

● Posledního února se sešli představitelé Pražské oblasti ... str. 2 ● Hanácká metropole přivítala předsedy ZO Olomoucké oblasti ... str. 2 ● Pojedete na 51. kolej str. 2 ● Začalo školení na ComfortJetech ... str. 2 ● Správa železnic nepočkala se zahájením výluky na výsledek správního řízení ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 5

15. března 2024
ročník 77



Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Jednání předsedů Plzeňské oblasti navštívili hosté z GR ČD Zavedení OSO provázejí chyby

Ve čtvrtek 22. února se uskutečnilo v prostorech OŘOD-Z v Plzni jednání předsedů základních organizací Plzeňské oblasti FSČR. Jednání se zúčastnil prezident FSČR Jaroslav Vondrovič, viceprezident Jaroslav Vincour, člen P-FS Pavel Semecský, smluvní advokát Gustav Valenz, vedoucí analytického oddělení Miloslav Pykal a oblastní zástupci Kamil Chaloupka a Josef Bock.

Za účelem podání informací o změnách v systému Osobního ohodnocení zaměstnanců ČD (dále jen OSO) byli na odpolední část jednání pozváni zástupci zaměstnavatele, ředitelka kanceláře náměstka GR pro lidské zdroje Bohuslava Grabovská a ředitel odboru projektové kanceláře Tomáš Hanzlík.

Naposled se ve funkci předsedy základní organizace zúčastnili kolegové Miroslav Dragoun za ZO Cheb a Jiří Hron za ZO Jihlava. Tímto jim chci poděkovat za dlouholetou práci pro FSČR a popřát pevné zdraví a hodně štěstí v dalším období jejich života.

Odvolání na programu

Jednání zahájil a celý jeho průběh řídil oblastní zástupce Kamil Chaloupka. Při seznámení přítomných s programem jednání požádal předseda ZO Bělá nad Radbuzou Miroslav Burda o doplnění programu o následující bod: „Projednáni návrhu na odvolání oblastních zástupců Plzeňské oblasti FSČR Josefa Bocka a Kamila Chaloupky z jejich funkce a výzva k odstoupení prezidenta FSČR Jaroslava Vondroviče a viceprezidenta FSČR Jaroslava Vincoura z jejich funkce, a to z důvodu, že schválili a podepsali nový systém osobního ohodnocení provozních zaměstnanců ČD.“

Hlasováním předsedů byl tento bod do programu zařazen.

Téma mezd

Příprava na blížící se CRP proběhla bez komplikací. Stručné seznámení se základními změnami v PKS provedl Josef Bock a vyčerpávající informace o vlivu změn v PKS na mzdy strojířů, jejich nárůst a úroveň v jednotlivých lokalitách oblasti Plzeň prezentoval Jaroslav Vincour.

K ožehavému tématu mezd proběhla bouřlivá diskuze, která vygradovala při následném seznámení s principy nově nastaveného způsobu odměňování prostřednictvím OSO. Zde dostali prostor k vyjádření i hosté z GR ČD a. s. Bohuslava Grabovská a Tomáš Hanzlík, kteří se snažili předsedům důvody změny vysvětlit a komplexně je seznámili s průběhem vývoje jednání vedených v průběhu roku 2023 se zástupci všech odborových centrál působících u ČD a. s.

Radikální změny v OSO

Ředitelka kanceláře náměstka GR pro lidské zdroje a ředitel odboru projektové kanceláře Tomáš Hanzlík následně odpovídali na konkrétní dotazy. Je zcela zřejmé, že nová pravidla OSO přináší radikální změny. Z dostupných zkušeností vyplývá, že zavedení do praxe je provázáno většími i menšími chybami, na jejichž odstranění budou společně pracovat obě strany, jak zástupci zaměstnavatele, tak FSČR. V průběhu



Ředitelka kanceláře náměstka GR ČD pro lidské zdroje Bohuslava Grabovská na plzeňské radě

2. kvartálu proběhne vyhodnocení a může dojít k technickým úpravám systému a hodnot kritérií. Poté se hosté s předsedy rozloučili a jednání opustili.

O ratifikaci nevěděl

V bodu „Diskuse“ i nadále převládalo téma PKS a OSO. Předseda ZO Bělá nad Radbuzou přehodnotil svůj návrh na změnu programu a požádal o zrušení bodů, které se měly zabývat odvoláním oblastních zástupců a výzvou k odstoupení prezidenta a viceprezidenta FSČR. Změnu svého postoje zdůvodnil prohlášením, že nevěděl o dosavadní absenci ratifikace FSČR u dokumentů k OSO.

Závěr jednání, včetně souhlasu předsedů s usnesením RPO Plzeň, proběhl v klidné atmosféře a následně Kamil Chaloupka jednání ukončil.

Josef Bock, foto Martin Ježek

Jednání předsedů a členů výborů ZO FSČR segmentu Cargo Nová obchodní politika ČDC

Ve dnech 21. a 22. února se v pardubickém hotelu Trim konalo jednání předsedů a členů výborů ZO FSČR zastupujících segment nákladní dopravy. Zúčastnil se prezident FSČR Jaroslav Vondrovič, člen Prezidia FSČR Jiří Šafařík, jednání vedl člen Prezidia FSČR David Votroubek. Z hostů vystoupili mj. generální ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth, personální ředitelka GR ČD Cargo Aneta Miklášová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového ČD Cargo Pavla Kreischová nebo vedoucí projektového týmu ASC Tomáš Kaša.

