

SŽ MP

Metodický pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ke stanovení postupu pro zařazení výpravčích do příslušného tarifního stupně

Účinnost od 1. ledna 2021

Schváleno pod čj. 78193/2020-SŽ-GŘ-O11
dne 25. listopadu 2020

Ing. Miroslav Jasenčák v.r.
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu

(Za správnost) Ing. Jaroslav Hájek

Tento pokyn uvádí postup ke stanovení tarifních stupňů výpravčích.

SŽ MP č. j. 78193/2020-SŽ-GŘ-O11

Metodický pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ke stanovení postupu pro zařazení výpravčích do příslušného tarifního stupně

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor řízení provozu
Praha
spravazeleznic.cz

Rok vydání: 2020

Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, rok 2020

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

Oprava/změna a její pořadové číslo	Číslo jednací	Účinnost od	Opravu/změnu zapracoval

OBSAH

	Strana
ROZSAH ZNALOSTI	5
ZKRATKY A ZNAČKY	6
ČÁST PRVNÍ Úvodní ustanovení	7
ČÁST DRUHÁ Míra intenzity provozu v obvodu pracoviště výpravčího	8
ČÁST TŘETÍ Algoritmus pro stanovení celkového počtu jednotek výkonu	9
ČÁST ČTVRTÁ Pokyny pro vyplnění položek počet vlaků, popis a charakteristika obvodu	11
ČÁST PÁTÁ Určení míry intenzity zatížení obvodu	13
ČÁST ŠESTÁ Postup zařazení výpravčích do příslušného tarifního stupně	14
ČÁST SEDMÁ Závěrečné ustanovení	14
ČÁST OSMÁ Přechodné ustanovení	15

ROZSAH ZNALOSTI

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalosti tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalosti pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalosti, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	Znalost ustanovení
Zaměstnanci O11 určení ředitelem odboru	úplná: celý pokyn
Zaměstnanci OŘ určení náměstkem ředitele OŘ pro řízení provozu	úplná: celý pokyn
Zaměstnanci určení ředitelem OŘ	informativní: celý pokyn
Zaměstnanci O10 určení ředitelem odboru	informativní: celý pokyn

ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto dokumentu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
GVD	grafikon vlakové dopravy
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KZ	Katalog zaměstnání Správy železnic, státní organizace
NŘP	náměstek generálního ředitele pro řízení provozu
O10	odbor personální
O11	odbor řízení provozu
OR	oblastní ředitelství
PerPot	Personální (systemizovaná) potřeba
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
tratě D3	tratě, na nichž je provoz řízen podle Předpisu SŽDC D3 - Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
tratě RB	tratě, na nichž je provoz řízen podle Předpisu SŽDC D4 - Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem
TS	tarifní stupeň
ŽST	železniční stanice

ČÁST PRVNÍ

Úvodní ustanovení

- (1) Tento Metodický pokyn (dále jen „Pokyn“) je zpracován v návaznosti na platný Katalog zaměstnání Správy železnic, státní organizace (dále jen "KZ"), kde je pro povolání výpravčí stanoveno, že míra intenzity provozu, která je rozhodná pro zařazení výpravčích do příslušného tarifního stupně (dále jen "TS"), bude posuzována podle metodiky stanovené v tomto Pokynu.
- (2) Posuzování zařazení výpravčích do příslušného TS je závislé na následujících ukazatelích:
- a) Počet výpravčích ve směně.
 - b) Doba obsazení pracovišť výpravčích.
 - c) Počet řízených vlaků výpravčími podle druhu (nákladní, osobní, výchozí, končí, tranzitní, zastavující, projíždějící, vlaky v dálkově řízených dopravnách).
 - d) Typ zabezpečovacího zařízení.
 - e) Počet traťových kolejí.
 - f) Počet řízených směrů.
 - g) Hradla, hlásky v řízeném traťovém úseku.
 - h) Počet dálkově řízených dopraven pomocí JOP.
 - i) Řízení více obvodů ve vlastní ŽST.
 - j) Obsluha informačních systémů pro cestující.
 - k) Míra zatížení pracoviště organizací práce na tratích D3 a tratích RB.
 - l) Míra zatížení pracoviště místní prací.
 - m) Míra zatížení pracoviště jinými technologickými úkony.
- (3) Podnětem pro změnu zařazení výpravčích do příslušného TS je platnost nového GVD, kdy jeho zavedením může dojít ke změně počtu tras vlaků na jednotlivých traťových úsecích, případně i ke změně hodnot u jiných ukazatelů viz bod (2).
- Aktualizace TS bude pravidelně přehodnocována vždy k 1. 5. příslušného roku (nejdříve však od roku 2022), nebo v případě změn zatížení pracoviště.
- Tento Pokyn neobsahuje metodiku k zařazení do příslušného TS pro výpravčího vnější služby a pohotovostního výpravčího. Jejich zařazení vychází z obsahu textu uvedeném v KZ.

