

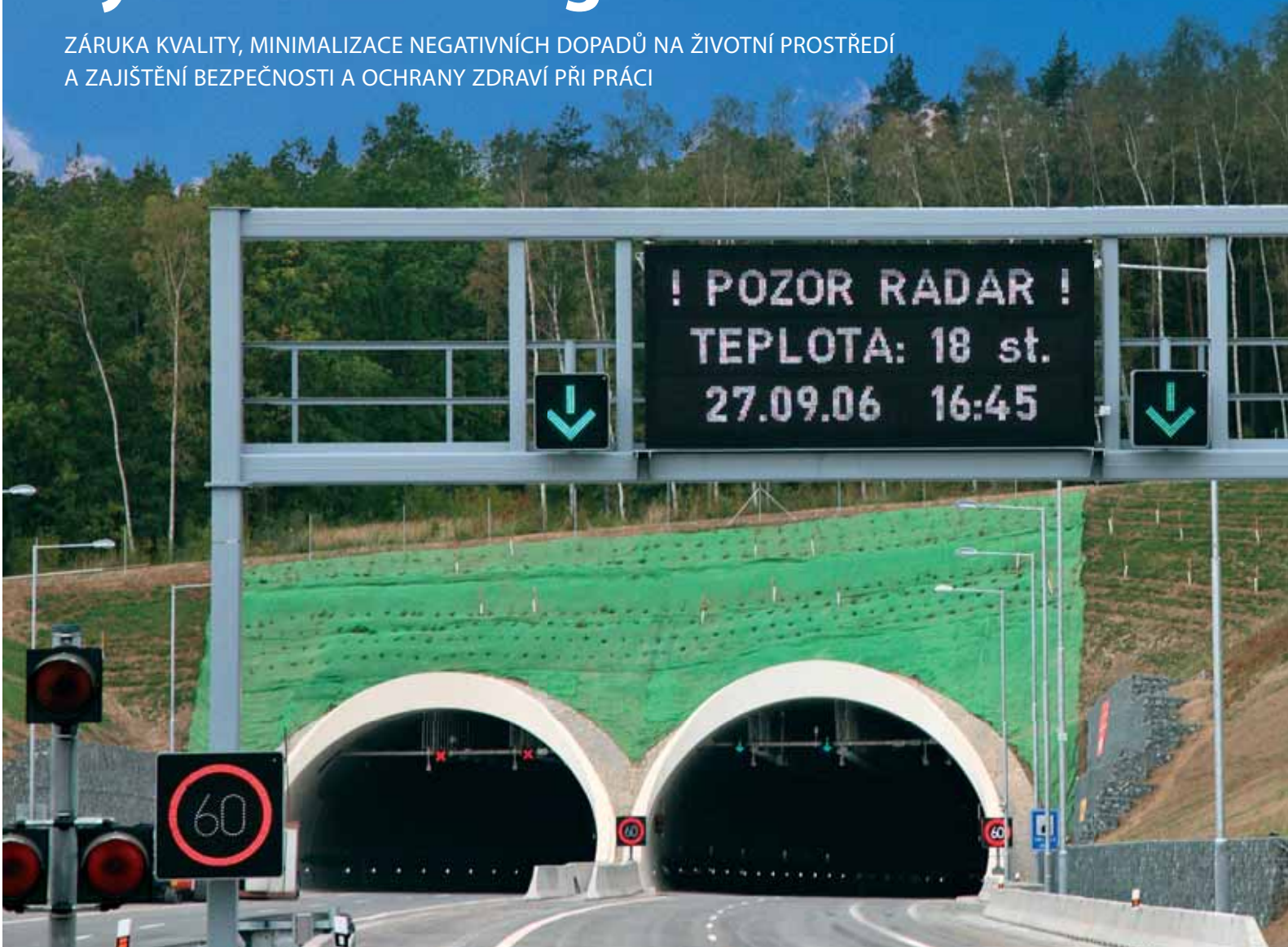
REPORTÉR

1 | 2007

Č T V R T L E T N Í K A Ž D P R A H A

Recertifikace systémů managementu

ZÁRUKA KVALITY, MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH DOPADŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
A ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI



**Vztahy s Běloruskou
železnici jsou nadstandardní**

DODÁVKA MODIFIKOVANÉHO STANIČNÍHO ZABEZPEČOVACÍHO
ZAŘÍZENÍ ESA 11-BC PRO STANICI POLOCK



**Modernizace tratě na
Českolipsku zahájena**

MODERNÍ, BEZPEČNÁ, KONKURENCESCHOPNÁ
A FINANČNĚ MĚNĚ NÁROČNÁ ŽELEZNICE

ÚVODNÍ SLOVO

Ve chvíli, kdy držíte náš časopis v ruce, bude pravděpodobně po zimě-nezimě. Vyložené jarní leden skončil vichřicemi a sněhovými závějemi, které rychle tály. Předznamenáním houpačkového rázu letošní zimy snad byly i politické peripetie s ustavením vlády. Mírná zima je ale pro stavební práce dobrá, a proto si rozhodně nestěžujeme. Co se seběhlo u nás? Obhájili jsme certifikát integrovaného systému managementu a uspěli jsme i při prověrce tohoto systému v závodě Technika, kterou provedl náš partner při zavádění evropského zabezpečovače v České republice, italská firma Ansaldo.

Uspěli jsme i při certifikaci našeho stavebního systému ESA 11 v upravené verzi, kterou budeme v prvním čtvrtletí roku 2007 instalovat v běloruské železniční stanici Polock. Příslušný běloruský schvalovací orgán velmi detailně prověřoval dokumentaci našeho stavebního systému.

V minulém čísle našeho časopisu jsme zmínili, že jsme beze zbytku splnili naše závazky při budování mytného systému na našich dálnicích a rychlostních silnicích. Nyní můžeme, jak uvedl náš generální ředitel ing. Chrdle v denním tisku, konstatovat, že jsme přispěli k hladkému chodu systému i neuvěřitelně úspěšnému výběru mytných poplatků. Naše práce byla prověřena i výše zmíněnými vichřicemi, protože k žádné škodě na mytných branách nedošlo. Ministerstvo dopravy se rozhodlo, že další etapa budování mytného systému na státních silnicích bude ve verzi s využitím družicové navigace.

V letošním roce zahájíme další stavby v regionech – modernizaci tratě Bakov–Česká Lípa a traťových úseků Jihlava–Havlíčkův Brod či Louny–Peruc.

Mírná zima nám dovolila pracovat na stavbě České Budějovice–České Velenice a na rozestavěných úsecích IV. koridoru (mezi Prahou a Benešovem a u Tábora).

Po nasazení nové verze našeho stavebního systému v železničních stanicích Hluboká n./Vlt. a Jeřmanice chceme systém ESA 33 využívat i na dalších stavbách, jako jsou v předchozím odstavci zmíněné traťové úseky, nebo při zaústění nového spojení do železniční stanice Praha hl. nádraží.

Po úspěšném zapojení našeho úseku Silniční telematiky do dodávky vybavení tunelu Valík na obchvatu Plzně pracujeme nyní na vybavení tunelu v Březně u Chomutova. Jednáme i o dalších zakázkách z oblasti silniční techniky v regionech a ucházíme se o participaci na dobudování jižního obchvatu Prahy. Pro tuto oblast bylo vytvořeno v rámci závodu Technika samostatné vývojové pracoviště. I to dokladuje, jakou pozornost oblasti silničních technologií naše vedení věnuje.

V lednu byla aktivována poslední – jedenáctá – stanice z naší zakázky v Indii. Pokračují práce na zakázce v Černé Hoře a jednáme o podpisu smluv na další zakázky v Srbsku a Bulharsku. Zpracovali jsme nabídky do soutěží v Řecku, Turecku a Tunisku.

Ve vedení obchodního úseku firmy došlo k významné personální změně – do funkce obchodního ředitele nastoupil ing. Lapáček, velmi dobře známý z projekčního úseku SUDOPu Praha. Do jeho práce mu přejeme hodně zdaru.

Do jarních měsíců přejeme všem čtenářům pohodu, chuť do práce a příjemné teplo na ruce i na duši.