Hned v úvodu si vzal slovo šéf turnovské ZO FSČR Hubert Pacík, který se účastnil kolektivního vyjednávání s ČD Cargo. „Mohu potvrdit, že ze strany FS byl průběh vždy dobře připravený. Naopak představitelé OSŽ do jednání přinášeli nejružnější ‚veletoče‘. Právě proto jsem byl na vyjednávání vždy zvědav a názory OSŽ mě nakonec překvapily,“ řekl Hubert Pacík.

Ze strany Cargo pak ocenil fakt, že si váží profese strojířů, zároveň však žádné profesi nestrání. Zároveň vyvedl profesionalitu člena prezidia FSČR a hlavního vyjednavatele s ČD Cargo Davida Votroubka. Prezident FSČR Jaroslav Vondrovič po Pacíkově vystoupení uvedl, že vyjednávání zpravidla nejsou jednoduchá a vyžadují hodně zkušeností.

Každý dobrý nápad vítán

Člen prezidia FSČR David Votroubek pak hovořil o příjmech strojířů Cargo: v roce 2022 to bylo 49 544 Kč s průměrem 14,5 hodiny přesčasů, v roce 2023 činil plat 53 274 Kč s průměrnými 10,5 hodinami přesčasů.

Zmínil také, že by bylo třeba změnit katalog zaměstnání a najít optimální řešení. Strojvedoucí by neměli být segregováni dle čísla vlaku, který zrovna vezou, ale podle odborné způsobilosti, případně dalších pracovních předpokladů. Hledá se řešení, které by bylo co nejspřavedlivější. „Uvítáme každý dobrý nápad,“ vyzval přítomné David Votroubek.

Méně zboží na české železnici

Generální ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth uvedl, že firma má za sebou

poměrně velmi úspěšný rok, hlavně díky svému působení v zahraničí. Z důvodu útlumu fosilních paliv v energetice a teplotnosti EU spojených se zelenou politikou však vozi stále méně hnědého a černého energetického uhlí. V roce 2010 to bylo přes 20 mil. tun hnědého uhlí, v roce 2022, v průběhu energetické krize spojené s válkou na Ukrajině to bylo 12 mil. tun a o rok později, tedy v loňském roce již jen 8 mil. tun hnědého uhlí. Letos v Cargo počítají s tím, že převezou mezi 5-6 milionů tun této komodity, v závislosti na vývoji cen elektrické energie a také čase nástupu zimního období v teplotnosti. Podle Tótha by se mělo počítat s tím, že tuzemské výkony Cargo klesnou, protože objemy uhlí v absolutním číslech nelze nahradit.

(pokračování na straně 2)

Vlaky Moravia pro České dráhy Kraj rozhodl o vítězi

O provozovateli vlaků MORAVIA na nevytíženějších regionálních linkách S2 a S3 od letošního prosince rozhodli 6. března jihomoravští krajští radní. Vybrali dopravce České dráhy, které už toto spojení mezi Brnem a Blanskem, Brnem a Tišnovem nebo Brnem a Hustopečemi provozují.



„O veřejnou zakázku projevil zájem tři dopravci. Hodnotícím kritériem při výběru byla cena, kdy České dráhy přišly s nejnižší cenovou nabídkou. Jihomoravský kraj výrazně ušetří. Nová smlouva má být uzavřena na deset let, tedy do prosince 2034,“ řekl náměstek hejtmana

pro dopravu Jiří Crha. Jihomoravský kraj si pořídil 37 elektrických vlakových souprav za šest a půl miliardy korun. Šest jednotek je dvouvozových, 31 čtyřvozových. Vyrobita je Škoda Transportation.

Text a foto (jmk)

Federace své argumenty obhájila K vyhlášce 260

Profese strojířů je řízena především souborem legislativních pravidel, která určují, za jakých pracovních a sociálních podmínek můžeme tuto činnost vykonávat, abychom za ni dostali zaslouženou odměnu. Většinou se však, bohužel, řídíme sloganem, že peníze jsou vždy až na prvním místě a legislativní pravidla nás začínají zajímat teprve v případech, až nám něco či někdo v pokračování pracovní činnosti zabráni nebo ji výrazně omezí. A tak často zůstávají dosažené výsledky prezidia a smluvních advokátů na poli legislativním jaksi stranou zájmu...

Začátkem letošního roku vstoupila v účinnost vyhláška 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, která nahradila svoji letitou předchůdkyni, vyhlášku 101/1995 Sb. Tomu předcházela poměrně dlouhá a složitá jednání, především na úrovni Ministerstva zdravotnictví, ale i ostatních zainteresovaných institucí.

Přijatelná podoba předpisu

Novelou Zákona o dráhách z roku 2021 došlo k tomu, že Ministerstvo dopravy bylo zbaveno spolugesce této pro zaměstnance drážní dopravy důležité vyhlášky a jediným gestorem se tak stalo Ministerstvo zdravotnictví. To v praxi znamenalo, že prvotní návrh novelizované vyhlášky postrádal praktický pohled na specifickou stránku provozování drážní dopravy. Byly nastaveny velmi tvrdé podmínky, ale pouze pro držitele licence strojířů, nikoliv pro ostatní zaměstnance drážního provozu. Např. vykonání dopravně psychologického vyšetření při každé periodické prohlídce, jakož i při mimořádné prohlídce, ať už byla nařízena z jakéhokoliv důvodu!