ČÁST DRUHÁ

Míra intenzity provozu v obvodu pracoviště výpravčího

- (1) V KZ je určeno zařazení obvodu výpravčího do příslušného TS podle míry intenzity provozu, a to v členění – nízká intenzita, vysoká intenzita a velmi vysoká intenzita. Míra intenzity provozu se posuzuje podle celkového počtu jednotek výkonu v daném obvodu.
- (2) Pro stanovení celkového počtu jednotek výkonu výpravčích v obvodu jednotlivých ŽST je zpracován algoritmus výpočtu jednotek za prováděné úkony. Správné dosazení ukazatelů do algoritmu výpočtu je popsáno v části čtvrté „Pokyny pro vyplnění položek počet vlaků, popis a charakteristika obvodu“.
- (3) Pro usnadnění výpočtu celkového počtu jednotek výkonu výpravčích v obvodech ŽST je zpracována v prostředí MS Excel tabulka s názvem „Výpravčí TS rok měsíc“ (dále jen "tabulka Excel"), která výpočet provede podle algoritmu stanoveného tímto Pokynem. Na základě výsledku výpočtu zobrazí tabulka Excel míru intenzity provozu. Míra intenzity provozu je v tabulce označena číslem. Číslem 9 je označena nízká intenzita, číslo 10 značí vysokou intenzitu a číslo 11 značí velmi vysokou intenzitu.

ČÁST TŘETÍ

Algoritmus pro stanovení celkového počtu jednotek výkonu

- (1) Ukazatele mající vliv na přiřazení k příslušné míře intenzity zatížení obvodu se dosadí do algoritmu pro stanovení celkového počtu jednotek za úkony. Výpočet celkového počtu jednotek výkonu je následující:
- a) Průměrný počet vlaků obsluhovaných výpravčím za 24 hod. se vynásobí příslušným koeficientem:
1. počet nákladních vlaků tranzitních $\times 1,2$
 2. počet osobních vlaků tranzitních $\times 1,7$
 3. počet nákladních vlaků výchozích $\times 5$
 4. počet nákladních vlaků končících $\times 3$
 5. počet osobních vlaků výchozích $\times 4$
 6. počet osobních vlaků končících $\times 2$
 7. počet ostatních vlaků tranzitních $\times 1$
 8. počet ostatních vlaků výchozích a končících $\times 3$
 9. počet vlaků za dálkově řízené dopravy $\times 1,5$
- Sečtou se výsledky násobků, které tvoří základní JEDNOTKY za vlaky.
- b) Základní JEDNOTKY za vlaky se upraví koeficientem podle náročnosti obsluhy:
1. základní JEDNOTKY za vlaky v obvodu vybaveném zabezpečovacím zařízením 1. kategorie se vynásobí koeficientem 0,3
 2. základní JEDNOTKY za vlaky v obvodu vybaveném zabezpečovacím zařízením 2. kategorie se vynásobí koeficientem 0,15
 3. základní JEDNOTKY za vlaky v obvodu navazujícím na jednokolejnou trať se vynásobí koeficientem 0,1
 4. základní JEDNOTKY za vlaky v obvodu, z kterého jsou řízeny více jak 2 směry, se vynásobí hodnotou koeficientu získanou vynásobením počtu řízených směrů nad dva směry koeficientem 0,1
 5. základní JEDNOTKY za vlaky v obvodu, z kterého jsou řízeny hlásky a hradla, se vynásobí hodnotou získanou vynásobením počtu hlásek a hradel koeficientem 0,1
 6. počet vlaků za dálkově řízené dopravy se sníží o hodnotu získanou z počtu dálkově řízených vzdálených dopraven snížených o jednu a následně vynásobenou koeficientem 0,05
 7. hodnota základních JEDNOTEK za vlaky, při obsazení pracoviště výpravčí u dvou a více obvodů ve vlastní ŽST, se vynásobí koeficientem 0,4 za druhý a další obvod.
- K základním JEDNOTKÁM za vlaky se přičtou získané výsledky násobků koeficientů náročnosti obsluhy, které tvoří základní JEDNOTKY za vlaky celkem.
- c) Základní JEDNOTKY za vlaky celkem v obvodu ŽST se přepočtou na JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště. Součet základních JEDNOTEK za vlaky celkem se vydělí přepočteným počtem nepřetržitě obsazených pracovišť (tato hodnota se stanoví jako podíl celkového počtu míst výpravčích podle PerPot a hodnoty 5,488).
- d) Výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště se převedou na Transformované JEDNOTKY podle počtu pracovišť:
1. v ŽST, kde je 1 pracoviště, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 1$
 2. v ŽST, kde jsou 2 pracoviště, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 1,5$