Vaše redakční rada



OBSAH

EDITORIAL

- 2 Úvodní slovo

AKTUÁLNĚ

- 4 Stavěli jsme mytné brány
4 Recertifikace systémů managementu
5 Výroční zasedání ACRI na téma
„Železniční doprava, železniční průmysl
a jejich perspektivy“
6 Technický zpravodaj v novém kabátě

AKTIVITY

- 7 Modernizace tratě na Českolipsku zahájena
8 Realizace pilotního projektu údržby zařízení
SZT v AŽD Praha odstartována

ZAHRANIČÍ

- 10 Vztahy s Běloruskou železnicí jsou nadstandardní

LIDÉ

- 12 Jsem příznivcem „vířivého fotbalu“
*Rozhovor s novým obchodním ředitelem
AŽD Praha ing. Petrem Lapáčkem*
14 Blahopřání jubilantům

PODPORUJEME

- 15 Žádný učený z nebe nespadl

SERIÁL

- 16 Železnice, zabezpečovací zařízení a AŽD Praha
2. díl

ZÁBAVA

- 17 Křížovka

KALEIDOSKOP

- 18 Ivana Martincová ovládla brněnský běžecký pohár
18 Pražce (*text píše P. Dobeše*)
19 Zimní kuželky v jarním hávu

Reportér AŽD Praha 1/2007

Vychází 4x ročně. Toto číslo vyšlo v březnu 2007.

VYDÁVÁ: AŽD Praha s.r.o., Žitovnická 2/3146, 106 17 Praha 10, tel.: 267 287 288, 267 287 754

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

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

GRAFICKÁ ÚPRAVA A REDAKCE: Comunica, 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.



4 • STAVĚLI JSME MÝTNÉ BRÁNY



7 • MODERNIZACE TRATĚ NA ČESKOLIPSKU ZAHÁJENA



10 • VZTAHY S BĚLORUSKOU ŽELEZNICÍ JSOU NADSTANDARDNÍ



12 • JSEM PŘÍZNIVCEM „VÍŘIVÉHO FOTBALU“



Stavěli jsme mytné brány

V nejdiskutovanějším projektu poslední doby – výstavbě českého mytného systému – sehrála AŽD Praha významnou roli. Figurovala zde jako hlavní subdodavatel vítěze výběrového řízení a následného dodavatele systému, rakouské firmy Kapsch. Úlohou AŽD Praha byla dodávka infrastrukturní části.

Projekt výstavby mytného systému byl velmi náročný, proto si AŽD pro zajištění své části prací vybrala tradiční a zavedené partnery. Pro výrobu a výstavbu mytných bran to byly firmy Stavby silnic a železnic a Teplotechna Ostrava. Pro projekční práce, dopravní opatření a budování nízkonapěťových přípojek to pak byla firma ELTODO.

Harmonogram výstavby byl velmi napjatý již od začátku. K podpisu mezi Kapschem a státem došlo později, než bylo plánováno, tudíž i podpisy mezi Kapschem a subdodavateli měly

zpoždění. Významným faktorem dodržení plánu se stalo rozhodnutí Krajského soudu v Brně, které v létě o týden pozastavilo stavební i administrativní práce. Těžko se později vysvětlovalo, že týdenní pozastavení a povinnost zabezpečit rozestavěné brány a přípojky ve skutečnosti představovaly více než tři týdny práce navíc, se kterou se naši pracovníci museli vypořádat.

Byly to české firmy, které se zasloužily o to, že „šibeniční“ termín šesti měsíců na zprovoznění systému výběru mytného byl dodržen. Práce na vý-

stavbě mytného systému za AŽD Praha zajišťovala pražská divize Teleinformatika. Všichni, kteří si za poslední půlrok nevzali ani den dovolené a nemoci se jim „musely“ obloukem vyhýbat, na tuto stavbu jistě dlouho „nezapomenou“. Proto právě jim patří poděkování a gratulace za neúnavnost, s níž za mnohdy komplikovaných podmínek pracovali, aby potvrdili dobré jméno českých stavebníků.

*Sandra Gosmanová, MSc.
ředitelství společnosti*

Recertifikace systémů managementu

Účinnost a efektivnost integrovaného systému managementu zavedeného ve všech organizačních jednotkách pro činnosti zaměřené na výzkum, vývoj, projektování, výrobu a montáž, zkoušení a servis zabezpečovacího a sdělovacího zařízení byly v minulém roce prověřeny recertifikačními audity.

Všechna certifikovaná místa prokázala v potřebné míře shodu s požadavky ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001. Výsledkem bylo udělení nových certifikátů akreditovaného certifikačního orgánu EZU s platností na tři roky. Ředitelství společnosti společně se ZTE a DSE byly certifikovány z úrovně Sdružení pro certifikaci CQS a získalo certifikáty IQNet s mezinárodní platností.