Především díky vstřícnému přístupu odborných zaměstnanců Ministerstva zdravotnictví a též i podpoře některých zaměstnavatelů z resortu dopravy se podařilo v průběhu připomínkového řízení obhájit naše argumenty a dostat tak výsledné znění vyhlášky i při dodržení pravidel stanovených Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES do přijatelné podoby jak pro zaměstnance, tak i dopravce.

Změny v lékařských prohlídkách

Dále uvádíme důležité změny v pracovnílékařských prohlídkách držitelů licence strojířů:

Posunutí věkové hranice pro pravidelné prohlídky z 50 let na 55, resp. 56 let. Pravidelné prohlídky budou do dovršení

56 let věku prováděny ve tříletých intervalech; dovršením věku 56 let se zkracuje platnost pravidelné prohlídky na 1 rok.

Dopravně psychologické vyšetření zůstává na posouzení lékaře, s výjimkou žadatelů o vydání licence strojířů, pro které je i nadále povinná.

Zásadních změn doznala úprava mimořádné lékařské prohlídky. Nově se nařizuje mimořádná lékařská prohlídka v následujících případech:

a) na základě nařízení drážního správního úřadu,

b) z podnětu provozovatele dráhy nebo drážní dopravy

1. po každém pracovním úrazu po neštěstí s účastí osob,

2. po neštěstí s účastí osob,

3. pokud byla posuzovaná osobě zakázána pracovní činnost podle jiného právního předpisu,

c) v případě rozhodnutí posuzujícího lékaře, zejména po době pracovní neschopnosti trvající déle než 30 dnů, nebo d) z podnětu provozovatele dráhy nebo drážní dopravy nebo v případě rozhodnutí posuzujícího lékaře, je-li důvod pochybovat o tom, zda posuzovaná osoba nadále splňuje podmínky zdravotní způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze celostátní nebo regionální.

Mimořádná lékařská prohlídka se přitom nově provede v rozsahu prohlídky žadatele o licenci strojířů (vyplývá ze Směrnic Evropského parlamentu) s tím, že dopravně psychologické vyšetření bude provedeno pouze tehdy, považuje-li to posuzující lékař za vhodné vzhledem k důvodu provádění mimořádné lékařské prohlídky nebo vzhledem ke skutečnostem zjištěným při mimořádné lékařské prohlídce. Doposud bylo možno provést mimořádnou lékařskou prohlídku pouze v rozsahu omezeném na prověření zdravotního důvodu dočasné pracovní neschopnosti.

Jaroslav Vondrovič, Gustav Valenz

Posledního února se sešli předsetové Pražské oblasti OSO stále s problémy

Oblastní rada předsetů organizací Praha se konala ve čtvrtek 29. února za účasti prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce, členů prezidia Jiřího Šafařky a Pavla Semeckého, který jednání řídil. Zúčastnili se mimo jiné advokát FSČR Gustav Valenz, analytik Miloslav Pykal nebo vedoucí URK Jiří Hajný

Úvodem se probíraly kolektivní smlouvy s ČD a ČD Cargo a otázka padla na skladbu a délku směn. V PKS ČD 2024 je zásadní změna v minimální délce směny. Pokud se zaměstnavatel s odborovými organizacemi na úrovni organizační složky nedohodne jinak, nesmí být při rozvržení pracovní doby do směn minimální délka směny kratší než 6:30 hodin. V případě výkonu složeného ze dvou směn s odpočinkem mimo domovskou stanici (nástupní místo u strojvedoucích), nesmí být minimální délka součtu směn kratší než 13 hodin, za podmínky, že délka první směny bude delší.

Ustanovení o minimální délce směny neplatí v případě školení nebo jiné formy přípravy k prohloubení kvalifikace zaměstnance, nařízených lékařských prohlídek a případně psychologických vyšetření. V případě směny zasahující do 2 kalendářních dnů nesmí být výkon práce kratší než 9 hodin.

U dělených směn u zaměstnanců, kteří mají uzavřenou pracovní smlouvu na zaměstnání strojvedoucí je změna

v limitu na maximálně 13 hodin skutečné doby rozdělení v období kalendářního měsíce.

Nejasné OSO

Dále se hovořilo o osobním hodnocení, ve kterém mají České dráhy jasně řečeno nejasno. Ředitelka kanceláře NGR pro úsek lidských zdrojů Bohuslava Grabovská, která se měla jednání zúčastnit, ale bohužel se omluvila, na olomoucké radě uvedla, že osobní hodnocení je strukturováno podle výsledků loňského roku a mnoho zaměstnanců je má podobné. K tomu bylo poznamenáno, že ne všichni ale mají započítáno, co jim patří. Lidé by si tedy měli podle přítomných členů prezidia opravdu pečlivě hlídat, jak a co je jim do hodnocení započítáno. V hodnocení je totiž spousta věcných chyb.

