

Reportér

4 | 2006

ČTVRTLETNÍK SPOLEČNOSTI AŽD PRAHA | ZDARMA



4 Centrální dispečerské pracoviště Přerov

PRŮLOM V EFEKTIVNOSTI A KVALITĚ ŘÍZENÍ DOPRAVNÍCH PROCESŮ

8 Úspěšné zavádění systémů managementu

ZAMĚŘUJEME SE NA KVALITU, ENVIRONMENT I BEZPEČNOST A OCHRANU ZDRAVÍ

16 Oživení kolínského nádraží je v naší režii

DALŠÍ ÚSPĚCH NAŠICH DEVELOPERSKÝCH AKTIVIT

KOLÍNSKÉ NÁDRAŽÍ BUDEME PROVOZOVAT DO ROKU 2046



Seriál o počátcích, vývoji a současnosti železničních zabezpečovacích systémů a samozřejmě o roli společnosti AŽD Praha na tomto poli.

Čtěte na stranách 18–19.

ÚVODNÍ SLOVO

V předvánočním čase se s vámi, čtenáři, opět chceme podělit o dojmy a perspektivy.

V září jsme ukončili další hospodářský rok, který přinesl řadu úspěchů, inovací a novinek. Svou pozornost jsme v tomto roce intenzivněji zaměřili na zahraničí. Podařilo se dokončit výstavbu provozní a výrobní budovy naší dceřiné společnosti Balkan SAST v Bulharsku, získali jsme významnou zakázku v běloruském Polocku a úspěšně realizujeme stavbu v Černé Hoře. Z technického hlediska měla pro naši společnost velký význam říjnová aktivace zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Hluboká nad Vltavou. Jak jsme již zmiňovali v předchozím čísle Reportéra, do provozu byl uveden nový typ zabezpečovacího zařízení ESA 33 – inovovaná verze osvědčeného stavědla ESA 11 – s elektronickými výstupy k ovládaným prvkům v kolejišti, a to včetně nových kolejových obvodů KOA1. Další stavědlo tohoto typu je před dokončením ve stanici Jeřmanice v Libereckém kraji. Za zmínku stojí, že kolejové obvody KOA1 jsou již standardně instalovány i na dalších stavbách. Velkou dokončenou stavbou je i modernizace železniční stanice Teplice v Čechách, jejíž slavnostní uvedení do provozu proběhlo 28. listopadu.

Také na pražském metru se můžeme pochlubit technickou novinkou – úspěšně jsme představili provozovatelům předvedli tzv. automatický obrat. O co se jedná? Na konečné stanici bylo obvykle nutno z příjezdové koleje vyjet s vlakem za stanici a vrátit se na kolej odjezdovou. Samozřejmě že při této operaci bylo nutno zajistit přítomnost strojvedoucích na obou koncích vlaku. Automatický obrat znamená, že strojvedoucí vlak převede na automatický režim a z vlaku vystoupí. Vlak pak bez lidské obsluhy odjede a po přestavení výhybek se sám vrátí na odjezdovou kolej,

kde na nynější přední stanoviště (před obratem zadní) opět nastoupí strojvedoucí.

Dalším velkým počinem naší společnosti je realizace pilotního projektu centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. Toto nové špičkové řešení představuje průlom v efektivnosti a kvalitě řízení dopravních procesů. Na druhé straně nám projekt přináší cenné poznatky v rovině technické, technologické i organizační, které budou zohledněny při stavbách obdobného charakteru. Ukončení stavby v Přerově předpokládáme v březnu 2007.

V oblasti našich zahraničních dodávek je před dokončením stavba v Indii, kde už je v provozu 10 z nasmlouvaných 11 stavědel. Stavba v Černé Hoře, kterou zajišťuje Montážní závod Kolín, běží naplno. Pracovníci z Montážního závodu Olomouc se v současnosti připravují na zahájení stavby v Bělorusku – modernizaci železniční stanice Polock. A jak je již pravidlem (tam, kde je to možné), využíváme i zde spolupráce místní firmy a místních odborníků.

Rádi informujeme o další horké novince – od 1. ledna příštího roku přebíráme od Českých drah zajištění údržby na dvou traťových úsecích na Moravě. Naše divize Servisu zabezpečovací techniky posílila o několik desítek pracovníků stávající údržby ČD.

To, co jsme minule slibovali, se stalo skutečností. Na českých dálnicích již stojí bezmála dvě stovky mytých bran. Naše společnost splnila své závazky vůči investorovi 100%.

A na závěr se vraťme do rodin našich zaměstnanců. Přejeme vám pohodu do vánočních dní, hodně dárků pod stromečkem a odměnu rozzářených očí vašich dětí.

Šťastný a úspěšný nový rok 2007!

Vaše redakční rada



OBSAH

EDITORIAL

2 Úvodní slovo

AKTUÁLNĚ

4 Centrální dispečerské pracoviště Přerov

6 ESA 11 v Teplicích

7 Nejmodernější zabezpečovací zařízení
je v Hluboké nad Vltavou

8 Úspěšné zavádění systémů managementu

9 Řidiči v Jihlavě: za červenou foto domů

ZAHRANIČÍ

10 Postavili jsme v Bulharsku nový výrobní podnik

11 Železniční organizace a jejich zkratky

LIDÉ

12 Chceme dát šanci začínajícím vývojovým
a vědeckým pracovníkům

Rozhovor s novou jednatelkou AŽD Praha ing. Alicí Dickovou

13 Blahopřání jubilantům

14 Kde se rodí noví odborníci

15 Karel Novotný vítězem fotografické soutěže

AKTIVITY

16 Oživení kolínského nádraží je v naší režii

SERIÁL

18 Železnice, zabezpečovací zařízení a AŽD Praha
1. díl

ZÁBAVA

20 Křížovka

VELETRHY

21 48. Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně

22 Na InnoTransu 2006 v Berlíně v rámci ACRI

23 Desátý ročník konference Transport 2006



4 • CENTRÁLNÍ DISPEČERSKÉ PRACOVIŠTĚ PŘEROV

7 • NEJMODERNĚJŠÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
JE V HLUBOKÉ NAD VLTAVOU

10 • NOVÝ VÝROBNÍ PODNIK AŽD PRAHA V BULHARSKU



16 • OŽIVENÍ KOLÍNSKÉHO NÁDRAŽÍ JE V NAŠÍ REŽII

Reportér AŽD Praha 4/2006

VYDÁVÁ: AŽD Praha s.r.o., Žitovnická 2/3146, 106 17 Praha 10, tel.: 267 287 288, 267 287 754
Vychází 4x ročně. Toto číslo vyšlo v prosinci 2006.

E-mail: gosmanova.sandra@azd.cz, sovak.miloslav@azd.cz, reporter@azd.cz

REDAKČNÍ RADA: předsedkyně Sandra Gosmanová, MSc., tajemník Ing. Miloslav Sovák

Členové a spolupracovníci redakce: Ing. Jan Káda, Ing. Zdeněk Procházka, Ing. Josef Schrötter,
Blanka Prešinská, Josef Weisgerber

GRAFICKÁ ÚPRAVA A REDAKCE: Communica, a.s., Mezi Vodami 1952/9, 143 00 Praha 4-Modřany,
redakce: Marek Šplíchal

Registrováno Ministerstvem kultury pod číslem MK ČR 12411 ze dne 27. června 2001.



Centrální dispečerské pracoviště Přerov

Pilotní projekt

Převedení ovládání zabezpečovacího zařízení jednotlivých stanic na jedno centrální dispečerské pracoviště přináší průlom v efektivnosti a kvalitě řízení dopravních procesů. Realizace pilotního projektu centralizovaného řízení tratě přináší cenné poznatky v technických, technologických i organizačních aspektech, které budou zohledněny v návazných stavbách obdobného charakteru. Správa železniční dopravní cesty, s.o., jako objednatel této rozsáhlé stavby, svou investicí opět potvrzuje naplnění poslání zajistit co nejvyšší bezpečnost a kvalitu zabezpečení a řízení železniční dopravy v České republice.

Úsek Přerov–Břeclav jsme do prvního projektu centralizovaného řízení tratě doporučili proto, že jsou zde vytvořeny vhodné podmínky pro implementaci nutných technických prostředků pro centralizaci řízení. V rámci předchozích koridorových staveb zde totiž bylo instalováno základní technické a technologické zařízení pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.

Centrální dispečerské pracoviště (CDP) bylo situováno do Přerova se záměrem postupně zde vytvořit centrum řízení dopravního provozu pro hlavní tratě Moravy a Slezska. Obdobné centrum pro Čechy se připravuje v Praze.

Výstavba probíhá od začátku roku 2006. V současné době jsou z Přerova řízeny úseky Přerov–Nedakonice a Hodonín–Břeclav. Úsek Moravský Písek–Rohatec bude do CDP Přerov

připojen v prvním čtvrtletí příštího roku, po úpravách staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ).

Koncepce centrálního dispečinku v Přerově

Centralizované řízení tratě Přerov–Břeclav je řešeno jako jedna řízená oblast v jednom sálu na CDP Přerov. Dopravní sál představuje souhrn obslužných a dalších pracovišť všech funkčních postů řídících zaměstnanců pro danou řízenou zónu. Jde o posty provozního dispečera, řídící a úsekové dispečery (dispečeri DO), operátory a dispečera železniční dopravní cesty. Součástí dopravního sálu může být přehledové informativní velkoplošné zobrazení řízené oblasti (VEZO).

Dispečeri DO přímo řídí provoz v přidělené části řízené oblasti a dálkově ovládají zabezpe-

čovací zařízení. Počet dispečerů DO ve službě může být proměnlivý v závislosti na intenzitě vlakové dopravy. Pracoviště dispečerů DO musí být dimenzováno na maximální očekávanou intenzitu vlakové dopravy, přičemž varianty personálního obsazení určuje obslužný plán.