Dosažený výsledek je nesporným úspěchem a vytváří předpoklady pro prezentaci AŽD Praha s.r.o. jako obchodního partnera, který skýtá záruky za kvalitu svých produktů, minimalizaci negativních dopadů své činnosti na životní prostředí a zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.



Průběh recertifikačních auditů a doporučení externích auditorů ukázaly i slabší místa v zajištění požadavků norem a specifikací pro integrovaný systém managementu. Na jejich odstranění se jistě budeme všichni podílet v souladu s hlavním atributem všech systémů managementu, kterým je jejich trvalé zlepšování.

Ing. Jan Káda



Výroční zasedání ACRI na téma „Železniční doprava, železniční průmysl a jejich perspektivy“



Ve dnech 28.–29. listopadu minulého roku proběhlo v Mělníku pod záštitou ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu (AŽD Praha je jedním ze zakládajících členů této asociace) – výroční setkání představitelů českého železničního průmyslu.

Panelové diskuze na téma „Železniční doprava, železniční průmysl a jejich perspektivy“ se zúčastnili významní hosté, mezi nimiž byl Vojtěch Kocourek, náměstek ministra dopravy České republiky; Dennis Schut, DG Research, Evropská komise, a Bernard von Wullerstorff, manažer UNIFE. Diskuze se dále zúčastnili Bohuslav Navrátil, náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty, s.o.; Jiří Kolář, náměstek pro osobní dopravu; Rodan Šenekl, náměstek pro nákladní dopravu akciové společnosti České dráhy; a Pavel Kodým, ředitel Drážního úřadu.

Postupujeme společně a koordinovaně

Náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek ve svém vystoupení vyzdvihl úlohu ACRI při komunikaci a spolupráci napříč spektrem subjektů železničního průmyslu a směrem k provozovatelům železniční dopravy a ke státní správě. „I když český železniční průmysl a železniční doprava postoupily za posledních 5 let o značný kus cesty kupředu, není jejich postavení v rámci Evropské unie zatím takové, jak bychom si představovali, proto nás čeká ještě hodně tvrdé práce,“ posteskl si náměstek ministra dopravy. „Český železniční průmysl

nabývá v zahraničí na vážnosti a stává se tak partnerem, se kterým je třeba při rozvoji evropské železnice počítat. Zásadním úkolem zůstává zajistit obnovu domácího kolejového vozidlového parku a nutnost vybudování moderní železniční infrastruktury na evropské úrovni,“ pokračoval ve svém vystoupení náměstek ministra dopravy a připomněl, že až do roku 2013 má Česká republika možnost čerpat značné finanční prostředky z fondů EU. Zdůraznil, že této možnosti je nutné věnovat velkou pozornost a při čerpání prostředků je třeba postupovat společně a koordinovaně. Další diskutovanou možností je i financování z národních zdrojů. Příkladem je ministerský Program pořízení a obnovy kolejových vozidel, ze kterého již druhým rokem probíhá financování obnovy kolejových vozidel ČD, a.s. Díky tomuto programu se částečně, prozatím však stále ještě nedostatečně, srovnávají podmínky se silniční dopravou.

Závěrečná doporučení

Výroční setkání představitelů českého železničního průmyslu v Mělníku konstatovalo ve svém závěru následující doporučení vyplývající z dvoudenního jednání:

- podporovat jednotný postup organizací sdružujících odborníky na dopravu a logistiku při jednáních s ministerstvy dopravy, průmyslu a obchodu a se zástupci Parlamentu České republiky s cílem ovlivňovat legislativu směrem k vyššímu využívání železnice
- klást důraz na harmonizaci podmínek mezi železniční a silniční dopravou
- podporovat rozvoj infrastruktury a budování logistických center s rozvojem kombinované dopravy
- podporovat rozvoj interoperability a koordinovat provádění reform českého železničního sektoru dle požadavků EU
- podporovat obnovu parku kolejových vozidel
- úzce spolupracovat při získávání a čerpání finančních dotací z fondů EU
- úzce spolupracovat při propagaci železničního průmyslu a železniční dopravy v ČR a v zahraničí, podporovat společné účasti na jednáních, prezentacích a veletrzích
- propagovat výhody železniční a kombinované dopravy v médiích.