„Na hodnocení se pracovalo od jara 2023, výsledky nejsou valné a my jsme se k dokumentu jako FSČR nepřidali, nepodepsali jsme ho. Když jsme se ptali Tomáše Hanzlíka z GR ČD poradil nám, že v případě nesrovnalostí se mají

strojvůdci obrátit na příslušný OŘOD nebo oslovit nadřízeného, který by měl vše vysvětlit. Faktem zůstává slib, že nikdo o své peníze nepřijde, případně rozdíl budou zpětně doplacený,“ řekl prezident FSČR Jaroslav Vondrovec.

Situace je všude stejná

Prezident FSČR dále uvedl, že chápe pobouření kolegů, ale situace je všude stejná. Dokument nebyl oficiálně schválen, na druhé straně už ale není cesty zpátky. Stav je takový, že hodnotitelé nemají jednotný manuál, podle kterého by OSO vyhodnocovali. Proto je skutečně nutné si finance hlídat.

Dále se řeč stočila mj. na sociální fondy zaměstnavatelů, kde bylo dříve 2 % z mezd, dnes je to 1 %, a navíc z této částky jde 50 % na péči zaměstnance ve stáří – důchodové spoření.

V současné době nám tedy finance zatím nebyly přiděleny. K tomu šef URK Jiří Hajný doplnil, že pokud zaměstnavatel peníze pošle, mezi základní organizace budou rozděleny. Bude to ale mnohem méně, než loni.

Martin Ježek

Pojedete na 51. kolej....

...budete čekat na křižování, je výluka druhé traťové koleje, sdělil výpravčí vysílačkou. Na 51. kolej, která to je? Horní Počernice měly šest kolejí, tak kam to bude? No na bývalou první kolej, jen ne přímo, ale do odbočky. Protože při rekonstrukci stanice nešel udelet peron u 1. koleje, udělali peron u budovy, kde byla dříve 3. kolej. A protože hlavní staniční kolej by měla být navazující na traťovou, tak 3. kolej označili jako 1. kolej. Nultá kolej se po změně D1 smí používat jen ve stanicích na tříkolejné trati. Předpis určuje, že „staniční koleje ležící mezi hlavními kolejemi se číslují padesátkovými sériemi“. Takže 50. kolej je nultá,

na kterou je spojka z první i druhé koleje. Má-li spojku jen z první koleje je to pak 51. kolej, má-li spojku jen z druhé koleje, pak je to 52. kolej. Píšu to proto, abyste nebyli překvapeni jako já a další kolegové, se kterými jsem mluvil. Zvláště pak, když na trati v sousední stanici Čelákovice je nultá kolej. Ale tam byla rekonstrukce již před účinností změny předpisu. Jsem rád, že nám každá změna předpisu přinese nějakou novinku. Je potřeba na každou stavebně odlišnou věc vymyslet další článek předpisu a mít každou stanicí jinou, aby nám mozek nezakrnel a měli jsme se co učit.

Miloš Brunner

Začalo školení na ComfortJetch

ČD ve spolupráci s výrobním konsorciem Siemens Mobility a Škoda Group zahájily první březnový týden školení zaměstnanců na vlacích ComfortJet. „Aktuálně jsou k dispozici čtyři soupravy, které mají různé řazení podle plánovaných zkoušek a podle plnění dalších úkolů. Jeden z těchto vlaků je nyní přistaven v pražském depu pro školení našich zaměstnanců. Začalo se školením techniků, na ně naváže v dalších týdnech školení pro strojvedoucí, vlakvedoucí a další provozní profese,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

Každé školení má teoretickou část v učebně i praktickou přímo v soupravě.

V první fázi během března se školení zúčastní zhruba stovka zaměstnanců těchto profesí především z pražských provozních pracovišť. Další stovky zaměstnanců z různých regionů Čech, Moravy a Slezska projdou školením v dalších měsících v průběhu postupného uvádění jednotek ComfortJet do zkušebního provozu.

Zaměstnanci se během školení naučí udržovat a ovládat veškerá potřebná zařízení, např. vlakové čety se seznámí s ovládáním klimatizace, dveří, osvětlení, s činností protipožárního systému a dalších prvků, které pro svou práci na nových vlacích potřebují.

(peš)

Jednání předsetů a členů výborů ZO FSČR segmentu Cargo Nová obchodní politika ČDC

(dokončení ze strany 1)



Generální ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth na pardubické radě

„Zabýváme se vzbou alternativních paliv, máme za sebou pilotní projekty v oblasti přeprav komunálních odpadů, biomasy do tepláren, nebo třeba tzv. TAP (tuhých alternativních paliv). Objemy těchto nových produktů cirkulární ekonomiky budou postupně růst, ale díky změnám energetického a teplárenského mixu nemohou ani v budoucnu rozsahem nahradit diskutované uhlí,“ řekl Tomáš Tóth.

Jak tuto dobu překlenout

Aktuální období podle Tótha nepřeje ani českému průmyslu, který se potýká s vysokými cenami energií. I přesto, že aktuální spotové ceny dosahují velmi nízkých hodnot, většina podniků s energeticky náročnou výrobou má fixované ceny el. energie, podobně jako

česká železnice. Krize významným způsobem zasáhla chemické podniky, vyjma oblasti pohonných hmot, nebo např. metalurgii. „Jasným důkazem je situace v Liberty Ostrava, která celý loňský rok vyráběla s velkými obtížemi a výroba zatím nepokračuje vůbec. Přitom každoročně nám spolupráce s Liberty zaručovala 4,5 mil tun přepravovaných surovin a zboží,“ přiblížil generální ředitel situaci.