Náš systém DOZ 1

K dálkovému ovládání zabezpečovacího zařízení všech patnácti SZZ je použit systém AŽD DOZ 1, tj. dálkové ovládání s nouzovými obsluhami. Systém byl doplněn o nové obslužné funkce související s ovládáním řízené oblasti velkého rozsahu, jako je např. automatické otáčení traťového souhlasu nebo stavění vlakové cesty přes více stanic jednou volbou. Samozřejmostí je přenos čísel vlaků v reliéfu kolejíště. Ovládání zabezpečovacího zařízení odpovídá ZTPoZ JOP. Dálkové ovládání AŽD DOZ 1 je

doplněno o graficko-technologickou nadstavbu zabezpečovacího zařízení (GTN).

Graficko-technologická nadstavba

- automaticky vede elektronickou dopravní dokumentaci
- zobrazuje aktuální výhledovou dopravní situaci
- datově komunikuje s vyššími informačními a řídicími systémy železniční dopravy (např. ISOŘ – informační systém operativního řízení).

Velkoplošné zobrazení

Velkoplošné zobrazení kolejiště celé tratě (VEZO) je řešeno formou zálohovaných samostatných bezobslužných pracovišť. Jsou použity 4 zobrazovací moduly se zadní projekcí o úhlopříčce 67", které jsou postaveny v řadě vedle sebe. Nad VEZO je umístěno 12 LCD monitorů pro zobrazení podchodů a nástupišť z kamerových systémů a pro informace z odjezdových tabulí osobních vlaků vybraných stanic. Jednotlivé obrazy z kamer a stanic lze volitelně přepínat.

Pracoviště dispečerů

Řízená oblast Přerov–Břeclav je řízena dvěma řídicími a třemi úsekovými dispečery. Řídicí dispečer I (Přerov–Staré Město) a řídicí dispe-

čer II (Nedakonice–Břeclav) řídí tranzitní provoz v řízené oblasti. Pracoviště těchto dispečerů je ve druhé vyvýšené řadě před VEZO.

Úsekoví dispečeré jsou primárně určeni pro řízení silného místního provozu stanic Hulín, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště a Hodonín (odbočné tratě, vlakotvorný posun), mohou ale řídit provoz v kterékoliv stanici řízené oblasti. Jejich pracoviště jsou umístěna bezprostředně před VEZO.

Pracoviště všech pěti dispečerů DO (traťových a místních) jsou konstrukčně shodná a navzájem plně zastupitelná (zálohování). Je tak umožněno ovládání řízené oblasti jediným dispečerem z libovolného pracoviště v případě extrémně slabé intenzity provozu. Pracoviště dispečera DO sestává ze zadávacího počítače zabezpečovacího zařízení a GTN. Traťové spojení, AUT, TRS a MRTS jsou integrovány do společného obslužného terminálu TouchCall.

Ve třetí vyvýšené řadě před VEZO mají pracoviště operátorů dopravy obsluhující GTN, kamerové systémy a informační systém pro cestující INISS. Systém INISS čerpá data o jízdě vlaků z GTN, hlášení pro cestující je tak závislé na jízdě vlaku, ovládání je automatizované.

V samostatné místnosti mají pracoviště dispečer dopravní cesty a provozní dispečer. Post provozního dispečera bude obsazen až při aktivaci dalšího sálu CDP, tj. řízená oblast Polanka nad Odrou–Přerov, který se začne budovat po vyhodnocení pilotního projektu.

Pracoviště dispečera dopravní cesty je vybaveno pracovištěm údržby zabezpečovacího zařízení pro ovládání specifických funkcí zabezpečovacího zařízení a pro zobrazování poruchových hlášení.

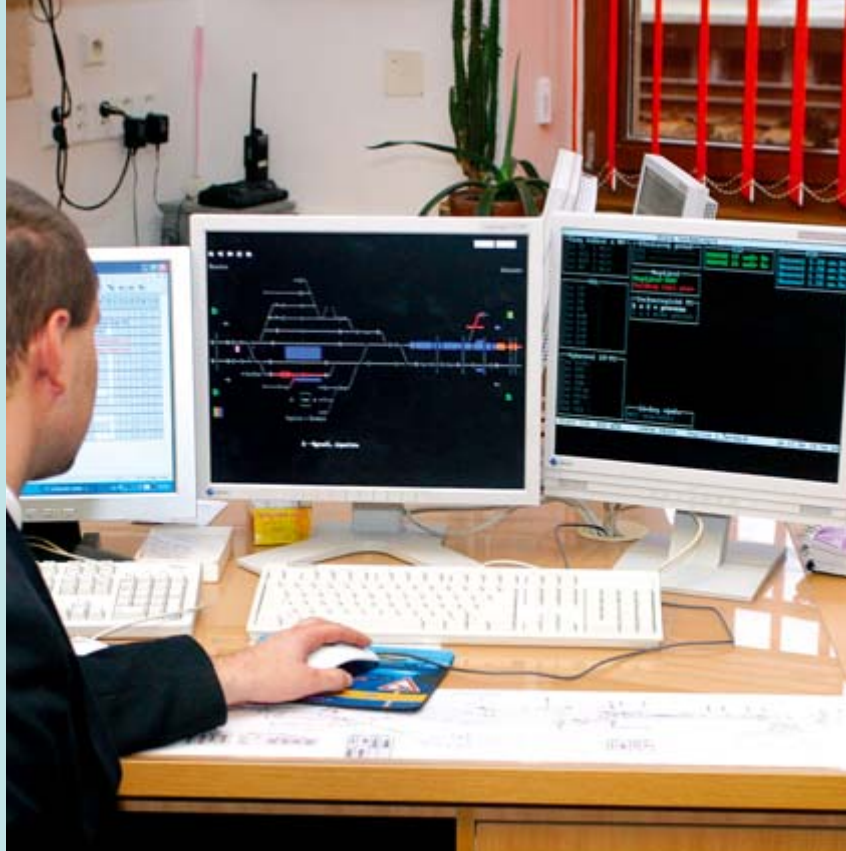
Na jiném obslužném terminálu je umístěna společná indikace poruch EOVS (elektrický ohřev výměn), indikace poruch osvětlení v železničních stanicích a na zastávkách, indikace a případné povely EZS (elektronická zabezpečovací signalizace objektů), indikace EPS (elektronická požární signalizace) a přístup na RTIS (systém elektrodispečera – trakční vedení).

*Ing. Vlastimil Polach, Ph.D.
závod Technika, výzkum a vývoj*



ESA 11 v Teplicích

Zabezpečovací zařízení ESA 11 funguje od 28. listopadu v železniční stanici Teplice v Čechách. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v této stanici představuje významnou stavbu na trati Ústí nad Labem–Chomutov. Hlavním objednatelem a investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), která zde využila finančních prostředků uvolněných Státním fondem dopravní infrastruktury, a dále pak ČD, a.s. Realizace stavby trvala velmi krátkou dobu – od února do listopadu roku 2006. Účelem stavby bylo vybudovat nové elektronické zabezpečovací zařízení v železniční stanici Teplice v Čechách a na přilehlých tratích a stanicích.



„Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Teplice v Čechách navazuje na stavbu ostrovního nástupiště a podchodu pro cestující, která byla ukon-

čena v loňském roce,“ uvedl ing. Bohuslav Navrátil, 1. náměstek generálního ředitele SŽDC. Realizací těchto staveb dochází ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu jak pro cestující, tak i z hlediska řízení dopravy.

Dosavadní zabezpečovací zařízení, které sloužilo v Teplicích od roku 1964, bylo technologicky zastaralé a nevyhovovalo současným předpisům a normám. Nové elektronické stavědlo ESA 11 se naopak řadí k těm nejmodernějším a nejbezpečnějším a vyhovuje všem požadavkům Evropské unie.

jeho aplikace instalovány také na Slovensku.“

Instalace zařízení probíhá v rámci širší modernizace tratě. V letošním roce prošly rekonstrukcí blízké stanice Bohosudov a Řetevnice a zároveň vzniklo nové řídicí stanoviště pro část tratě mezi Chabařovicemi a Oldřichovem u Duchcova. Velkou rekonstrukcí prochází samotné nádraží v Teplicích, které spadá do projektu Českých drah Živá nádraží. Opravovala se historická budova nádraží, bylo vystavěno kompletní nové osvětlení železniční stanice.

V první etapě rekonstrukce stanice, jejímž investorem byla Správa železniční dopravní cesty, se vybudovalo nové nástupiště, odvod-

nění kolejí a v návaznosti na to byl obnoven železniční svršek, trakční vedení a celkové zařízení stanice. Bylo instalováno moderní informační zařízení včetně informačního systému pro nevidomé, za které byl investor nominován na ocenění – Mosty 2005, stavby pro handicapované občany.

Z historie teplického nádraží

Počátky železniční stanice se vážou k roku 1856, kdy společnost Ústecko-teplické dráhy požádala rakouskou státní správu o stavbu železnice z Ústí nad Labem do Teplic, aby tak navázala na Severní státní dráhu. Hlavním důvodem byla zvyšující se těžba uhlí v regionu. Přeprava uhlí z Teplic do Ústí nad Labem se totiž do té doby uskutečňovala koňskými povozy. Zároveň se zde objevila i myšlenka přepravy lázeňských hostů do Teplic.

První vlak do Teplic dorazil v roce 1858. Budova nádraží byla v té době o mnoho menší než dnes. Současný vzhled novorománské budovy je výsledkem přestavby v roce 1871. Tehdy bylo

Zleva: ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha, JUDr. Jaroslav Soušek, ředitel odboru drah, železniční a kombinované dopravy ministerstva dopravy, Pavel Šustáček, náměstek primátora

čena v loňském roce,“ uvedl ing. Bohuslav Navrátil, 1. náměstek generálního ředitele SŽDC. Realizací těchto staveb dochází ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu jak pro cestující, tak i z hlediska řízení dopravy.