Zdroj: kráceno z tiskové zprávy ACRI



ZAJÍMAVOSTI ODEVŠAD

● Dne 16. 12. 2006 dosáhl zkušební vlak v nově vybudovaném transalpském tunelu Lötschberg rychlosti 280 km/h a tím i nového švýcarského rychlostního rekordu. V české studii na modernizaci koridoru Praha–SRN je uvažováno s podobnou rychlostí pro zamýšlený tunel Praha–Beroun.

● Podle projednání tzv. Třetího železničního balíčku v Evropském parlamentu v lednu 2007 bude mezinárodní osobní doprava otevřena konkurenci od r. 2010. Návrh, aby i vnitrostátní doprava byla plně otevřena konkurenci od r. 2017 a u nových členských států (včetně ČR) od r. 2022, zatím neprošel. Mezinárodní nákladní doprava je teoreticky otevřena konkurenci už od 1. ledna 2007. Třetí železniční balíček obsahuje ustanovení o liberalizaci přístupu k provozování dopravy, o certifikaci vlakových čtů a právech cestujících.

● Saúdská Arábie vyhlásila tendr na vybudování železniční tratě o délce 444 km, spojující Mekku, Džiddu a Medinu. Hlavním cílem této tratě by byla přeprava milionů poutníků při každoročních poutích do Mekky. Na trať by v Mekce navazovala lehká tramvajová linka k náboženským centrům včetně Velké mešity.

● Francouzské železnice se rozhodly vybudovat kompletní síť mobilní telefonní sítě GSM-R. Zajímavý na tom je záměr, aby na 12 000 km tratí byl systém vybudován na principu PPP, tj. jako koncese na řadu let pro soukromého dodavatele, který si náklady na vybudování uhradí z příjmů za provoz.

● V Ankaře se v prosinci 2006 konalo mezinárodní sympozium ke 150. výročí zahájení železniční dopravy v Turecku (byla to v r. 1856 trať z Izmiru do Aydinu). Turecko investuje značné prostředky do železnic, zvláště do nové vysokorychlostní tratě o délce 570 km, spojující Istanbul s Ankarou. První část této tratě o délce 251 km z předměstí Ankary k Eskisehiru je před dokončením. Tendry na druhou část budou vypsány letos.

Ing. Zdeněk Procházka

Technický zpravodaj v novém kabátě

Odborný čtvrtletník Technický zpravodaj AŽD Praha, stejně jako Reportér, prochází změnami, jejichž cílem je přiblížit časopis nejen širšímu spektru našich zaměstnanců, ale také významné skupině odborné veřejnosti.

Redakční rada Technického zpravodaje pod vedením ing. Ludvíka Koláře proto rozhodla o výrazné změně designu časopisu a také o způsobu jeho distribuce. Na Technického zpravodaje v novém kabátě se tak můžete těšit již v příštím vydání, které se k vám dostane v průběhu měsíce března.

Těm z vás, kteří máte o časopis zájem, nabízíme možnost si jej objednat přímo u redaktorky

Heleny Malé (mala.helena@azd.cz), anebo jeho stažení v elektronické podobě na webových stránkách www.azd.cz v sekci „Tisk“, kam bude nově umístěn.

Můžeme prozradit, že následující vydání bude věnováno tématu metra a jeho technologií.

Takže – jistě se bude na co těšit.

-sg-

TECHNICKÝ ZPRAVODAJ

1/2007

AŽD
Praha



LZA - VLAKOVÝ ZABEZPEČOVAČ s automatickým vedením vlaků na trati A

OBNOVA PRAŽSKÉHO METRA po povodni v roce 2002

BEZOBSLUŽNÝ obrát vlaků metra



**AŽD
PRAHA**

Modernizace tratě na Českolipsku zahájena

Společnost AŽD Praha zvítězila ve výběrovém řízení na modernizaci významné železniční tratě Bakov nad Jizerou–Česká Lípa, která je spojnicí Středočeského a Libereckého kraje. U příležitosti zahájení stavebních prací – 1. března – se uskutečnila prezentace tohoto projektu, které se osobně zúčastnili hejtman Libereckého kraje Bc. Petr Skokan a ing. Jan Komárek, generální ředitel SŽDC, s.o., a dále starostové všech dotčených měst a obcí.