„Přemýšlíme, jak tuto dobu překlenout. Je to důsledek zelené politiky a dá se očekávat, že železniční doprava půjde kvůli postupnému zdražování energií také cenově nahoru. V dalším období je možné, že výkony v nákladní železniční dopravě budou právě kvůli dražším emisním povolenkám, které se propíší do ceny elektrické energie, klesat na úkor silniční dopravy. Ta je sice méně energeticky účinnější a její emisní stopa významně náročnější, ovšem v cenách pohonných hmot žádné poplatky za obnovitelné zdroje či emisní povolenky zatím neplatí,“ pokračoval Tomáš Tóth. Doplnil pak ještě rámcové termíny, kdy by mělo dojít k zavádění emisních povolenek v dopravě a dalších norem vynucujících postupný odklon od fosilních paliv v dopravě. „Tzv. EU ETS II. máji termín 2027, kdy by mělo dojít k jejich zavedení. Do roku 2030 by se jejich cena měla pohybovat na hranici 40 EUR za tunu CO2 a od roku 2030 uvolnit, vč. lineárního redukčního fakturu do roku 2050. Tento faktor

zajistí postupné stahování povolenek z trhu, kdy vyvolá tlak na zvýšení jejich ceny v případě, že doprava nebude odpovídajícím způsobem postupovat v požadované dekarbonizaci. Ale jsou to i olejářské normy RED II. a RED III., které stanovují úroveň přimíchávání biopaliv, syntetických paliv a dalších složek do PHM,“ dodal šéf ČD Cargo

Redukce kapacit v ČD Cargo

Základními kapacitami pro poskytování dopravních služeb jsou podle Tomáše Tótha lokomotivy, nákladní vozy a samozřejmě naši zaměstnanci. V případě vagonů hovořil o připravované šrotaci morálně a fyzicky zastaralých vozů a investic do nových, které zde budou dalších 30 - 40 let.

Dále byla diskuse o lokomotivách. Výkony pro zahraničí jsou podle jeho slov zajištěny, interoperabilní lokomotivy se musí navíc pronajmát, protože v zahraničí Cargo roste rychleji, než jsou mu dodávány lokomotivy z nákupních kontraktů. „Stran vybavování našich lokomotiv ETCS pro start provozu v roce 2025, bych rád ujistil, že nový zabezpečovač bude všude tam, kde jej potřebujeme mít. Také renovujeme lokomotivy 162, 163, 242, které postupně přebíráme z mateřské společnosti. Lokomotivy postupně dostávají odpovídající údržbu, v případě loko 163 i druhý systém (u 162 také zpřevodování na 163) a ETCS. Na vše se snažíme využívat finanční podpory z dotačních projektů. Starší lokomotivy

bez ETCS vhodně uplatňujeme i v našich dceřiných společnostech, dodal Tomáš Tóth.“ Zde zmínil např. lokomotivy řady 230, nebo nemodernizované 742.

Za poslední zdroj označil lidský potenciál, což je podle něj nejtěžší téma. Ve všech případech stoprocentně neplatí, že se zaměstnanci mohou nebo třeba i chtějí přesouvat za prací. Razantní snižování počtu strojvedoucích se však v nejbližší době nechystá. Výhledově však při snížení výkonů otázku snížení počtu provozních zaměstnanců Tomáš Tóth připustil.

„Naším cílem je nyní jednodušší organizace práce a větší flexibilita při využívání zdrojů. Připravujeme se také na reorganizaci provozu – budou například tři regionální ředitelství, chystá se nová obchodní politika, jejíž součástí bude regionální obchod. Ten bude například zajišťovat místa, kde je dnes nemožné z nějakých důvodů zboží nakládat,“ uzavřel Tomáš Tóth

Budoucnost ESC

Člen projektového týmu ESC (Elektronizace strojvedoucích Cargo) Tomáš Kaša přiblížil prezentaci tohoto projektu, která byla byla rozdělena do tří časových os: současnost, blízká (cca do půli letošního roku) a vzdálená (do konce letošního roku) budoucnost. V současnosti jsou spuštěny aplikace ASC s EPZ, NavTrain, NavSim, mEKN a DPS obsahující modul Hlášení strojvedoucích.

Pro blízkou budoucnost je plánováno rozšíření aplikace DPS o tři nové moduly -Elektronickou knihu předávky (eKP), Rychloměrné proužky (RP) a Činnosti HV. U RP bude stačit zapsat na proužek pozice vygenerovaný kód, nic víc. Součástí RP bude i evidence nafty. Činnosti HV budou mít na starosti centrální evidenci protáčení, předehřevu a vjezdu do dep, které jsou vůči ČDC zpoplatněna.

Pro vzdálenou budoucnost je plánováno provést úpravu vzhledu a vylepšení funkčnosti aplikace ASC (redesign) a nasazení nové aplikace pro evidenci poznání. Aplikace bude (na základě informací od DISC OŘ) poskytovat strojvedoucím a strojmistřům údaje o posledním projetí poznání trati a tyto údaje bude zobrazovat v mapě. Papírové karty budou zrušeny.