Dosavadní zabezpečovací zařízení, které sloužilo v Teplicích od roku 1964, bylo technologicky zastaralé a nevyhovovalo současným předpisům a normám. Nové elektronické stavědlo ESA 11 se naopak řadí k těm nejmodernějším a nejbezpečnějším a vyhovuje všem požadavkům Evropské unie.



nádraží často označováno za architektonický skvost Rakousko-Uherska. Budova je dílem architekta Turby, který se také podílel na plánech starého městského divadla v Teplicích.

V rozlehlé budově nádraží sídlilo ředitelství společnosti Ústecko-teplické dráhy. Přítomnost této instituce byla pro město výhodná, neboť dávky, které platila obci, tvořily značnou část příjmů města. V držení soukromé společnosti zůstala tato dráha až do roku 1923, kdy přešla do vlastnictví československého státu.

Díky vhodné poloze a významu lázeňského města bylo postupem času přes hlavní železniční uzel města zavedeno mnoho mezinárodních spojů. Výstavbou Ústecko-teplické dráhy získaly Teplice spojení nejen s Ústím nad Labem, Prahou a Karlovými Vary, ale též i s mnoha evropskými metropolemi, jako např. s Drážďanami, Lipskem, Berlínem, Hamburkem, Norimberkem, Vídní, Budapeští a Terstem.

V roce 1964 se na trati začalo budovat zabezpečovací zařízení typu SSSR. Od té doby nedošlo k žádným revolučním změnám. Až na začátku 21. století dochází k jeho kompletní rekonstrukci. Zřízena byla



například ostrovní nástupiště a zrekonstruována odbavovací hala nádraží. Dnes železniční stanice získala nové zabezpečovací a řídicí zařízení.

V rámci projektu Živá nádraží se v budoucnosti z teplického nádraží stane významné centrum obchodu a služeb, kam budou lidé přicházet nejen za cestováním.

Nejmodernější zabezpečovací zařízení je v Hluboké nad Vltavou

Dne 31. října proběhlo v železniční stanici Hluboká nad Vltavou slavnostní uvedení do provozu nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení, které je na české železnici instalováno. Akce se osobně zúčastnili generální ředitel SŽDC ing. Jan Komárek, hejtman Jihočeského kraje Jan Zahradník a senátor a starosta Hluboké nad Vltavou Tomáš Jirsa.

Zadavatelem stavby „Modernizace železniční stanice Hluboká nad Vltavou“, jejíž významnou součástí byla dodávka zabezpečovacího zařízení, byla Správa železniční dopravní cesty, finanční prostředky poskytl Státní fond doprav-

ní infrastruktury a Evropský fond regionálního rozvoje. Celkové náklady na stavbu, které zahrnovaly jak stavební část, tak zabezpečovací zařízení, představovaly částku 90 milionů korun. Stavba byla zahájena v listopadu roku 2005. AŽD Praha zde dodávala zabezpečovací zařízení jako subdodavatel firmy Edikt, která zajišťovala stavební práce.

ESA 33 – další vývojový krok

Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 s EIP (ESA 33 – viz článek Plně elektronické SZZ ESA 11 s EIP v Reportéru 2/2006), které bylo na této stavbě vůbec poprvé v ČR instalováno, je novinkou produkce AŽD Praha. Systém umožňuje zvýšení bezpečnosti, zvýšení úrovně komfortu ovládání a také navýšení traťové rychlosti z původních 60 km/h na 100 km/h. Modernizace zabezpečovacího zařízení v žst. Hluboká zapadá do celkové koncepce, kterou SŽDC plánuje centralizaci řízení železniční dopravy v celém úseku Plzeň–České Budějovice z jednoho místa. Získem bude



Foto: Ing. Lubomír Macháček, ZTE
Zleva: ing. Jan Komárek, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty, s.o., ing. Miloš Vlček, předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, ing. Jan Zahradník, hejtman Jihočeského kraje

výrazné snížení jízdní doby mezi těmito městy a snížení finančních nákladů na provoz na trati.

Systém ESA 33 je plně elektronické zabezpečovací zařízení. Představuje další vývojový krok v oblasti zabezpečení železniční dopravy. Systém využívá možnosti původního elektronického zařízení ESA 11 s reléovými výstupy, které nahrazuje úspornějšími a výkonnějšími elektronickými prvky. Výrazná je samozřejmě finanční úspora, která se projevuje jak v pořízovacích nákladech, tak při každodenním provozu. Systém ESA 33 je poprvé instalován v žst. Hluboká a v průběhu prosince bude aktivován další v žst. Jeřmanice.



Foto: Ing. Lubomír Macháček, ZTE

Úspěšné zavádění systémů managementu

Systémy managementu se zaměřením na kvalitu, environment i bezpečnost a ochranu zdraví při práci se uplatňují nejen ve všech organizačních jednotkách AŽD Praha s.r.o., ale také v dceřiných společnostech.

Nejlepší výsledky: Signal Projekt

Nejlepších výsledků v této oblasti dosáhl Signal Projekt s.r.o. Zaměstnanci pod vedením ředitele ing. Zdeňky Trnky postupně zvládli zavedení systému managementu kvality v souladu s požadavky ISO 9001 (v roce 2001), systému environmentálního managementu dle ISO 14001 (v roce 2004) i systému managementu bezpečnosti a ochrany zdraví odpovídajícího specifikaci OHSAS 18001 (v roce 2005). O funkčnosti, efektivnosti a účinnosti všech těchto systémů svědčí výsledky každoročních recertifikačních a dozorových auditů certifikačního orgánu CQS. Společnost má u certifikač-

ního orgánu velmi dobrý zvuk, a to především proto, že při auditech není třeba vyhledávat elementární chyby systému, ale společně hledat náměty na zlepšení integrovaného systému managementu. Takový průběh a přístup je přínosem pro obě strany.

Významného úspěchu dosáhla tato společnost v letošním roce. Úspěšně zavedla systém managementu bezpečnosti informací v souladu s normou ISO/IEC 27001. Shodu s požadavky této normy prověřili auditoři CQS (ing. Malý z EZU a ing. Steiner ze Západočeské univerzity Plzeň) při certifikačních auditech I. a II. stupně a na základě jejich doporučení získal Signal Projekt certifikát souladu s požadavky ISO/IEC 27001. Certifikát je udělen z úrovně mezinárodního certifikačního sdružení IQNet stejně jako u ostatních systémů managementu.

Zvládnutí systému managementu bezpečnosti informací a jeho úspěšná certifikace řadí Signal Projekt mezi špičkové organizace v oblasti systémů managementu v rámci celé České republiky. V době udělení certifikátu byl dle dostupné statistiky udělených certifikátů v České republice šestnáctou organizací s tímto oceněním a druhou, která má zavedeny čtyři systémy managementu. Certifikovanými činnostmi ve firmě jsou oba předměty podnikání: projektování a vzdělávání. Lze s radostí konstatovat, že mezi vzdělávacími organizacemi je



z hlediska zavedených systémů managementu zcela bezkonkurenční. O excelentnosti v této oblasti svědčí i mezinárodní ocenění kvality z pohledu spokojenosti zákazníka QFOR, které rovněž Signal Projekt úspěšně obhájí při kontrolních auditech od roku 2003.

Systémy managementu v Signal Projektu jsou začleněny do integrovaného systému managementu a – co je nejcennější – jsou





ve značné míře skutečným nástrojem řízení společnosti.

Největší zásluhu na úspěšné realizaci integrovaného systému managementu, jeho neustálé inovaci a zdokonalování má ředitel ing. Trnka. Uvědomuje si význam i přínos zavedených systémů a přes velké pracovní vytížení se rozvoji systémů managementu ve firmě věnuje s patřičnou iniciativou.

Úspěšně si vede i AK signal Brno

Úspěšně si vede v této oblasti i další společnost – AK signal Brno a.s. Po jejím zařazení mezi dceřiné společnosti byl zavedený systém managementu kvality v loňském roce přizpůsoben novým podmínkám a recertifikační audit v roce 2006 potvrdil soulad s požadavky ISO 9001. Současně bylo zahájeno rozšíření systému managementu

o oblast environmentu. Požadavky ISO 14001 byly začleněny do stávajícího systému managementu kvality. O zvládnutí toho nelehkého úkolu svědčí výsledek certifikačního auditu v roce 2005. I AK signal Brno využívá služeb certifikačního orgánu CQS a certifikáty mají mezinárodní platnost z úrovně certifikačního sdružení IQNet.

Po získání certifikátu systému environmentálního systému managementu dle ISO 14001 byl v roce 2006 doplněn integrovaný systém managementu o oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Zavedení a účinnost systému byla prověřena certifikačním auditem a jeho kladný výsledek znamenal také získání certifikátu souladu se specifikací OHSAS 18001.

Audit II. stupně byl o to náročnější, že probíhal jako kontrolní pro auditory, kterými byli ing. Bezděkovský z EZU a ing. Seger z GEOTestu Brno. Činnost certifikačního orgánu v rámci auditu byla kontrolována zástupci Českého institutu pro akreditaci. Jistě potěší, že hodnocení průběhu auditu bylo ze všech zainteresovaných stran kladné. Svědčí to o dobré práci celého týmu zajišťujícího koordinaci integrovaného systému managementu, který pracuje ve složení ing. Anselmi, ing. Šalé, ing. Polcar a pí Jelínková.

*Ing. Jan Káda
vedoucí odboru řízení jakosti*

Řidiči v Jihlavě: za červenou foto domů

Moderní kamerový systém RedCon naší divize Automatizace silniční techniky od 18. října dozorá na jihlavské řidiče. Kamery byly nainstalovány na křižovatce ulic Jiráskova a Fritzova v rekordně krátkém čase.