Modernizací této tratě očekává provozovatel významnou úsporu nákladů, zvýšení bezpečnosti zejména na železničních přejezdech a zkrácení jízdních dob vlaků. „Trať Bakov nad Jizerou–Česká Lípa je významnou spojnici mezi kraji. Denně jí projede na 30 párů osobních a nákladních vlaků, rychlíků i spěšných vlaků,“ říká ing. Jan Komárek, generální ředitel SŽDC, která je zadavatelem a investorem stavby. „Významnou je i úspora více než 40 pracovníků.“

Jediné dispečerské pracoviště

Generální ředitel AŽD Praha ing. Zdeněk Chrdle informoval, že se práce na racionalizaci tratě budou týkat stanic Bělá pod Bezdězem, Bezděz, Okna, Doksy, Jestřebí a Srní u České Lípy, které tak získají nové automatické zabezpečovací zařízení. „To umožní ovládní celého úseku tratě z jediného dispečerského pracoviště v České Lípě nebo Bakově nad Jizerou. Nový řídicí systém přinese zvýšení bezpečnosti cestujících v železničním i silničním provozu a výrazné snížení nákladů na provoz tratě,“ uvedl ing. Chrdle.

Moderní, bezpečná, konkurenceschopná a finančně méně náročná železnice

Součástí stavby bude kromě zařízení ESA 33 i zabezpečení 17 přejezdů novým zabezpečovacím zařízením. V celém úseku bude fungovat traťový rádiový systém. Nádraží v Doksech se navíc dočká i nového informačního systému pro cestující. Další sdělovací a informační zařízení (kamarové systémy, rozhlasové zařízení, integrované telekomunikační zařízení) budou nainstalována i v ostatních stanicích a zastávkách.

„Revitalizace této tratě navazuje na stavby, na kterých jsme se v poslední době spolupodíleli. Pokračujeme tak v nastaveném trendu, na jehož konci bude moderní, bezpečná, konkurenceschopná a finančně méně náročná železniční síť,“ dodává ing. Chrdle.

*Sandra Gosmanová, MSc.
ředitelství společnosti*



Realizace pilotního projektu údržby zařízení SZT v AŽD Praha odstartována

Od 1. ledna 2007 AŽD Praha s.r.o. realizuje kompletní údržbu zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky (SZT) v traťových úsecích Hodonín (mimo)–Nedakonice (mimo) v délce cca 26 km, v úseku Brno-Maloměřice–odbočka Zádulka v délce cca 85 km a Skalice nad Svitavou–Velké Opatovice v délce cca 21 km.

Co realizaci pilotního projektu údržby zařízení SZT předcházelo

České dráhy, a.s., vypisaly dne 23. 6. 2006 v souladu se zákonem o veřejných zakázkách řízení k předložení nabídky na akce „Údržba sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v působnosti SDC Brno a SDC Pardubice na úseku Brno-Maloměřice–odbočka Zádulka, včetně úseku Skalice n./Svitavou–Velké Opatovice“ a „Údržba sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v působnosti SDC Brno na úseku Hodonín (mimo)–Nedakonice (mimo)“. Otevírání obálek s nabídkami se uskutečnilo 22. 8. 2006 na SDC Brno.

Dne 21. 9. 2006 oznámil zadavatel výběr nejvýhodnější nabídky, kterou předložila naše firma. Součástí hodnocení nabídky, vedle nabídkové ceny, byla i nabídka počtu zaměstnanců ČD, které se zájemce zavazuje zaměstnat. Počty zaměstnanců SSZT, zajišťujících zadávané činnosti v úseku Brno-Maloměřice–Svitavy, včetně úseku Skalice n./Svitavou–Velké Opatovice, byly 15 zaměstnanců SSZT Brno a Svitavy–odbočka Zádulka 5 zaměstnanců SSZT Pardubice. V úseku Nedakonice–Hodonín zajišťovali zadávanou činnost 4 zaměstnanci SSZT. AŽD Praha se v nabídce zavázala převzít všech 24 stávajících pracovníků ČD.