3. v ŽST, kde jsou 3 pracoviště, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 2$
 4. v ŽST, kde jsou 4 pracoviště, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 2,4$
 5. v ŽST, kde je 5 pracovišť, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 2,7$
 6. v ŽST, kde je 6 pracovišť, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 2,9$
 7. v ŽST, kde je 7 a více pracovišť, se výsledné JEDNOTKY na jedno nepřetržitě obsazené pracoviště násobí $\times 3$.
- e) JEDNOTKY za další činnosti tvoří součet následujících položek:
1. doba zatížení při plnění úkonů k zakázce D638, obsluha informačních systémů pro cestující, se vynásobí koeficientem 0,5
 2. doba, po kterou je pracoviště zatíženo úkony na trati D3 a RB, se vynásobí koeficientem 1
 3. činnosti spojené s místní prací (posun, přestavné jízdy, obsluha vleček ...), vyjádřené průměrným zatížením v minutách za 24 hod., se vynásobí koeficientem 0,3
 4. činnosti spojené s jinými technologickými úkony (nevyžadující obsluhu zabezpečovacího zařízení), vyjádřené průměrným zatížením v minutách za 24 hod., se vynásobí koeficientem 0,15.
- f) K Transformovaným JEDNOTKÁM podle počtu pracovišť se přičtou JEDNOTKY za další činnosti. Tímto součtem se získá Celkový počet JEDNOTEK výkonu, který je rozhodující pro nastavení míry zatížení obvodu.