Jihlavští řidiči by si od konce října měli dávat velký pozor na to, jestli nemíjejí semaforey na červenou. Pokud se jim to přihodí na křižovatce s kamerovým systémem RedCon, budou při přestupku vyfotografováni a následně pokutováni policií, nehledě na ztrátu 5 bodů.

RedCon je moderní automatický detekční systém vyvinutý českými techniky v AŽD Praha. Technologie umožňuje napojení na stávající informační systémy. „Data budou přenášena do informačního systému města, kde je bude možno využít nejen k postihování dopravních přestupků, ale i k sledování provozu na křižovatce a k případné regulaci silničního provozu,“ říká ing. Vladimír Ketner, ředitel obchodního úseku silniční telematiky AŽD Praha.

Zakázka byla financována z projektu vědy a výzkumu PRESTUP Ministerstva dopravy ČR, jehož cílem je zvyšování bezpečnosti silničního provozu pomocí automatických systémů.

„Jedná se o pilotní projekt tohoto systému v kraji Vysočina, který bude sloužit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na křižovatkách s častými dopravními nehodami,“ řekl ing. Ketner. „Po vyhodnocení zkušebního provozu předpokládáme další instalace v tomto kraji.“



Postavili jsme v Bulharsku nový výrobní podnik

Slavnostní otevření nové výrobně-technologické základny o velikosti 4500 m², která je společným dílem české AŽD Praha a naší bulharské 100% „dceřinky“ Balkan SAST, se uskutečnilo 17. října v Sofii.

Stalo se tak za účasti bulharského ministra dopravy Petra Vasileva Mutafčieva, který generálnímu řediteli AŽD Praha poděkoval za obnovu tradice výroby železničních zabezpečovacích systémů v Bulharsku. Oba pánové dokonce na památku otevření nové budovy zasadili pamětní strom. Slavnostní akce se zúčastnilo mnoho dalších představitelů bulharské vlády, české ambasády v Sofii a dalších významných zastupitelů města a místních podnikatelů.

AŽD Praha v Bulharsku investovala do výstavby a přípravy výroby více než 100 mil. Kč. Hlavní výrobní program bulharské společnosti v současnosti představují komponenty pro zabezpečovací zařízení určené převážně pro železniční a silniční dopravu, do budoucnosti se uvažuje o rozšíření portfolia výrobků.

Důvody k bulharským investicím

Historie AŽD v Bulharsku začala v březnu 2004 dražbou podniku ZAT, dominantního výrobce zabezpečovací techniky pro železniční dopravu v Bulharsku. Dražby se tehdy zúčastnily tři subjekty, z nichž pravděpodobně jenom AŽD měla zájem získat podnik ZAT s úmyslem zachránit a dále rozvíjet jeho výrobní program.

Dražby se zúčastnili všichni místní odborníci a zaměstnanci ZATu, protože věděli, že v případě neúspěchu AŽD přijdou pravděpodobně nejen o práci, ale může to znamenat i začátek konce důležitého oboru železniční techniky v Bulharsku. V této dražbě však AŽD neuspěla.

Tento neúspěch předurčil vývoj dalších investičních kroků AŽD v Bulharsku. To,

že v Sofii jsou odborníci, kterým není lhostejná budoucnost výroby zabezpečovacího zařízení, představovalo jeden z hlavních důvodů, proč se vedení společnosti rozhodlo tuto velkou investici podpořit.

V roce 2004 tak byla založena Balkan SAST jako naše stoprocentní dceřiná společnost. Na zelené louce jsme vystavěli moderní závod po všech stránkách odpovídající náročným požadavkům na výrobu i přísným ekologickým normám.



Přední řada zleva: ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha; Petr Vasilev Mutafčiev, bulharský ministr dopravy; Ivan Kovačev, ředitel Balkan SAST

První zakázky již realizujeme

Za dva roky od založení společnosti Balkan SAST bylo vykonáno mnoho práce. Podařilo se nám vyhrát několik soutěží a tím se také potvrdila nutnost vystavět výrobně-technologickou základnu, která bude sloužit jako projekční, vývojové, výrobní a administrativní centrum. „Prvních několik měsíců bylo věnováno přípravě a schválení prototypů základních produktů z oblasti zabezpečovacího zařízení pro železnici, jako jsou například přestavníky, přejezdová zabezpečovací zařízení, pohony závor či snímače. Ze získaných zakázek jsou zatím nejvýznamnější dodávky zabezpečovacího zařízení pro dvě stanice sofijského metra,“ říká Josef Jírovec, český jednatel společnosti Balkan SAST.

Nová budova byla postavena v rekordně krátkém čase jednoho roku, v červenci 2006 se podařilo získat certifikát managementu řízení jakosti ISO 9001 a již nyní se pracuje na prvních zakázkách.

Obor zabezpečovací a řídicí techniky pro dopravu je velmi úzce specializovaná oblast a Bulharsko stejně jako Česká republika se potýká s nedostatkem absolventů. V prostorách Balkan SASTu proto vznikne



Pohled na novou budovu Balkan SAST





Generální ředitel AŽD Praha a bulharský ministr dopravy při sázení památního stromu

vzdělávací středisko, které bude sloužit pro školení bulharských specialistů a provozních pracovníků dráhy. „Záměrem firmy je zaměstnávat pouze bulharské pracovníky. Dnes v Balkan SASTu pracuje 47 zaměstnanců, předpokládáme však, že v horizontu jednoho roku v naší firmě najde práci 150 místních odborníků,“ vysvětluje Ivan Kovačev, ředitel Balkan SASTu.



Ing. Ivan Kovačev, ředitel Balkan SAST

ŽELEZNIČNÍ ORGANIZACE

A JEJICH ZKRATKY

UIC

Celosvětová Mezinárodní železniční unie (založená v roce 1922).

spolu s národními asociacemi železničního průmyslu. Působí jako koordinační a vlivový orgán v sídle EU v Bruselu.

CER

Komunita evropských železničních a infrastrukturních společností sdružuje 54 podniků z Evropské unie a přistupujících zemí včetně zemí bývalé Jugoslávie, Norska a Švýcarska.

EIM

Sdružení evropských infrastrukturních orgánů spojuje správce železniční infrastruktury z 8 evropských zemí. Hájí zájmy těchto správců ve vztahu k vydávání legislativy EU pro tuto oblast. Založeno v roce 2002.

AEIF

Dnes již zrušená Asociace pro železniční interoperabilitu (její funkci převzala ERA).

UITP

Světová asociace veřejné dopravy – celosvětové sdružení městských a regionálních přeprávců. Zaměřuje se na veškerou problematiku hromadné osobní veřejné přepravy a lobbuje ve jménu svých členů u EU, OSN a OECD. Založená již v roce 1885.

ERA

Nově vzniklá Evropská železniční agentura (založená v roce 2004, v činnosti od roku 2006) zaměřená na zajišťování bezpečnosti a interoperability evropské železniční dopravy.

UIP

Mezinárodní unie vlastníků nákladních železničních vozů spojuje národní asociace z 15 evropských zemí včetně ČR. Cílem jsou ekonomické a technické studie otázek spojených s provozem nákladních vagonů. Založena v roce 1950.

CIT

Mezinárodní výbor pro železniční dopravu je federací železničních a přepravních společností (300 členů); koordinuje stanoviska železnic k právním záležitostem.

UIRR

Mezinárodní unie pro kombinovanou železniční a silniční přepravu sdružuje 19 členů ze 14 zemí. Založena v roce 1970.

ERFA

Asociace železniční nákladní dopravy sdružuje 15 železničních společností a soustřeďuje se na problémy intermodální dopravy.

ERRAC

Evropský poradní výbor pro železniční výzkum je poradním orgánem EU. Hlavní cílem je připravit a realizovat agendu železničního výzkumu – jak národních, tak společných evropských programů.

ERRI

Evropský železniční výzkumný institut je dceřinou organizací UIC odpovědnou za realizaci výzkumu, studií a zkoušek s cílem pokroku železniční technologie. Má 33 členů a 10 přidružených členů ze 30 zemí.

UNIFE

Sdružení evropského železničního průmyslu sdružuje skoro 100 hlavních evropských firem z oblasti železničního průmyslu

ETF

Evropská federace pracovníků v dopravě sdružuje evropské odborové organizace z oblasti dopravy.

Chceme dát šanci začínajícím vývojovým a vědeckým pracovníkům

říká ing. Alice Dicková, nová jednatelka AŽD Praha s.r.o., při svém vyprávění o AŽD, jejích dceřiných společnostech, ale hlavně o novém vzdělávacím projektu, který připravuje.

› Od července působilte jako nová jednatelka společnosti. Zůstáváte i přesto na svém původním místě v závodě Technika?

Ano, v závodě Technika pracuji již několik let jako ekonomka a mám tuto práci velmi ráda. Původně jsem však v AŽD Praha začala v technickém úseku v útvaru investic. To bylo v roce 1979 a zůstala jsem tam 12 let. V roce 1991 jsem nastoupila jako ekonomická náměstkyně závodu Projekce a po jeho spojení s úsekem výzkumu a vývoje do společného celku závodu Technika jsem v této pozici zůstala a zastávám ji pro celou organizační jednotku. Mám zde na starosti ekonomicko-provozní záležitosti, jako je například sledování ekonomických ukazatelů, nákladů a výkonů, ale také například koordinaci dislokovaných pracovišť.

› S jakou představou přicházíte do role jednatelky? Co byste chtěla vylepšit a na co se zaměřit?

Svou roli vidím především v činnosti dovnitř firmy, kterou velmi dobře znám. Společnost AŽD Praha má mnoho „dceřinek“ a díky jejich počtu a rozličným aktivitám a výrobním programům je třeba jejich činnost monitorovat, řídit a koordinovat. Tato práce má své dvě roviny. První z nich je ekonomická, která spočívá ve sledování nákladů, hospodaření s majetkem. Druhou rovinou je technika,

což je právě oblast výzkumu, vývoje a projekce. Konkrétně se mi jedná o zajištění větší spolupráce mezi dceřinými společnostmi a zamezení konkurenci, která u některých z nich historicky trvá.

