průběžné konzultace v PJ Praha)	MIN 1 týden E1 MIN 1 týden E3 + MIN 1 týden (řada 111 nebo ř. 130) + cca 1 týden konzultací
Rozhodnutí o připuštění k vykonání ZZOZ, případně o prodloužení zácvičku	MIN 1 den (1 směna s SI)
Vykonání ZZOZ – praktická část (řízení drážního vozidla stejnosměrné elektrické trakce – řada 111 nebo ř. 130)	MIN 1 den
Vykonání ZZOZ – teoretická část (rozdílová zkouška ZOZ)	
Celková MIN časová dotace	62 dní⁷ (cca 9 týdnů čistého času)

Zdroj: (Autor, 2023)

⁷ Rovněž se jedná o minimální dobu čistého času, bez vlivu organizace kurzů v DVI, a. s., a termínů zkoušek, včetně potřeby prodloužení výcviku nebo opakování neúspěšného pokusu zkoušky

Příloha S Srovnání hodnot původní a navrhované personální potřeby strojvedoucích dle jednotlivých PP

Pracoviště	Řádek	Potřeby strojvedoucích PJ Praha	Od 1. 1. 2018	Od 5. 2. 2018	Od 9. 4. 2018	Od 10. 6. 2018	Od 3. 9. 2018	Od 9. 12. 2018
PP Praha Libeň	1.	Personální potřeba stanovená ČDC	73	88	88	88	89	97
	2.	Nově vypočítaná personální potřeba	77	92	92	92	92	100
	3.	Rozdíl (řádků 3-2)	+4	+4	+4	+4	+3	+3
PP Beroun	4.	Personální potřeba stanovená ČDC	55	53	53	53	53	53
	5.	Nově vypočítaná personální potřeba	57	56	56	56	56	55
	6.	Rozdíl (řádků 5-4)	+2	+3	+3	+3	+3	+2
PP Nymburk	7.	Personální potřeba stanovená ČDC	123	119	118	118	118	118
	8.	Nově vypočítaná personální potřeba	127	124	124	124	124	122
	9.	Rozdíl (řádků 8-7)	+4	+5	+6	+6	+6	+4
PP Mladá Boleslav	10.	Personální potřeba stanovená ČDC	61	61	58	59	59	58
	11.	Nově vypočítaná personální potřeba	63	63	62	62	62	61
	12.	Rozdíl (řádků 11-10)	+2	+2	+4	+3	+3	+3
PJ Praha⁸	13.	Rozdíl celkem (součet řádků 3+6+9+12)	12	14	17	16	15	12

Zdroj: (Autor, 2023)

⁸ Souhrnný rozdíl navrhovaných a stanovených personálních potřeb PJ Praha může být od hodnot celkového rozdílu dle stavů jednotlivých PP nepatrně odlišný, důvodem je užití shodného postupu v zaokrouhlování pro stanovenou JOS ČDC, a. s. Vypočítané hodnoty personálních potřeb jsou vždy jen přibližné, nemohou být zcela přesné.