



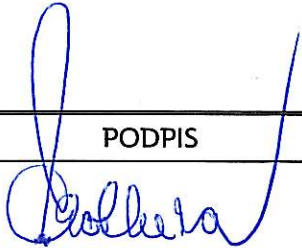
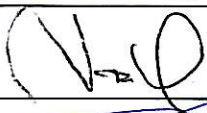
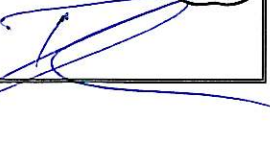
České dráhy, a.s.
Generální ředitelství
Kancelář náměstka GŘ pro ekonomiku a techniku

Opatření NET č. 01/2013

Opatření k sestavě turnusů strojvedoucích v depech kolejových vozidel

Změna č.: 0
Účinnost od: 15. 12. 2013
Platnost: do odvolání

Č.j.: 2063/2013-O 12

	FUNKCE	JMÉNO	DATUM	PODPIS
Zpracoval:	Zástupce ředitele pro provoz	Ing. Miloslav Kothera	10.12.13	
Předložil:	Ředitel odboru kolejových vozidel	Ing. Rostislav Novák	10.12.2013	
Schválil:	Náměstek GŘ pro ekonomiku a techniku	Ing. Daniel Kurucz, MBA	12.12.2013	

Rozdělovník:

DKV Brno, DKV Česká Třebová, DKV Olomouc, DKV Plzeň, DKV Praha
Na vědomí: Ř OIO, FS ČR, Cech strojvůdců, OSŽ

V posledním období jsme svědky vysokého počtu mimořádných událostí kategorie C 6 - nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu (hlavní nebo seřadovací návěstidlo). Tyto mimořádné události jsou většinou velmi silně medializovány sdělovacími prostředky, tím dochází k poškození dopravce ČD, a.s. v očích cestující veřejnosti a rovněž vrhají negativní světlo na zajištění systému bezpečnosti na železnici.

Od začátku letošního roku se událo již 47 případů mimořádných událostí kategorie nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, což je ve srovnání s rokem 2012 nárůst o téměř 20 %.

V souvislosti se vznikem této kategorie MU charakteru „ohrožení“ je třeba si splnou odpovědností uvědomit, že každá nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu vytváří negativní podmínky a předpoklady pro vznik „nehody“ nebo „závažné nehody“ a jen shodou šťastných okolností k tomu při vzniku těchto mimořádných událostí v letošním roce nedošlo.

Odpovědnou osobou za vznik těchto mimořádných událostí je v zásadě vždy strojvedoucí, který při výkonu dopravní služby nepostupoval tak, aby byla zajištěna bezpečnost železniční dopravy v rozsahu jeho odborné způsobilosti, nerespektoval návěst „Stůj“ hlavního návěstidla a tak došlo k nedovolené jízdě vlaku za návěstidlo zakazující jízdu.

Protože při diskusi se strojvedoucími anebo členy odborových centrál, které je zastupují, se často argumentuje tím, že jednou z příčin tohoto negativního vývoje může být i sestava směn, díky které pociťují zaměstnanci únavu, stanovují následující pravidla pro sestavu turnusu a rozvrhu směn strojvedoucích, která jsou závazná i pro přípravu plánu pro strojvedoucí letmo.

1. Dělené směny – zásadu vedení vlaku v době od nástupu do uplynutí doby 12 hodin 45 minut je možno uplatnit pouze za předpokladu, že nedochází k účelovému zkracování přípravných a odstavných dob, případně dob po příjezdu nebo před odjezdem vlaku.
2. Dělené směny s dobou vedení vlaku přes 12 hodin jsou zakázány u směn:
 - ⇒ s nástupem před pátou hodinou ranní;
 - ⇒ s koncem po dvacáté třetí hodině;
 - ⇒ které následují bezprostředně po odpočinku mimo domovskou jednotku zaměstnance.
3. Při sestavě turnusu nebo rozvrhu směn není povolena kombinace více než tří směn bez turnusového volna v řadě za sebou s těmito výjimkami:
 - ⇒ v případě dvou turnusových výkonů s odpočinkem za sebou – max. 4 směny;
 - ⇒ v případě, že v dotčené kombinaci směn jsou zařazeny pouze směny s nástupy po páté hodině ranní a současně s konci před dvacátou třetí hodinou večerní – max. 4 směny;
 - ⇒ kombinace výše uvedených případů – turnusový výkon s odpočinkem a dvě směny s nástupy, resp. konci v období 5,00 – 23,00 hodin anebo naopak – max. 4 směny.