› Co konkrétně znamená být jednatelkou? Jaké povinnosti a práva z této pozice pro vás vyplývají?

Jednatelé se scházejí na pravidelné poradě jednatelů a dozorčí rady. Na těchto jednáních jsou rozhodovány strategické plány z hlediska společnosti a samozřejmě zde vznikají úkoly, které s těmito plány souvisejí. Jednatelé mají na starosti přípravu valných hromad a také přípravu výroční zprávy.

› Vedete nový projekt – výstavbu vědecko-technologického parku ve Mstěticích. Mohla byste jej představit?

Výstavba vědecko-technického parku je nový projekt AŽD Praha, jehož hlavním účelem je posílení vzdělanosti v oblasti výzkumu a vývoje nových dopravních technologií. Vzhledem k velmi nízkému počtu absolventů těchto specifických oborů jsme se rozhodli podpořit možnosti vzdělávání a práce vědeckých pracovníků a začínajících firem.

Projekt by měl být zčásti hrazen z fondů Evropské unie, a proto celá jeho



příprava prochází velmi náročným schvalovacím procesem. Tento měsíc jsme projekt prezentovali kontrolní komisi ministerstva průmyslu a obchodu a zástupcům Czech Investu, kteří posuzovali jeho efektivitu. Prezentaci osobně vedl generální ředitel a zúčastnil se jí garant – děkan Dopravní fakulty ČVUT Petr Moos; zástupce VUŽ jako dalšího odborného garanta a další specialisté z oboru. Na základě této prezentace, předložení projektu a dalších projektových dokumentací doufáme ve schválení celého záměru. V případě, že bude schválen a začne okamžitě výstavba, očekáváme dokončení v červnu 2008.

› Jak bude budova velká, například kolik pracovišť se tam vejde?

Zastavěná plocha je celkem 1297 m², prostor vědecko-technického parku 2101 m². Plánujeme zde umístění kanceláří a laboratoří pro společnosti zabývající se výzkumem a vývojem zejména v oblastech blízkých našemu oboru. Dále zde chceme vystavět jednacích a víceúčelové (přednáškové) sály.

Vědecko-technický park bude fungovat jako podnikatelský inkubátor, budou zde prostory pro fyzické osoby nebo malé podniky, které mají výzkumně-vývojový záměr, inovační potenciál a výslednou technologii uplatnitelnou v komerční sféře. Naši představou je, že tyto





Vizualizace připravovaného projektu výstavby vědecko-technologického parku

prostory budou vhodné například pro studenty nebo absolventy, kteří začínají podnikat.

► **Jako nové jednatelky naší společnosti bych se vás na závěr ráda zeptala, jak vidíte budoucnost AŽD Praha?**

V současné době má firma nakročeno velmi dobrým směrem. Úspěšně rozvíjí za-

hraniční aktivity a naše výrobní a montážní závody již nyní mají naplněnost pro příští rok. Každým rokem rostou náklady, které investujeme do výzkumu a vývoje, který představuje základ úspěšnosti naší firmy.

To vše jsou pozitiva, která předurčují další úspěchy AŽD Praha pro několik příštích let a já za sebe a vedení společnosti mohu slíbit,

že budeme pracovat na tom, aby firma úspěšně rostla a vyvíjela se minimálně ve stejném tempu.

► **Děkujeme za rozhovor.**

*Sandra Gosmanová, MSc.
ředitelství společnosti*

Blahopřání jubilantům

Vedení společnosti a odborové organizace OSŽ děkují všem spolupracovníkům, jejichž životní a pracovní jubilea připadla na 4. čtvrtletí roku 2006, za vykonanou práci a přeji jim příjemné prožití vánočních svátků a do nového roku 2007 hodně štěstí, osobní spokojenosti, rodinné pohody a především pevné zdraví.

ŽIVOTNÍ VÝROČÍ

65 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Jan Hora, Jaroslav Rieger
ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Jiří Meixner

60 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Jaroslava Bočková, Helena Malá
DIVIZE TELEINFORMATIKA
František Miláček
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Milan Čejka
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Pavel Špunar
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Alois Bubeník, Jindřich Šubarský

55 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Zdeněk Grubl, Lubomír Tosek,
Ing. Karel Sýkora
ZÁVOD TECHNIKA
Jaroslav Kučerovský,
Marcelka Kunešová

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN

Miloslav Franta
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Anna Jelínková
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Vladimíra Bítalová, Rostislav Trtil
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Věra Smolíková,
Alena Rychlíková
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Mária Hořavová
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Marta Holásková

50 LET

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Jaroslava Šitychová
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Petr Červinka, Zdeněk Vostrejš,
Petr Malík, Jiří Sroťiř,
Jiří Kocáb
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jitka Pavelková
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Karel Fišer, Josef Misář

ZÁS. A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC

Miroslav Mikudík, Hana Halousková

DO STAROBNÍHO DŮCHODU ODEŠLI, RESP. ODEJDOU

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Lenka Nováková
ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Pavel Dostál
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Magdalena Andrlová, Ján Husák,
Věra Landová, Emil Petrek
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jindra Krejčíková, Miroslav Lička,
Magda Pilná, Otakar Titěra
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Vladimír Řehulka, Jindřich Šubarský

PRACOVNÍ VÝROČÍ

VÍCE NEŽ NEŽ 40 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Jiří Kotlík, Jan Bubák

35 LET

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jozef Drličák

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC

Miloš Robotka

30 LET

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Miloslava Kopečná

25 LET

DIVIZE SERVISU SDĚLOVACÍ
A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY PRAHA
Zdeněk Suchánek
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Štěpán Kadar, Pavel Špunar
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Josef Holoubek

20 LET

DIVIZE TELEINFORMATIKA
Michaela Javůrková
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Josef Šíbor
ZÁSOBNÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Ing. Jaroslav Březina

**K poděkování a přání pevného
zdraví a životní pohody se připojuje
i redakční rada.**

Kde se rodí noví odborníci

Pod názvem Střední škola informatiky a spojů lze hledat a nalézt mnohé. Řeč by mohla být o komplexu budov s moderními učebnami a bohatým zázemím v podobě internátu, knihovny, jídelny s vlastní kuchyní, tělocvičen, posilovny a nedávno otevřeného atletického stadionu, stejně jako prostor využitelných nejen zaměstnanci a žáky, ale i partnery školy, tedy hotelu, projekčního sálu a podobně.

Zároveň bychom mohli objevit tým lidí, kteří zajišťují dnes a denně chod instituce, připravující mezi svými stěnami okolo 1200 žáků do praktického života ve světě dopravy, informačních a telekomunikačních technologií, bankovníctví, pojišťovnictví či poštovníctví a logistiky. V neposlední řadě bychom objevili více než pětapadesátiletou tradici této školy, sídlící přes deset let v Čichnově ulici v Brně.

Odborní partneři školy – zaměstnavatelé našich absolventů

Jak již bylo naznačeno, vzdělávací nabídka vychází vstříc širokému spektru žáků, kteří po absolvování studia nacházejí uplatnění především u odborných partnerů školy.

Velké zastoupení mají obory zaměřené na zabezpečovací a sdělovací techniku v dopravě a informační a telekomunikační technologie. V tomto směru se mohou budoucí studenti školy rozhodnout mezi následujícími maturitními či učebními obory: zabezpečovací a sdělovací technika v dopravě, elektromechanik pro 02 sdělovací a zabezpečovací technika, digitální telekomunikační technika, mechanik-elektronik se zaměřením na informační technologie a spojový mechanik.

V oblasti zabezpečovací a sdělovací techniky v dopravě se žáci setkají například s obsluhou traťových a staničních zařízení od elektromechanického po reléové, řízené systémem JOP. Mimo jiné pracují i s přejezdovým zařízením typu AŽD 71 a PZZ elektronickým. Dále poznají zařízení INOMA, ALFA, HAVIS, informační a časová zařízení, traťové telefony a způsoby ochrany majetku, které slouží nejen v železničním provozu, ale i v jiných oborech.

Součástí výuky jsou také základy bezpečnosti systému metra, městské hromadné dopravy, lodní a letecké dopravy.



Realizujeme řadu projektů domácích i zahraničních

Na SŠ informatiky a spojů najdeme také jedno ze školících center CISCO Networking Academy. Mezinárodní projekt dvouletého studia v oblasti datových a počítačových komunikací probíhá v České republice už několik let. Absolventi CNA se rekrutují z řad žáků i odborné veřejnosti. Dvouleté studium je rozdělené do čtyř semestrů a samotná výuka probíhá multi-mediálně – pomocí e-learningu.

Škola ovšem pracuje také na řadě vlastních projektů, které ve svém důsledku zvyšují

kompetence žáků ať už v oblasti jazykové nebo odborně praktické (projekt OPRLZ – Optické přístupové sítě). Za zmínku jistě stojí i praktická výuka ve fiktivní firmě s internetovým obchodem.

Ideálním způsobem, jak se přesvědčit o vybavenosti i chodu školy, je návštěva Dne otevřených dveří. Případným zájemcům jsou k dispozici následující lednové termíny: pátek 19. ledna od 14.00 do 18.00 a sobota 20. ledna od 9.00 do 12.00.

Dagmar Dvořáková



Karel Novotný vítězem fotografické soutěže

Také v letošním roce putoval po kolejích České republiky galerijní vlak, v jehož útrobách našli návštěvníci výstavu fotografií Antonína Kratochvíla nazvanou Persona. Část expozice byla věnována nejlepším snímkům z fotografické soutěže Lidé a České dráhy, která měla podtitul Měníme se spolu s vámi.