ČÁST ČTVRTÁ

Pokyny pro vyplnění položek počet vlaků, popis a charakteristika obvodu

- (1) Pro výpočet celkového počtu jednotek výkonu v tabulce Excel je třeba naplnit jednotlivé údaje a ukazatele do příslušných sloupců této tabulky podle následně daných pravidel.
- (2) Pro vyplnění položek v části PerPot dodržujte tato pravidla:
 - a) Sloupce "Oblastní ředitelství" až "TS v platné PerPot" se vyplní podle údajů uvedených v aktuální PerPot.
 - b) Do sloupce "TS v platné PerPot" se uvede nejvyšší TS výpravčího v dopravním bodu.
 - c) Sloupec "Vnější výpravčí" se vyplňuje jen v případě, kdy se zjišťuje zařazení pouze jednoho pracoviště, tj. pracoviště výpravčího vnější služby. Ve sloupci se uvede písmeno "a". V ostatních případech zůstane položka nevyplněna.
- (3) Pro vyplnění položek v části Popis a charakteristika obvodu postupujte podle těchto pravidel:
 - a) Typ zabezpečovacího zařízení – uvede se nejvyšší typ staničního zabezpečovacího zařízení v obvodu: 1, 2 nebo 3.
 - b) Počet traťových kolejí – uvede se nejvyšší počet traťových kolejí, navazujících na sousední dopravní (nepočítají se koleje na vlečky).
 - c) Počet obvodů v ŽST – uvede se počet samostatných obvodů obsazených pracovištěm výpravčího. Obsazený samostatný obvod musí mít vlastní kolejiště se zhlavím (jako samostatný obvod se nepočítá pracoviště výpravčího vnější služby, dispozičního výpravčího, výpravčího na pracovišti JOP s dálkovou obsluhou vlaků a pracoviště výpravčího bez obsluhy zabezpečovacího zařízení).
 - d) Řízeno směrů – uvede se počet sousedních dopraven s hlavním návěstidlem; u dálkového řízení - odbočná trať z úseku dálkového řízení představuje třetí, případně další směr.
 - e) Hradla, hlásky – uvede se součet počtu hradel a hlásek na přilehlých traťových úsecích.
 - f) JOP řídí obvodů – uvede se počet řízených vzdálených dopraven, podle číselníku SŽDC SR 70. Jako doprava se považuje dopravní bod s kolejovým rozvětvením.
 - g) Dálkově řízená doprava – u dálkově řízeného obvodu se uvede jedna z možností: CDP nebo RDP (včetně úsekového řízení).
- (4) Pro vyplnění položek v části Doplňující informace (nemají vliv na výpočet) postupujte podle těchto pravidel:
 - a) Doprava řízena z – uvede se, ze kterého pracoviště je obvod řízen, podle číselníku SŽDC SR 70.
 - b) Typ dopravní – vyplní se typ obvodu: mezilehlá, odbočná, odbočka, výhybna, koncová, úvratňová.
 - c) Počet dopravních kolejí – uvede se počet dopravních kolejí s plným dopravním programem.
 - d) Počet nástupištních hran – uvede se celkový počet nástupištních hran v obvodu železniční stanice.
 - e) Řídí dopraven D3 – uvede se počet řízených dopraven D3 podle číselníku SŽDC SR 70.
- (5) Při vyplnění položek v části Počet vlaků, kde se uvádí průměrný počet obsluhovaných vlaků výpravčími za 24 hodin (s využitím podkladů uložených v datových skladech), se postupuje podle těchto pravidel:
 - a) Nákladní vlaky výchozí – vyplní se počet nákladních vlaků výchozích (řádek 11).
 - b) Nákladní vlaky končící – vyplní se počet nákladních vlaků končících (řádek 12).
 - c) Nákladní vlaky tranzitní – vyplní se počet nákladních vlaků tranzitních (řádek 13).
 - d) Osobní vlaky výchozí – vyplní se počet osobních vlaků výchozích (řádek 14).