4. Všechny směny kratší než 6 hodin 30 minut hodin budou zapracovány do turnusů, resp. rozvrhů směn a nebudou zahrnuty v turnusových skupinách výkonů letmo. Výjimku z této zásady může povolit vrchní přednosta DKV na základě písemné žádosti zástupců dotčených odborových organizací. Výše uvedené se netýká lokalit, ve kterých jsou všechny směny po dohodě se zástupci dotčených odborových organizací zařazeny letmo.
5. Pokud bude žádat zaměstnanec v turnusu (s rozvrhem směn) o dovolenou na směny specifikované v bodě č. 4 tohoto Opatření častěji než jednou ročně, bude mu přidělena dovolená pouze na kombinaci této směny s předcházející nebo následující směnou delší než 9 hodin.
6. Při plánování turnusových výkonů s odpočinkem je nutné zabezpečit místo ubytování co nejblíže místu konce, resp. místu nástupu směny. Pokud by při sestavě konkrétního turnusového výkonu došlo k situaci, při které by se doba odpočinku mezi směnami blížila hranici jeho minimální délky, která je 6 hodin (v praxi 6 hodin až cca 6 hodin 30 minut), je nutné zohlednit i docházkovou vzdálenost do a z místa odpočinku. Pokud zohlednění docházkové vzdálenosti není z objektivních důvodů daných polohou vlaků možné a mezi koncem první směny a nástupem na druhou směnu vznikne doba, která je kratší než minimální doba odpočinku prodloužená o docházkovou vzdálenost do a z místa odpočinku, musí být bezprostředně před tímto turnusovým výkonem a také bezprostředně po tomto turnusovém výkonu zajištěna možnost plánovaného odpočinku v délce minimálně 15 hodin. Pro určení docházkové vzdálenosti se vychází z poměru 1 km = 15 minut. Ve sporných případech stanoví docházkovou vzdálenost vlastním opatřením vrchní přednosta DKV.
7. Okna odpočinkové místnosti musí být technicky vybavena zabránit vnikání světla (žaluzie, závěsy) a musí minimalizovat pronikání hluku do místnosti (plastová okna, neporušené těsnění v oknech apod.).
8. Při plánování směn strojvedoucím letmo je zakázaná kombinace více než tří směn v řadě za sebou s nástupem před pátou hodinou anebo s koncem po dvacáté třetí hodině bez vloženého volna. Maximální počet směn v řadě bez vloženého volna je omezen čtyřmi směnami (viz i bod 3).

Výše uvedená pravidla jsou platná nejpozději od 01. 04. 2014 pro všechny typy turnusů (tedy i pro turnusy rozepsané pro jednotlivé zaměstnance nebo rozepsané do jednotlivých dnů v týdnu) a jsou platná kontinuálně pro všechny navazující a vyplývající změny turnusů. Těmito pravidly není dotčena povinnost sestavovat turnusy maximálně efektivním způsobem. Pokud dojde ke změně sestavy směny před tímto datem, aplikují se od data této změny. Příprava plánu pro strojvedoucí letmo bude probíhat podle těchto zásad nejpozději od data 01. 02. 2014.



Výjimky z výše uvedených zásad pro sestavu turnusu povoluje písemně ředitel odboru kolejových vozidel na základě písemné žádosti vrchního přednosty DKV. Tato žádost musí být prokazatelně projednána a odsouhlasena zástupci dotčených odborových organizací a tato skutečnost musí být doložena zápisem z tohoto projednávání.

Za dodržení výše uvedených zásad:

- ⇒ při sestavě turnusů (body 1 – 4 a 6) je zodpovědný zpracovatel příslušného turnusu, vedoucí oddělení přípravy jízdního řádu a vedoucí odboru provozu DKV;
- ⇒ při plánování směn strojvedoucím letmo a schvalování dovolené zaměstnancům v turnuse (body 5 a 8) je zodpovědný strojmistr, vedoucí strojmistr nebo jiný zaměstnanec mající v pracovní náplni tuto činnost a dále přednosta provozní jednotky a vedoucí odboru provozu DKV;
- ⇒ při poskytnutí odpočinku v ubytovacích kapacitách v majetku ČD, a.s. je za splnění podmínky dle bodu 7 zodpovědný vedoucí odboru majetku a techniky DKV.

Bude-li při kontrolní činnosti zaměstnanců O 12 GŘ ČD zjištěno porušení těchto zásad, bude tato skutečnost považována za hrubé porušení pracovní kázně s vyvozením odpovědnosti dle příslušných ustanovení Zákoníku práce v platném znění.

Ukládám vrchním přednostům DKV, aby v termínu do 15. 12. 2013 vhodným způsobem seznámili s obsahem tohoto opatření všechny dotčené zaměstnance DKV.

Toto opatření bude vyhodnoceno k datu 30. června 2014 a bude-li to nutné, budou po tomto datu realizovány změny tohoto opatření.