Právě změna byla ústředním tématem soutěže Českých drah, která probíhala od 3. května do 30. července. Účastníci soutěže měli za úkol originálním způsobem zachytit, jak se České dráhy mění na počátku 21. století.

Odborná porota vybrala ze 161 zaslaných příspěvků 3 nejlepší fotografie. Autorům vítězných fotografií byly předány ceny na společné tiskové konferenci Českých drah, a.s., a galerie LGP, která se odehrála 10. října 2006 přímo v galerijním vlaku na veletrhu Invex v Brně.

Hlavní cenu v podobě roční sítové jízdenky In-gold získal náš zaměstnanec Karel Novotný, správce počítačové sítě Výrobního závodu Brno.

Blahopřejeme!

Vítězná fotografie Karla Novotného



Přezdívky lokomotiv

PARNÍ

498.0-1	Albatros
477.0	Papoušek



475.1	Šlechtična
464.2	Rosnička
464.0-1	Ušatá
434.2	Dvojka
433.0	Skaličák
423.0	Velký býček
422.0	Malý býček
414.4	Prachárna
411.0	Zeměplaz
404.0	Polaun
387.0	Mikádo
375.0	Hrboun
354.1	Všudybylka

313.4	Matylda
310.0-1	Třistadesítka
300.6	Kafemlejnek
275.0	Nohatá

JEDNOTKY

451	Panták
471	Ešus

DIESELELEKTRICKÉ

710	Rosnička
708	Lego
714	Lachtan



715	Rakušanka
720	Hektor
725	Karkulka
730	Ponorka

731	Špageta
742	Včela
749, 751	Bardotka, Ceckatá, Zamračená



750	Brejlovec
770	Čmelák
781	Sergej
799	Adéla

ELEKTRICKÉ

STEJNOSMĚRNÉ

100	422	Malá Bobina
110-111	458	Žehlička
120-123	469	Skútr
125.8	469.5	Dvojče
130.0	479.0	Velbloud
130.1	479.1	Dvojčka

HUMOR

140-141	499.0-1	Bobina
150-151	499.2	Princezna
162-163	499.3	Peršing
169		Asynchronka
180-183	669	Albatros

STŘÍDAVÉ

210	458	Žehlička
230-240	489.0, 499.0	Laminátka
242	499.02	Plechovka
263	499.2	Princezna
280	699	Laminátka

2SYSTÉMOVÉ

350	499.0	Gorila
363	499.1	Eso



371-372	499.2	Bastard
---------	-------	---------

Oživení kolínského nádraží je v naší režii

Výběrové řízení na revitalizaci kolínského nádraží vyhrála naše společnost. Je to další úspěch developerských aktivit AŽD Praha. Ukazuje se tak, že rozhodnutí vstoupit do tohoto segmentu bylo oprávněné. Ve středu 11. října proběhla za účasti vedení města, Českých drah a naší společnosti v reprezentačních prostorech Železniční stanice Kolín tisková konference u příležitosti prezentace projektu veřejnosti.

Úvodním slovem konferenci zahájil místostarosta Kolína Jiří Buřič (dnešní starosta). Vyjádřil silnou podporu vedení města projektu oživení nádraží a jeho nejbližšího okolí. Jak totiž pan místostarosta uvedl, právě v současné době, ale i s výhledem do budoucna, je potřeba železniční dopravu více zapojit do života města. Za prvé Kolín zažívá ekonomický boom, který se projevuje především v nárůstu silniční dopravy, a za druhé je zde strategický investor, který by měl stále více železniční dopravu využívat. „A právě zatraktivnění a zkulturnění železničního nádraží a jeho nejbližšího okolí je klíčem k přilákání nových cestujících, návštěvníků města a v neposlední řadě i budoucích investorů,“ uvedl kolínský místostarosta.

Poté k přítomným novinářům promluvil ředitel kanceláře náměstka pro osobní dopravu ČD Petr Štáhlavský a informoval o významu kolínského železničního nádraží jakožto důležitého dopravního uzlu. Zdejší nádraží pro osobní dopravu patří k největším v České republice. Projde jím 10 000 cestujících denně. Je zde úctyhodný počet šesti nástupišť, z nichž se vlaky vydávají do pěti různých směrů. Čtyři z nich jsou součástí mezinárodních tratí. Nezanedbatelné je rovněž železniční spojení s hlavním městem – svými 40 minutami je jasně nejrychlejší.

Projekt Živá nádraží vysoce efektivně spojuje veřejný a soukromý sektor

Na slova Petra Štáhlavského navázal Pavel Ditmar z odboru majetkového podnikání ČD. Uvedl okolnosti vzniku projektu Živá nádraží. České dráhy, které zdědily obrovský dluh, investují a v dlouhodobém horizontu budou investovat především do obnovy vozového parku, tedy do přepravy cestujících.

Projekt Živá nádraží, který je realizován – v zahraničí již osvědčenou – formou PPP (z angl. „Public Private Partnership“), je pro České dráhy efektivním nástrojem, jak získat potřebné finanční prostředky pro rekonstrukci nádražních budov a prostorů. Jak název napovídá, děje se tak prostřednictvím kapitálového propojení veřejného a soukromého sektoru pro zajištění veřejných služeb. Návratnost investice získává soukromý partner v podobě dlouhodobého provozu budovy či prostoru, do jehož výstavby investoval.

V případě kolínského nádraží jde o jeho celkovou modernizaci (samozřejmě vyjma traťového tělesa apod.). „Cílem je opravit nádraží tak, aby přilákalo nejen současné cestující, ale i nové zákazníky. Spolupráce se soukromými investory samozřejmě závisí na úzké spolupráci s městy. Nemůžeme si s nádražími dělat, co chceme, protože ta navazují na své okolí. A právě soukromý partner má za úkol sladit všechny požadavky – jak měst, tak drážní dopravy a cestujících,“ vysvětlil Pavel Ditmar.





Do projektu budeme investovat až 100 milionů korun

Výběrové řízení na revitalizaci kolínského nádraží vyhrála naše společnost. Je to již druhý úspěch developerských aktivit AŽD Praha. Ukazuje se tak, že rozhodnutí vstoupit do tohoto segmentu bylo oprávněné. V dalších výběrových řízeních na revitalizaci nádražních prostorů jsme stále ve hře. „Do projektu komerčního oživení kolínského nádraží hodláme investovat minimálně 40 mil. Kč. Pokud však bude navázána spolupráce s dalšími investory, kteří se budou angažovat v proměně okolí nádraží, nebráníme se investice navýšit až k hranici 100 mil. Kč,“ uvedl k projektu finanční ředitel ing. Miroslav Kozák.

V současné době probíhá komplexní pasportizace celkem sedmadvaceti objektů a všech pozemků, včetně zjišťování skutečného technického stavu elektroinstalací, topení, vody, kanalizace, stavebního posouzení střech a izolací. Zároveň se posuzuje relevancnost toho kterého objektu pro provoz železniční stanice a tedy jeho zařazení do projektu.

Realizace projektu bude probíhat ve třech etapách do roku 2011. Rekonstrukcí nádraží vzniknou jak komerční prostory, tak i prostory pro plné fungování technologií Českých drah a Správy železniční dopravní cesty. Letos a v průběhu příštího roku budeme zajišťovat rozbor situace a vazeb v lokalitě osobního a nákladového nádraží. Projednání a schvále-

ní projektové dokumentace plánujeme do konce roku 2008. V závěrečné etapě pak přistoupíme k samotným stavebním pracím – u většiny budov to znamená rekonstrukci, mohou však vzniknout i zcela nové budovy komerčního a volnočasového charakteru.

Cestující budou v revitalizovaném nádraží procházet obchodním centrem, kde naleznou obchůdky, restaurace a nejrůznější služby. Naše společnost bude Železniční stanici Kolín provozovat do roku 2046.

Realizaci budou z velké části zajišťovat Kolíňáci

Samotná rekonstrukce bude pro cestující samozřejmě znamenat řadu dočasných omezení, jejichž dopady však AŽD hodlá v nejvyšší možné míře minimalizovat. Ing. Zdeněk Chrdle informoval, že všechny služby, které jsou nezbytné pro chod nádraží, budou stále všem cestujícím k dispozici.

Závěrem generální ředitel uvedl, že na realizaci revitalizace kolínského nádraží se budou ve značné míře podílet odborní pracovníci kolínské pobočky společnosti, která zaměstnává 90 % Kolíňáků. Navíc široké spektrum prací bude formou subdodávek prováděno dalšími, a to zejména kolínskými firmami.

(maš)



Foto: Jiří Červín



Foto: Miroslav Štěpánek

Vážení a milí čtenáři,

připravili jsme pro vás čtení na pokračování. V následujících čtyřech dílech vám přineseme řadu zajímavých informací o počátcích, vývoji a současném stavu železničních zabezpečovacích systémů a samozřejmě o roli společnosti AŽD Praha na tomto poli.

Seriál pro vás připravil ing. Vladimír Novák, vedoucí technického odboru.



Železnice, zabezpečovací zařízení a AŽD Praha

1. díl

Počátkem 19. století započal rozvoj železniční dopravy. Koňská hnací síla byla nahrazena silou parní. Železniční doprava se stávala rychlejší a efektivnější, bylo možné přepravovat větší objemy nákladu. Během první poloviny 19. století se železnice začaly rozvíjet a také se rozvíjela přeprava cestujících. Průkopníkem v železniční dopravě byla Anglie, ale kontinentální Evropa a především Amerika nezůstaly pozadu.

S rozvojem železniční dopravy šel ruku v ruce „rozvoj“ nových problémů, které železniční doprava přinesla a které bylo nutno řešit. Docházelo k prvním železničním nehodám a od toho se odvíjely snahy o zabezpečení železniční dopravy.

