

Na jednání Rady a P-FV v měsíci srpnu bylo mimo jiné projednáno:

- jednání pracovní skupiny O22 IN ČDC k IN ČDC. Začalo dopravní školení k předpisu D1, který vejde v platnost na podzim roku 2025. Rada FV byla seznámena s jednotlivými změnami IN za předchozí období. Jedná se o tyto IN ČDC: PERs28-B-ČDC-CZ, PERs15-A-2008, PU-3-C-ČDC-CZ, PERs46-B-ČDC-EU, PTs9-B-ČDC-CZ, PTs10-B-ČDC-CZ, KVs3-B-ČDC-CZ, OR3-B-ČDC-CZ, KV4-B-ČDC-EU, ORs80-B-ČDC-CZ.
- navrhované změnách SŽ s možným dopadem na ČDC. Změna se týká „Prohlášení o dráze 2026“. Zásadní změny jsou ve třech bodech (změna sankčního systému za odřeknutou či nezkonzumovanou kapacitu dráhy, nemožnost odstavení vlaku na dopravních kolejích déle než 168 hod., zpoplatnění odstavných kolejí jako součástí zařízení služeb). Tato problematika se bude řešit na vyšší úrovni poslanecké sněmovny.
- průběh a zkušenosti z tabletizace u vozmistrů v rámci sítě ČDC. Proběhla rozsáhlá diskuse, kde byly nastíněny problémy používání tabletů v kolejišti.
- plnění BOZP u ČDC za ½ pololetí. Byla prezentována tabulka s akcemi BOZP a čerpáním přidělených finančních prostředků. Předsedové ZO FV byli vyzváni ke kontrole předložených dat (zda byly akce BOZP realizovány).
- jednání se zúčastnili zástupci zaměstnavatele ČDC, a.s. člen představenstva pro provoz p. Svojanovský Martin a ředitel O21 Ing. Nedomlel Radek k projednávání další fáze snižování nadkapacit u ČDC.

Provoz ředitel p. Svojanovský informoval Radu FV formou prezentace o další fázi snižování nadkapacit u ČDC, a.s.. S tímto byli seznámeni zástupci OC (21.7.2025), ředitelé OPŘ, obchod atd.. Tato prezentace obsahovala např. současný stav v rámci železniční dopravy a společnosti ČDC, a.s., strategický přístup společnosti k restrukturalizaci ČDC, a.s. s cílem dlouhodobé životaschopnosti firmy v novém tržním prostředí, výkony na dopravním trhu v ČR (pokles výkonů), přístup k restrukturalizaci dle potřeby reakce na jednotlivé faktory, dopad očekávaných poklesů objemů do práce obvodů a seřadovacích stanic na rok 2026, dopad do hmotných aktiv ČDC (HV a vozy - optimalizace nákladních vozů a hnacích vozidel), dopad do zaměstnanosti a fáze restrukturalizace personálních nadkapacit v roce 2025 atd..

Ředitel O21 Ing. Nedomlel provedl doplnění prezentace např. kalkulace ČDC, a.s. s poklesem objemu přeprav, kde bude nutná místní redukce zaměstnanců. Dále pak přeprava dřeva a železa při snížení předpokládaných objemů přeprav a dopad na síť ČDC atd..

Viceprezident p. Hevera upozornil na to, že je to jenom jakýsi předpokládaný plán vývoje a není to dogma. Tabulky předpokládaného propadu přeprav se mohou hýbat jak nahoru, tak i dolů. Následně přítomní účastníci Rady FV v diskusi prezentovali své názory a poznatky z provozu. Zazněly například tyto dotazy a názory:

- Normativ výkonu činností je pouze informativní. Výkon může být vykonán jak v delším časovém úseku, tak i kratším. Proto by zaměstnanec při nedodržení normovaného času neměl být ze strany vedení nijak perzekuován. Ing. Nedomlel jednoznačně souhlasí a dodává, že zaměstnanec by měl mít sám zájem vykonat uvedený výkon v co nejkratším možném čase. Pokud dojde k nepříznivým okolnostem, je plně pochopitelné a akceptovatelné, že doba výkonu činností může být delší.

- Které profese se jeví jako budoucí multifunkční zaměstnanci. Dle provozního ředitele p. Svojanovského se jedná především o strojvedoucí a vozmistry, kteří mohou vykonávat činnosti např. zaměstnanců posunu, dispečera atd..