Dále Tomáš Kaša informoval o plánované přestavbě všech tabletů do nového prostředí během letošního roku. Díky tomu zmizí z tabletů aplikace Pracovní prostředí.

Součástí prezentace byly i nejčastější chyby a problémy v ASC a NavTrain ze strany strojvedoucích, např. špatně zadané kilometry, špatně zadané místo odstupu z HV, nepoužívání NavTrain, brzké vypínání NavTrain. „Objevily se i případy instalování aplikací na používání falešné polohy. Instalace těchto aplikací do tabletu se hlídá i několikrát denně,“ doplnil Tomáš Kaša.

Text a foto Martin Ježek

Hanácká metropole přivítala předsedy ZO Olomoucké oblasti Největší problémy: strojmistři a směnaři

Ve dnech 27. a 28. února proběhla v olomouckém hotelu Senimo Oblastní rada předsetů. Úvodním slovo si vzal viceprezident Jaroslav Vincour, který celé dva dny tuto radu také řídil. Kromě členů prezidia a předsetů ZO se schůze účastnili hosté, kteří byli přizváni v různých časech tak, aby byla možnost s každým určitý problém prodiskutovat a každý z těchto hostů nás seznámil s různými problémy a informacemi týkající se provozu.

Po odhlasování programu a voleb členů návrhové komise se rokování rozjelo na plně obrátky. Jaroslav Vincour ve své prezentaci nastínil personální stav strojvedoucích, povýšení strojvedoucích do 12 TS a různá další čísla týkající se přesčasové práce, počtu strojvedoucích na jednotlivých pracovištích, počet zácvikářů a podobně.

Práce u ČD bude

Společně s prezidentem FSČR Jaroslavem Vondrovicem viceprezident vysvětlil podpis PKS na rok 2024 a tolik diskutované osobní ohodnocení, ke kterému se ještě vrátíme dále, a které se zatím vyplácí podle pravidel zaměstnavatele, protože ze strany FSČR zatím nedošlo k žádnému schválení a podpisu.

Prvním hostem, který se ujal slova

byl tvůrce grafikonu vlakové dopravy (GVD) Martin Vondrák. Vysvětlil problematiku dělených směn a podmínky skladby těchto směn. Také zdůvodnil, proč došlo ke kompromisu a nejkratší denní výkon je stanoven na 6.30 hodiny.

Dalším tématem byla vozba od příštího GVD, kde v jistých regionech převezmou výkony na některých vozebních ramenech soukromí dopravci. Přítomně ubezpečil, že přesunutím výkonů bude práce pro všechny strojvedoucí, kteří budou chtít pracovat i nadále u ČD.

Bouřlivá debata

V podvečerních hodinách dorazila ředitelka kanceláře náměstka GR pro lidské zdroje Bohuslava Grabovská a Lucie Bauerová z odboru 10 GR ČD, se kterými začala bouřlivá debata týkající

se již zmiňovaného osobního ohodnocení, které má málokdo z nás v pořádku. Byli jsme ujistěni, že nedostatky v osobním ohodnocení budou napraveny a všem doplacený v plné výši.

Další změna, na kterou jsme byli upozorněni, se týká zaměstnanců v režimu letmo. Spočívá v tom, že vyrovnávací období se uzavírá na konci každého kalendářního měsíce. Vysvětlena byla také taktová doprava. Pokud je v turnové více, než 50 % směn v taktové dopravě, zaměstnanci tento příplatek náleží. Co je pod 50 %, pak nikoliv. Zaměstnanec letmo se tento příplatek netýká, neboť má příplatek za režim letmo, definitivní verze se ale u zaměstnanců letmo dosud upřesňuje.

Prakticky nemožné

Výklad týkající se délky směny,

skladby směn a následného volna se také snažil vysvětlit smluvní advokát Štěpán Řiháček. Bohužel ZP nám tuto situaci vůbec neulehčil, ba právě naopak. Největší problémy budou mít strojmistři a plánovači směn, protože dodržet dané volno za tohoto stavu, nebo spíše nedostatku strojvedoucích je prakticky nemožné.

Mezi vystupujícími hosty stihl pohovořit Pepa Bock, který přispěl informacemi o BOZP, soc. Fondu a výše stravného. To zůstává stejné, ale diskuze na toto téma by měla proběhnout ještě na konci 1. čtvrtletí tohoto roku. Sociální fond se snižuje ze 2 % na 1 % z důvodu úsporného balíčku vlády ČR.

Platnost D1 v lednu 2026?

V samém závěru prvního dne jednání přispěl informacemi člen představenstva ČD Jiří Jeřeta. Promluvil o linkách, které byly vysoutěženy, a které se teprve budou soutěžit. Všichni netrpělivě čekají, jak dopadne soutěž

v JMK týkající se vlaků „Moravia“, kde nabídka předložilo několik dopravců (pozn. red. – v době vzniku článku ještě o vítězi soutěže nebylo rozhodnuto). Ubezpečil nás, že nabídka ČD je konkurenceschopná a výběrové řízení by mělo být jasné během 2 až 3 týdnů. V případě špatného výsledku taky potvrdil, že práce by měla být pro všechny, kteří chtějí u ČD setrvat.