Použití výhybek

Železniční doprava je specifická tím, že přepravuje velké hmotnosti po pevné dopravní cestě. Pevná dopravní cesta se vyznačuje tím, že je tvořena kolejemi, ze kterých železniční vozidlo nemůže „uhnout“. Železniční vozidlo tedy není schopno vyhnout se překážce (na rozdíl od účastníků silniční dopravy), pokud se tato v dopravní cestě objeví. Pro reálné fungování železniční dopravy je však potřeba umožnit přechod železničních vozidel mezi jednotlivými kolejemi. To je umožněno především použitím výhybek, jejich používání však přináší další rizika, která je potřeba řešit.

„Řidič“ železničního vozidla (strojvedoucí) také obvykle není ten, kdo rozhoduje o tom, zda smí nebo nesmí uvést vozidlo do pohybu a jakou rychlostí smí jet. Má tedy méně pravomocí než řidič silničního vozidla.

Jak vzniká dopravní cesta

Dopravní cestu pro železniční vozidlo připravují a zajišťují dopravní zaměstnanci (např. výpravčí). Ti buď sami na svou odpovědnost, nebo ve spolupráci se zabezpečovacím zařízením (které některé nebo i všechny odpovědnosti přebírá) připravují a zajišťují dopravní cestu.

Celý proces se skládá z následujících fází:

- je třeba rozhodnout, kudy vlak pojede
- zkontrolovat, zda není již postavena pro jiný vlak cesta, která by byla s uvažovanou cestou v konfliktu
- přestavit všechny pojižděné a odvrátané výhybky do předepsaných poloh
- zkontrolovat celou řadu dalších podmínek, zejména volnost uvažované cesty
- obsloužit přejezdová zabezpečovací zařízení (závory)
- provést závěr cesty.

Závěr znamená, že prvky, které lze ovlivnit (např. výhybky, které lze přestavovat), se zapevní v předepsaném stavu (znemožní se jejich obsluha) proto, aby až do průjezdu vlaku zůstaly všechny předepsané





podmínky zachovány. Pokud jsme si jisti, že jsou všechny podmínky splněny a uzavřeny, smíme předat strojvedoucímu povolení k jízdě. Dále musíme rozhodnout, jakou konkrétní informaci o rychlosti strojvedoucímu poskytneme. Pak už je „jen“ třeba bezpečně zjistit, že vlak skutečně projel (podmínka pro uvolnění závěru cesty) a zamezit možnosti, že by za tímto vlakem mohl projet na původní návěst vlak další.

Zajištění železničních přejezdů

Prakticky se problematika zabezpečení jízdy železničních vozidel po železniční dopravní cestě dělí podle účelu na zabezpečení stanic (prostřednictvím staničního zabezpečovacího zařízení), zabezpečení tratí mezi stanicemi (prostřednictvím traťového zabezpečovacího zařízení) a zabezpečení přejezdů – úrovněového křížení silniční komunikace se železnicí (prostřednictvím přejezdových zabezpečovacích zařízení). Přejezdová zabezpečovací zařízení řeší vztah mezi železničními subjekty a účastníky silničního provozu. Tato záležitost je obecně nejkritičtější, legislativně je však řešena velmi jednoduše – přednost mají železniční vozidla. Problémy s nehodovostí na přejezdech jsou v drtivé většině způsobeny nekáznými účastníky silničního provozu, případně i určitým nepochopením vlastností železniční dopravy a podceněním účinků pohybujících se železničních vozidel. Ostatní zabezpečovací zařízení již musí řešit vztahy mezi rovnocennými účastníky železničního provozu.

Vývoj zabezpečovacího zařízení se v počátku potýkal s řešením zejména následujících dvou problémů:

1. v železničních stanicích vyřešit vztah mezi polohami výhybek a návěstmi pro současně zakázané cesty a možnost dát povolující návěst strojvedoucímu
2. v mezistaničních úsecích (na trati) zajistit volnost dopravní cesty.

V železničních stanicích menšího rozsahu bylo v možnostech výpravčího zkontrolovat, zda je zamýšlená cesta volná („...výpravčí zkontroluje volnost cesty pohledem...“ – základní pravidlo č. 1). Na

trati, která je několik kilometrů dlouhá, tuto možnost již nemá.

Zabezpečení jízdy na jedné koleji

Pro zabezpečení jízdy na trati je důležité zabezpečit jednak střídání směru jízdy na jedné koleji (nesmí dojít k protisměrným současným jízdám – to by byla čelní srážka) a dále je třeba zabezpečit následné jízdy ve stejném směru (naježdění následujícího vlaku na předchozí zezadu). Pro zabezpečení následných jízd byla zpočátku používána soustava časová. Vlaky vyjížděly v jednom směru v časových intervalech. Interval odpovídal předpokladu, za jakou dobu předchozí vlak dojel do následující stanice. Tento způsob byl však nespolehlivý a vedl k nehodám. Začala se používat prostorová soustava, kde je trať rozdělena do oddílů, přičemž v jednom oddílu může být právě jeden vlak.

Vjezd do oddílu je možný jen na povolení, které po kontrole potvrzuje, že z oddílu vyjel celý vlak. K zajištění domluvy mezi příslušnými dopravními zaměstnanci o správném směru jízdy a podmínkách souvisejících s prostorovými oddíly bylo používáno sdělovací zařízení. V počátcích fungovala sdělovací zařízení na optickém principu, samozřejmě s využitím technických prostředků, které byly v 19. století dostupné – použití praporek, světél, tvarových návěstí. Optické návěsti byly v průběhu času nahrazeny sdělovacími zařízeními pracujícími na elektrickém principu – nejprve to byl telegraf, později telefon. Ještě později se začala používat skutečná zabezpečovací zařízení. Je zajímavé, že dnes je optický přenos dat opět velmi efektivním způsobem, technické prostředky k tomu potřebné jsou však mnohem složitější.

(Pokračování příště)



KŘÍŽOVKA

Teplý úsměv...

Dokončení přísloví naleznete v tajence.

AUTOR: JIŘÍ ZVOLÁNEK	STRÁŇ	PYTLÁK KLADOUCÍ OKA	VŮNĚ VÍNA	MPZ ISLANDU		VRANÍ CITOSLOVCE	AURÉLIE (DOMÁCKY)	VLK Z KNIHY DŽUNGLÍ	PŘÍTOK LABE U MĚLNÍKA	AUTORSKÝ ARCH	ČERNOTA	TROPICKÝ BRAMBOR
SEVERŠTÍ PAROHÁČI					VÁZANKY							
ELEGANCE					INZERCE NEREZAVĚJÍCÍ OCEĽ							
RÝNSKÝ ČLUN				LETECKÝ ÚTOK JEDNOTNÁ EVROPSKÁ POLITIKA						ZNAČKA AMERICIA RUSKÉ ŽENSKÉ		
ZAČÁTEK TAJENKY					SARMAT EGYPTSKÁ BOHYNĚ SLUNCE						DRUH HLÁVKOVÉ ZELENINY	OCHRANA VÝROBKU
	DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK	TEREZA (DOMÁCKY) VOZIDLO				NÁVĚŠTÍ JMÉNO KOMENSKÉHO						
KÓD VATIKÁNU			MEXICKÉ MINCE BICYKL					NEBOLI PROSTOR MEZI DOMY				
STARÁ ZBRAŇ				KONEC TAJENKY DRINK Z BÍLÉHO RUMU A MÁTY					POBÍDKA K BĚHU SPZ OPAVY			
ČÁST MOLEKULY					ZNAČKA ZÁPALEK PODZEMNÍ MÍSTNOST					MAZLAVÁ ZEMINA (SLOV.) TĚŽKÝ KOV		
VELIKÁN						SDRUŽENÉ INKASO PROMOČNÍ SÍN					HLUPÁK	ANGLICKÁ VÁHOVÁ JEDNOTKA
	SPZ TEPLIC	MALÁ OJ HROB				STŘED TAJENKY SMĚR V BUDDHISMU						
ZVUK ZVONKU			SEN ZNAČKA STRONCIA						MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE INICIÁLY PANENKY			
LŮŽKA								FRANCOUZSKÁ PŘEDLOŽKA				
OBYVATEL SVĚTADÍLU								ZEMĚDĚLSKÝ POZEMEK				

POMŮCKA: AVEC, BUKET, ISIS, MOJITO, YAM, ZEN

Ceny pro tři vylosované luštětitele jsou:

1. cena – nástěnné hodiny
2. cena – sada čajů
3. cena – kalkulačka.

Tajenku zasílejte do 28. února 2007 společně se svým jménem a telefonním kontaktem na e-mailovou adresu: reporter@azd.cz, nebo písemně na adresu: AŽD Praha s.r.o., Reportér, Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10, heslo: KŘÍŽOVKA.

Tajenka křížovky z minulého čísla je dokončením přísloví „Kdo se dnes může radovat, nemá... čekat do zítřka“.

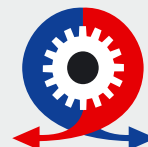
Vylosovaní výherci:

1. cena – Jan Šimek, ZTE (sada otvíráků na víno)
2. cena – Mgr. Marta Konrádová, ZOZ (termoska)
3. cena – Jaroslava Traxlová, VZB (termohrněk).



48. Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně

Ve dnech 18.–22. září proběhl na brněnském výstavišti 48. Mezinárodní strojírenský veletrh. Letošní ročník se uskutečnil již pod vžitým heslem „Automatizace – hybná síla průmyslu“.



V rámci veletrhu jsme s firmou ELCOM představili aktivní kompenzátor ohrožujících proudů trakčních vozidel CDC-1, za který jsme společně obdrželi zvláštní ocenění Českomoravské elektrotechnické asociace.