- Bude zaměstnavatel požadovat po vozmistrech i výkony komerčních činností (ne pouze přepravních)

- Předseda ZO FV Česká Třebová p. Telecký informoval o zařazení vozmistrů v žst. Česká Třebová do 9 TS, který neodpovídá prováděným činnostem ve směně. Provozní ředitel p. Svojanovský připustil možnosti řešení s tím, že situaci osobně prověří.

• informace k průběhu a zkušenostem z probíhající tabletizace. Ředitel O21 Ing. Nedomlel poděkoval za množství podnětů a zpětnou vazbu. O21 se je průběžně dle závažnosti snaží řešit, aby se mohl projekt dále rozvíjet. Konečný a ideální stav využití tabletů zatím není stanoven, ale měl by být zaveden v maximální možné míře. Prezentoval nashromážděná data k využití tabletů. Viceprezident FV p. Hevera prezentoval stanovisko FV k používání tabletů a tím převzetí takřka 100% činností tranzitérů přípravářů (např. při jejich zrušení na pracovišti), že tito vozmistři by měli být přeřazeni do vyššího tarifního stupně. Zaměstnavatel zrušením zaměstnanců na pozici tranzitér nebo tranzitér přípravář ušetří značné finanční prostředky a vyšší tarifní stupeň pro zaměstnance, kteří je nahradí by vyžadoval pouze zlomek těchto finančních prostředků (v jednotkách procent). Následně pak v rámci diskuse byly prezentovány problémy ze strany předsedů ZO FV. Zazněly např. tato stanoviska, připomínky a dotazy:

- Připomínky na zajištění neomezených dat v tabletech (při práci dochází k vyčerpání objemu dat) a často dochází k výpadku signálů a tím ztrátě dat. Ing Nedomlel sdělil, že při oprávněném využití na hodně vytížených pracovištích mohou být data navýšena. Bude prověřeno reálné využití na pracovištích a přijata související opatření pro eliminaci vyčerpání dat, možná off line verze při ztrátě signálu se v současné době prověřuje, jde však o velmi finančně nákladnou úpravu softwaru. Probíhá analýza možných dalších řešení.

- Jak má vozmistr postupovat při nemožnosti zápisu do tabletu (padá síť, ztrácí se již zapsané údaje při soupisu), častá nutnost potvrzení údajů, vyplněná okénka se musí přepisovat ručně Dle Ing Nedomlela v takových případech je bohužel nutno zadat opětovně, probíhá analýza možných řešení pro eliminaci.

- Viceprezident FV p. Hevera zdůraznil problematiku hromadné kumulace výkonů činností. Je nutné rozdělit soupis vlaku a výkon TP +brzda. Při kumulaci činností (soupis vlaku pomocí tabletu) dochází ke snížení kvality technických prohlídek, většina pozornosti je věnována právě tabletu. Dále pak upozornil na možné limity práce s tabletem a nutnost provedení zápisu na PC. Také požádal o řešení bezpečnosti práce při použití tabletu v kolejišti (např. při nutnosti využití brýlí při práci a naopak)

- Práce s tabletem při dešti, kdy dochází k problému s ovládáním obrazovky. Nelze soupis provést.

Dle Ing Nedomlela se testuje folie na displeji a další jiná možná řešení (např. úprava firmware pro snížení citlivosti displeje).

- Na některých pracovištích např. z žst. Brno Maloměřice práce s tablety funguje. To potvrzuje

zkušenost, že pro práci s tabletem je nejdůležitější pořízení prvotních dat tak aby byly bezchybné. Data o vozech včetně zásilky a veškeré garance ve větším množství v požadované kvalitě není možné na tabletu zaručit. Proto je největší problém tam kde je zvýšený pohyb cizích vozů a u velkých vleček kde je více provozů.

- Zazněl i názor, že tablety nepřinášejí zefektivnění práce. Někdy pomáhají a někdy značně zpomalují až znesnadňují výkon práce. Následně byl položen dotaz, zda je hlavním důvodem úspora zaměstnanců?

Ing Nedomlel konstatoval, že jediným důvodem není rušení tranzitérů, ale zefektivnění a usnadnění práce a zvýšení informovanosti zaměstnanců v kolejišti a zrychlení přenosu informací z kolejiště do IS ČDC.

- Tím že dochází ke zpomalení práce může dojít k špatnému obrazu ČDC, a.s. směrem k zákazníkům. Je kontraproduktivní požadovat výhradní práci pouze na tabletu.