Druhý den návštěvy Olomouce další člen prezidia David Votruba, který mluvil o předpisech, zejména pak o předpisu D1. Jsou v něm značné nedostatky a nestihnou se doladit veškeré jeho část, zejména část ETCS. Tudíž navrhuje odložení jeho účinnosti na leden 2026.

Zbytek porady probíhal formou diskuze, kde se mluvilo o všech možných problémech a přípravě na CRP, která se bude konat 27. března v Praze.

Martin Urbánek

Obrazem z jednání předsedů ČD Cargo



Obrazem z jednání předsedů Plzeňské oblasti



Obrazem z jednání předsedů Pražské oblasti



Foto Martin Ježek

Správa železnic nepočkala se zahájením výluky na výsledek správního řízení

Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Petr Mlsna zrušil 22. února předchozí rozhodnutí povolující výluky Drahotuše – Lipník nad Bečovou a vrátil věc k novému projednání. Výluka však již probíhá.

SŽ spustila 15. února výlukové práce na úseku Drahotuše – Lipník nad Bečovou. S touto výlukou přitom zásadně nesouhlasí osobní ani nákladní železniční dopravci. Podle jejich názoru není aktuálně zapotřebí a má naopak zásadní dopad na železniční dopravce a jejich zákazníky. Regionální osobní vlaky jsou zcela nahrazeny NAD, dálková nabírají zpoždění a nákladní doprava projede jen s velkými obtížemi.

Výluka musí být projednána

SŽ nepočkala se zahájením výluky na výsledek správního řízení, přestože věděla, že sdružení osobních a nákladních dopravců SVOD Bohemia a ŽESNAD.CZ proti konání výluky podala rozklad. Dopravci se v něm domáhají splnění povinnosti SŽ při

organizaci výluk postupovat v souladu s platnou legislativou. Ta říká, že výluka musí být s dopravci rádně projednána a buď bude nalezena shoda, nebo je SŽ povinna postupovat tak, aby dopad na dopravce nepřesahoval přiměřenou míru a své rozhodnutí musí zdůvodnit.

Protože dosud není zřejmé, zda SŽ postupovala v souladu s legislativou, zrušil předseda ÚOHS prvoinstanční rozhodnutí a nařídil nové projednání. Výluka aktuálně probíhá, ale není jisté, zda má právní oporu. Výsledkem projednávání může být i její zastavení.

Informace k rozkladovému řízení

Železniční dopravci loni podali rozklad proti rozhodnutí o výluce poté, co tehdejší Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI), jehož pravomoci

přešly v lednu na ÚOHS, původně nevyhověl jejich žádosti o odložení výluky.

Zákon nařizuje provozovateli dráhy (SŽ), aby při rozsáhlých výlukách s dopravci buď dosáhl shody, nebo projednal alespoň dva alternativní scénáře omezení drážní dopravy. To se podle dopravců nestalo. Pokud se SŽ nepodaří s dopravci najít shodu, musí postupovat tak, aby nepříznivé dopady na dopravce nepřesahovaly přiměřenou míru. Svůj postup musí náležitě zdůvodnit.

Předseda ÚOHS v rozkladovém řízení shledal, že rozhodnutí ÚPDI není dostatečně zdůvodněné. Nelze z něj například vyčíst, zda SŽ postupovala v souladu se zákonem. Proto na doporučení rozkladové komise rozhodnutí zrušil a vrátil k opětovnému projednání.

Dopravci rozhodnutí předsedy ÚOHS přivítali. Kromě toho, že se

ÚOHS takto postavil na stranu zákazníků železniční dopravy, je rozhodnutí důležitý precedens, který může pomoci narovnat nerovné postavení železničních dopravců vůči monopolnímu provozovateli dráhy.

Nevyvážené postavení

SŽ zastupuje funkci vlastníka a plní roli provozovatele dráhy ve smyslu zákona o dráhách. Je vůči objednatelům veřejné drážní dopravy, dopravcům a uživatelům služeb na dráze v postavení přirozeného monopolu.

Toto monopolní postavení se projevuje zejména v přidělování kapacity dráhy, řízení provozu, v udržování provozuschopnosti dráhy, definování a plánování priorit jejího rozvoje. Mnohdy tak činí zcela nezávisle na reálných dopravních potřebách ze strany dopravců a jejich zákazníků. Monopolní postavení Správy železnic se nejsilněji

projevuje v oblasti informační. Skutečný stav železniční infrastruktury a případné důvody odchylek realizace výlukových opatření od původních plánů nelze dostupnými prostředky nezávisle ověřit. Správa železnic ke všem požadavkům ze strany dopravců, které jí z jakéhokoliv důvodu nevyhovují, pouze sdělí své zamítavé stanovisko, a tím věc považuje za projednanou ve smyslu zákona o dráhách.

To, že provozovatel dráhy může navrhnout a realizovat omezení i bez dohody, uvádí železniční dopravce do nerovného tržního postavení vůči konkurenční dopravě silniční. O to významnější roli ochránce oprávněných zájmů železničních dopravců a jejich zákazníků, kteří jsou vůči Správě železnic v nerovném postavení, hraje Úřad na ochranu hospodářské soutěže.