Letos jsme předvedli také řadu novinek, mezi které patří již zmiňovaný kompenzátor, dále pak počítač náprav PZN-1 a simulace jednotného obslužného pracoviště JOP z modernizované tratě Plzeň–Žatec. Z oblasti

silniční techniky jsme se pochlubili novým modelem SpeedCon mobilu a dvěma typy řadičů MR 16 a MR 28.

Společně s mateřskou firmou AŽD Praha své produkty prezentovaly dceřiné společnosti AK signal Brno, Signal Mont, Radom a Inoma Comp. Mezinárodní strojírenský veletrh letos navštívilo téměř

100 000 návštěvníků. Na patrovém stánku AŽD Praha, který se nacházel v prestižním pavilonu Z, se setkala mnoho obchodních partnerů a příjemná atmosféra provázela celý veletrh.



Předávání ceny Svazu elektrotechniků za kompenzátor ohrožujících proudů zástupcům ELCOMu a AŽD Praha



Exponáty společnosti AŽD Praha

Na InnoTransu 2006 v Berlíně v rámci ACRI

InnoTrans



V Berlíně se ve dnech 19.–22. září uskutečnil odborný veletrh kolejové dopravní techniky InnoTrans 2006. AŽD se veletrhu zúčastnila pod hlavičkou ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu.

Tato asociace vytvořila tzv. „českou vesničku“ železničního průmyslu, kde měly firmy českého původu možnost vystavovat v rámci jedné společné expozice. O tu se s AŽD podělilo 11 dalších firem: BONATRANS a.s., ČKD Kutná Hora, a.s., IGE-CZ s.r.o., Hanácké železářny a pérovny, a.s., MSV elektronika s.r.o., Pars Komponenty s.r.o., Pars nova a.s., ŠKODA VÝZKUM s.r.o., UniControls a.s., VÚKV a.s. a Výzkumný Ústav Železniční, a.s.

Kromě systému řízení železniční dopravy JOP (jednotné obslužné pracoviště), které bylo představeno naší firmou pomocí interaktivní počítačové simulace, byly prezentovány další exponáty, a to elektronické kolejové obvody KOA1, detektory plynu a letecké návštěvidlo a také video prezentace firmy pomocí LCD panelu.

Zájem o železniční dopravu roste

Na slavnostním oficiálním otevření společné expozice konstatoval náměstek ministra dopravy ČR ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D., že účast českých firem na veletrhu je výrazným krokem směrem k evropským dopravním trhům a ocenil práci ACRI a jejich členů:

„Oproti předchozím ročníkům je letos na InnoTransu patrný další výrazný nárůst nabídky a zvýšení celkového zájmu o železniční průmysl. Tato skutečnost je nesporným potvrzením celosvětového trendu růstu zájmu a perspektiv kolejové dopravy a růstu zájmu o navazující železniční průmyslovou oblast.“

Generální ředitel AŽD ing. Zdeněk

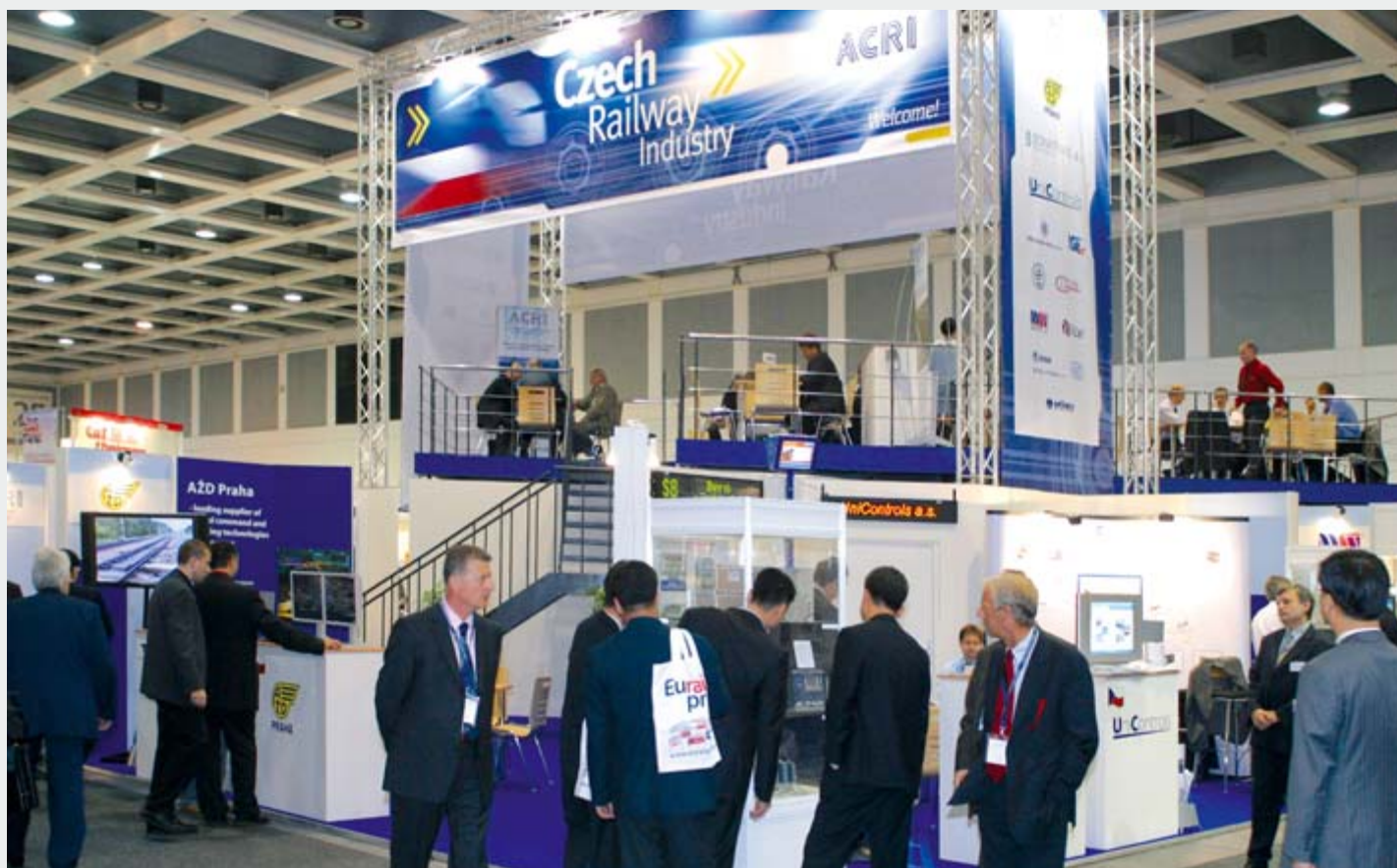
Chrdle o společné expozici ACRI na InnoTransu 2006 řekl: „Letošní ročník je velmi dobře navštívený, řada vystavovatelů oceňuje navýšení návštěvnosti o 40 % oproti roku 2004. Na výstavišti se nedají přehlédnout skutečně progresivní exponáty – například tramvaj ŠKODA 06 T pro italské Cagliari nebo expozice třísystémové lokomotivy ŠKODA 109E,



Návštěva generálního ředitele SŽDC ing. Jana Komárka na InnoTransu

na jejíž výrobě se AŽD podílí. Jsme s výsledky naší účasti na veletrhu InnoTrans 2006 velmi spokojeni.“

S více než 65 000 návštěvníky z celého světa a 1600 vystavovateli ze 41 zemí InnoTrans potvrdil svoje výsadní postavení největšího mezinárodního veletrhu železniční techniky a technologií na světě.



Společná expozice ACRI, v levé části fotografie je vidět část stánku AŽD Praha



Desátý ročník konference Transport 2006

Jubilejní desátý ročník mezinárodní konference Transport proběhl ve dnech 14.–15. listopadu v ostravském hotelu Atom. O organizaci se i letos postaralo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a zajistilo účast známých odborníků.



Během dvoudenní akce mohli návštěvníci vyslechnout téměř tři desítky zajímavých příspěvků zejména z oblasti výstavby dopravní infrastruktury a příbuzných oborů. Součástí konference je každoročně i odborná výstava, na níž mají možnost prezentace zhotovitelé firmy, které podnikají v segmentu dopravy. AŽD Praha tuto možnost každoročně využívá. Letos jsme se zde představili exponáty železniční a silniční techniky. Jako nejzajímavější byl vyhodnocen kamerový systém naší divize Automatizace silniční techniky, který umožňuje snímání registrační značky

projíždějícího vozidla a její následné srovnání s policejní databází. Další zajímavostí bylo například bodové osvětlení chodcových přechodů Lane Light, které naše firma mimo jiné nabízí v rámci komplexních dopravních řešení.

Konference Transport byla i letos podpořena mnoha zvuknými jmény, kterými byli například ministr dopravy Aleš Řebíček, hejtman Moravskoslezského kraje Evžen Tošenovský nebo generální ředitel Českých drah Josef Bazala.



Expozice AŽD Praha



Slavnostní zahájení konference



KOLEJOVÁ DOPRAVA

SILNIČNÍ DOPRAVA

TELEKOMUNIKACE



V oboru řídicích a zabezpečovacích systémů pro železniční dopravu patří AŽD Praha k tradičním českým výrobcům. Podílíme se na výstavbě a modernizaci české železniční infrastruktury a přispíváme ke zlepšení kultury cestování. Pro své partnery zajišťujeme kompletně vše od vývoje a projekce přes výrobu a montáž po servis. Naše systémy bezpečně řídí železniční dopravu na tranzitních koridorech i regionálních tratích. V rámci evropského společenství spolupracujeme na propojení evropské železniční sítě implementací jednotného evropského zabezpečovače ETCS a vytvořením moderní rádiové sítě GSM-R. Věříme, že železniční dopravě patří budoucnost a snažíme se, aby díky vysoké bezpečnosti a spolehlivosti potvrdila své tradiční místo kvalitního způsobu dopravy.