- e) Osobní vlaky končící – vyplní se počet osobních vlaků končících (řádek 15).
 - f) Osobní vlaky tranzitní – vyplní se počet osobních vlaků tranzitních (řádek 16).
 - g) Ostatní vlaky výchozí a končící – vyplní se počet ostatních vlaků výchozích a končících (součet řádků 17, 18, 20, 21).
 - h) Ostatní vlaky tranzitní – vyplní se počet ostatních vlaků výchozích a končících (součet řádků 19, 22).
 - i) Vlaky za dálkově řízené dopravy – vyplní se počet vlaků za dálkově řízené dopravy (součet řádků 3411 až 3422). Za dálkově řízenou dopravu je považována Stanice s kvalifikátorem 1, Výhybna s kvalifikátorem 11 a Odbočka s kvalifikátorem 21, 23 a 24. Tento údaj nelze zatím převzít z datových tržišť, neboť údaj v datových tržištích zahrnuje součet počtu vlaků za všechny body.
 - j) Vlaky v dálkově řízené dopravě – vyplní se počet vlaků ve vlastní dálkově řízené dopravě (součet řádků 3311 až 3322).
- (6) Pro vyplnění položek v části Ostatní úkony postupujte podle těchto pravidel:
- a) Zakázka D638 Informační systémy pro cestující – převedou se hodnoty ze statistiky k zakázce D638, a to součet všech časů u zaměstnání výpravčí v minutách za 24 hod., po které je pracoviště zatíženo při obsluze informačních systémů pro cestující.
 - b) Organizace práce na tratích D3 a tratích RB za 24 hod. - uvede se doba v minutách za 24 hod., po kterou je pracoviště zatíženo úkony při organizaci vlakové dopravy na tratích D3 a tratích RB.
 - c) Místní práce – uvede se průměrné zatížení v minutách za 24 hod. při činnostech spojených s místní prací (úkony v úvraťové dopravě, posun, obsluha vleček, přestavné jízdy, objetí hnacího vozidla z končícího na výchozí vlak, nástup a odstup hnacího vozidla od soupravy, dlouhodobé výluky). Neuvádí se úkony vztažené k výchozím a končícím vlakům sestaveným z ucelené jednotky, které jsou již v části vlaky zohledněny.
Při údaji do 120 minut se v poznámce stručně uvede popis úkonů. Při údaji nad 120 minut je nutno připojit přílohu obsahující podklady dokládající rozsah úkonů (počet přestavných jízd a časová náročnost, číslo výlukového rozkazu, grafický přehled činností při místní práci).
 - d) Jiné technologické úkony – uvede se průměrné zatížení v minutách za 24 hod. při činnostech spojených s jinými technologickými úkony, které nejsou spojeny s obsluhou zabezpečovacího zařízení (vedení statistiky, komunikace v cizím jazyce, průběžné sledování provozu při výlukových pracích, náhradní autobusová doprava, sledování informačních zařízení).
V poznámce se stručně uvede popis úkonů.

ČÁST PÁTÁ

Určení míry intenzity zatížení obvodu

- (1) Výsledná míra intenzity zatížení jednotlivých obvodů, uvedená v tabulce Excel, je maximální hodnota, podle které lze zařadit pracoviště výpravčího do příslušného TS. Po odborném posouzení a porovnání zatížení se sousedními obvody lze oproti výpočtu výslednou míru intenzity zatížení obvodu o 1 TS snížit.
- (2) V tabulce Excel je uvedena míra zatížení pro nejvytíženější pracoviště v celém obvodu. Ostatním pracovištím v tomto obvodu bude přiřazena míra zatížení stejné úrovně nebo nižší. Objektivní porovnání zatížení jednotlivých pracovišť je v pravomoci OŘ. V důvodných případech lze pro zjištění míry zatížení jednotlivých obvodů v ŽST použít k výpočtu algoritmus pro stanovení celkového počtu jednotek. V tomto případě musí být zadány hodnoty ukazatelů vztahující se ke konkrétním pracovištím.
- (3) OŘ může využít určitý prostor pro změnu TS v případě, kdy má v novém hodnocení obvodu dojít ke snížení TS. Pokud tento obvod vykazuje počet jednotek výkonu nižší, oproti mezní hodnotě kritéria pro příslušný TS o hodnotu do 10 % (z kritéria pro příslušný TS), nemusí v tomto případě ke snížení TS dojít. Podmínkou je souhlas ředitele O11.
- (4) V případě, kdy v obvodu dojde k navýšení výkonů v takové míře, že lze v novém hodnocení obvodu přistoupit k navýšení TS, může se tak učinit pouze v případě, pokud tento obvod vykazuje počet jednotek výkonu vyšší, oproti mezní hodnotě kritéria pro příslušný TS o hodnotu nad 10 %. V ostatních případech, kdy počet jednotek výkonu překračuje mezní hodnotu kritéria pro vyšší TS o hodnotu do 10 %, lze navýšení TS uskutečnit jen se souhlasem ředitele O11.