Petr Moravec
výkonný ředitel SVOD Bohemia

Obrazem z jednání Olomoucké oblasti



Foto Martin Urbánek

Pozvánka na Memoriál Břetislava Demela



Ve dnech 22. až 23. května se v České Třebové uskuteční již 16. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách. Na tomto turnaji opět vzpomeneme na našeho kolegu, který tragicky zahynul v žst. Moravany. Přihlásit se můžete ve všední dny na telefonním čísle 725 266 029. Občerstvení je po celou dobu turnaje zajištěno. Srdečně zvou a na všechny se těší pořadatelé.

Text a foto (čb)



Společenská rubrika



Dne 11. ledna 2024 dovezl svůj poslední vlak R 921 Krakonoš brejlovcem 754.059-4 do žst. Trutnov hl. n. a předčasně ukončil svoji celoživotní kariéru u ČSD/ČD a. s. člen ZO Trutnov, kolega strojívedce **Tomáš „Tomik“ Kafka**. Absolvent OUŽ Nymburk a SPŠZ Česká Třebová si mimo trutnovské koleje odskočil na dva roky základní vojenské služby a pak už se věnoval své velké lásce. Nejprve pracoval v dílně, po přechodu do provozu začínal jako vedoucí posunu, pomocník strojívedoucího a posledních 26 roků ve funkci strojívedce motorové trakce. Do dalších let přejeme Tomíkovi a jeho rodině pevné zdraví, mnoho správných verdiktů při rozhodování na kynologických výstavách a spoustu času pro náročné modelářské koníčky, ať už se jedná o sbírku zahradní železnice nebo stavbu kolejíšť a modelů velikosti TT, HO či RC, které nám každoročně předvádí na výstavě trutnovských železničních modelářů nebo při Dni otevřených dveří v trutnovské topárně. Na snímku stojí Tomik na nárazníku vyzdobené 810.353-3 v obležení kolegů a kolegů, kteří se s ním přišli rozloučit na trutnovskou točnu. Za všechny Brutus.

Dne 25. ledna oslavil 60. narozeniny vedoucí posunu ČDC PP Plzeň a člen ZO FSCŘ Plzeň **Pavel Kubíček**. Výbor ZO spolu s ostatními členy FS, kolegy a kamarády přejí Pavlovi do dalších let pevné zdraví, hodně štěstí a životní pohody.

Dne 31. ledna ukončil svoji činnost v Českých drahách a odešel do zasluženého důchodu pan **Miroslav Dragoun**. Celý svůj profesní život věnoval železnici, nejdřív jako strojívedoucí a následně pracoval na pozici

strojmistra. Byl jedním ze zakládajících členů Základní organizace Federace strojívedců v Chebu a zanedlouho po jejím vzniku byl zvolen předsedou. Těto funkci věnoval mnoho svého volného času a o jeho kvalitní odborové práci svědčí to, že byl do funkce předsedy ZO zvolen opakovaně. Nelze se nezmínit o jeho práci v předpisové komisi FSCŘ, kde se také dlouhá léta účastnil připomínkových řízení k vnitropodnikovým normám Jeho postřehy a návrhy často umožnily úpravu dokumentů do přijatelné podoby.

Za jeho dlouholetou práci, odvedenou ve prospěch FSCŘ, mu tímto děkujeme a do dalších let přejeme především pevné zdraví, pohodu a elán, který ho provázel celou dobu jeho působení ve FSCŘ. Míro, ještě jednou díky. Za oblast Plzeň a celé Prezidium FSCŘ, Pepa Bock.



Dne 24. února oslavil své 85. narozeniny člen ZO Trutnov kolega strojívedce na penzi pan **Vladislav Jero**. Do dalších let mu přejeme pevné zdraví a humor ať ho neopouští. Foto archiv Brutus.

V ZO FSCŘ Louny odešel do



starobního důchodu k 1. březnu **Jiří Janecký**, který se narodil 23. ledna 1960.

Dne 3. března oslavil 65 let **Pavel Týc** ze ZO FSCŘ Louny. Vše nejlepší!



Dne 7. března oslavil své 60. narozeniny kolega **Ladislav Lášek** ze ZO FS Hradec Králové

Dne 8. března slaví své životní jubileum 70 let náš kolega v důchodu pan **Milan Sobota**. Hodně štěstí a pevné zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk a kolegové.

Dne 10. března oslaví své 50. narozeniny kolega **Roman Foff**. Oslavencům k jejich životnímu výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších let jim přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace strojívedců a všichni královehradečtí kolegové.

Dne 17. března slaví 60 let **Jaroslav Hejda** ZO FSCŘ Louny. Gratulujeme

Dne-21. března slaví 50 let **Petr Kovář** ze ZO Brno Dolní. Gratulujeme!

Dne 26. března oslaví náš kolega strojívedoucí pan **Petr Váňa** 50. narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

Dne 27. března dovrší 60 let **František Seidl** ze ZO Brno Dolní. Vše nejlepší!

Dne 28. března se dožívá 60 let **Milan Umlásek** ze ZO Brno Dolní. Hodně zdraví!



ZÁJMY STROJVEDCŮ – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojívedců České republiky, IČ 44265484, www.fscrz.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 773 008 914. E-mail: zajmystrojvedce@fscrz.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