ČÁST ŠESTÁ

Postup zařazení výpravčích do příslušného tarifního stupně

- (1) Zařazení obvodu do příslušného tarifního stupně se stanoví podle jeho zatížení, daného mírou intenzity provozu v členění na úroveň: nízká intenzita, vysoká intenzita a velmi vysoká intenzita.
- (2) Úroveň intenzity provozu obvodu se odvíjí od vypočtené hodnoty celkového počtu jednotek výkonu. Pro přiřazení obvodů k jednotlivým TS musí být nastaveny mezní hodnoty kritérií, na základě kterých k rozdělení obvodů do TS dochází. Mezní hodnoty kritérií mohou být postupně měněny tak, aby počet obvodů v jednotlivých TS pro následné období odpovídal počtům obvodů v současném období.
- (3) Postup určení míry intenzity provozu v obvodech je následující:
 - a) Po stanovení úkolu z úrovně NŘP pověřený zaměstnanec O11 aktualizuje tabulku Excel v položkách „Personální potřeba“, „Počet vlaků“ a „Zakázka D638 - Informační systémy pro cestující“. Upraví mezní hodnoty kritérií pro přiřazení obvodů k jednotlivým úrovním intenzity provozu tak, aby nedošlo k výrazným změnám v TS, tj. počet obvodů podle TS v následném období odpovídal počtům obvodů v současném období.
 - b) Takto zpracovaná tabulka Excel bude prostřednictvím O11 předána NŘP k posouzení a k odsouhlasení mezních hodnot kritérií, které mají vliv na počet obvodů v jednotlivých TS.
 - c) Aktualizovaná tabulka spolu s odsouhlasenými mezními hodnotami kritérií bude předána na jednotlivá OŘ k ověření správnosti přiřazení údajů o počtech vlaků k jednotlivým obvodům, k doplnění a aktualizaci údajů u položek „Popis a charakteristika obvodu“ a „Ostatní úkony“.
 - d) Určený zaměstnanec OŘ upravenou a odsouhlasenou tabulku Excel za svůj obvod zašle zpět na O11. K této tabulce připojí žádost nesnižovat TS v obvodech splňujících podmínku uvedenou v článku 5.3. Pokud je u některého obvodu splněna podmínka uvedená v článku 5.4, lze spolu s tabulkou Excel zaslat i návrh k navýšení TS.
 - e) Určený zaměstnanec O11 tabulky Excel z jednotlivých OŘ zapracuje do výsledné tabulky, kde porovnáním počtu celkových jednotek výkonu a mezních hodnot kritérií, pro přiřazení obvodu k jednotlivým úrovním zatížení, vyjde míra intenzity provozu pro jednotlivé obvody v členění na nízká intenzita až velmi vysoká intenzita. Návrhy a žádosti z OŘ k úpravě TS pro obvody, které splňují podmínky uvedené v článcích 5.3 a 5.4, předloží řediteli O11 k rozhodnutí.
 - f) Schválené návrhy na zvýšení TS nebo na snížení TS budou v tabulce Excel zohledněny. Po posouzení a schválení konečných výsledků bude tabulka Excel převedena do formátu PDF a zaslána na OŘ, které zpracuje žádost na změnu systemizace a zašle ji na O10 GŘ.

ČÁST SEDMÁ

Závěrečné ustanovení

- (1) Pokyn je závazný pro všechny dotčené zaměstnance O11 a pro všechny dotčené zaměstnance úseku náměstka ředitele OŘ pro řízení provozu.
- (2) Algoritmus výpočtu míry zatížení pracoviště lze použít a změnu TS uplatnit i při dlouhodobé změně v zatížení pracoviště. Za dlouhodobou změnu zatížení pracoviště se považuje případ, kdy nejméně dva měsíce po sobě jdoucí bude docházet ke změně hodnot ukazatelů (počet vlaků, ostatní úkony).
- (3) Pokyn nabývá účinností 1. ledna 2021.

ČÁST OSMÁ
Přechodné ustanovení

Tento Pokyn bude zároveň s uplatněním nového KZ použit k 1. 1. 2021 a následně dle bodu (3), uvedeném v první části.

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **1236523**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **15** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Jaroslav HÁJEK**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **30.11.2020 09:03:20**



477b40da-e3a1-438d-b5be-6c08c44f64a9