AŽD může úspěšně realizovat pravidelnou údržbu zařízení SZT

Od září 2006 začala příprava AŽD Praha na zajištění realizace údržby na vyjmenovaných úsecích. AŽD hodlala dostát svému slibu převzít nabídnutý počet, tj. 24 zaměstnanců ČD. Proběhlo několik setkání se stávajícími zaměstnanci ČD, při nichž se firma snažila rozptýlit případné pochybnosti některých stávajících zaměstnanců z jejich očekávané nové budoucnosti. Neustále jsme museli vysvětlovat, zejména zástupcům odborů, ale i stávajícím pracovníkům ČD, kterých se přechod týkal, proč AŽD může úspěšně realizovat pravidelnou údržbu zařízení SZT. AŽD – jako firma, která zařízení SZT vyvíjí, projektuje, vyrábí, montuje a zajišťuje záruční a pozáruční servis na dodaná zařízení SZT – je natolik odbornou firmou, že může úspěšně provádět pravidelnou údržbu a odstraňování poruch zařízení SZT.

AŽD zajišťuje jako cizí právní subjekt provozuschopnost ŽDC

Vzhledem k dynamickému rozvoji AŽD a splnění závazků z předložené nabídky jsme chtěli využít i odborné zkušenosti a znalosti místních podmínek stávajících pracovníků ČD. Konečným výsledkem bylo podepsání pracovních smluv s 18 stávajícími zaměstnanci.

V průběhu prosince 2006, na základě změny č. 1 předpisu ČD Ok 2 (Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a.s.), vykonalo 25 stávajících zaměstnanců AŽD, divize Servisu sdělovací a zabezpečovací techniky, zkoušky F-15 pro pracovníky údržby a oprav sdělovacích a zabezpečovacích zařízení cizích právních subjektů a získalo tak potřebnou odbornou způsobilost. Tím je společnost AŽD jako cizí právní subjekt schopna zajišťovat provozuschopnost železniční dopravní cesty včetně tzv. nezadatelných činností na zařízeních SZT.

Nový druh pojistky na zařízení SZT vůbec poprvé

19. 12. 2006 byly slavnostně podepsány smlouvy o dílo pro dotčené traťové úseky mezi společnostmi AŽD Praha a SDC Brno a SDC Pardubice. V průběhu prosince 2006 dále probíhaly na všech úsecích prohlídky a kontroly všech zařízení. Kontrolovaly se venkovní (stykové transformátory, přestavníky, návěstidla, PZS, reléové domky apod.) i vnitřní prvky (skříně TPC, PRR, baterie, byla provedena termovizní měření, měření izolačních stavů atd.), byly zpracovány zápisy o těchto prohlídkách a kontrolách s podpisem oprávněných zástupců předávajících SDC a přebírající AŽD Praha ve snaze a s cílem zdokumentovat stav přebíraného zařízení. Provedení těchto prací nám umožnily poměrně příznivé klimatické podmínky a spolupráce se servisními technikami DSE, za což jim patří poděkování. Práce byly provedeny za velké obětavosti všech zúčastněných a v krátkých časových termínech.

Také se podařilo uzavřít pro výkon údržby zařízení SZT pojistnou smlouvu s pojišťovnou pro případy živelních událostí, krádeží nebo loupeží a vandalismu včetně pojištění odpovědnosti. Tento druh pojištění na zařízeních SZT byl zrealizován vůbec poprvé.



Plán údržby

Od 1. 1. 2007 vznikla nová střediska údržby, a to: Moravský Písek (vedoucí střediska Václav Zachar), Svitavy (vedoucí střediska Milan Barák) a Skalice n./Svitavou (vedoucí střediska Tomáš Vlček). Výkon údržby je zajišťován podle časových lhůt a náplně údržby dle předpisů řady „T“ v souladu se smlouvami o dílo a plány údržby. Změnili jsme organizaci výkonu údržby a přešli jsme od individuálního výkonu údržby (který aplikují ČD) ke skupinovému s využitím tolerancí lhůt dle předpisu ČD T 260.

Vzhledem k tomu, že plány údržby ještě sestavovaly dotčené Správy dopravních cest,



Nahoře zleva: ing. Vlastimil Hlíděk, AŽD Praha; ing. Zdeněk Thun, ředitel odboru automatizace a elektrotechniky, GŘ ČD; ing. Jiří Kotlík, AŽD Praha. Dole zleva: ing. Karel Mach, přednosta SSZT SDC Brno; ing. Zdeněk Chrdle, GŘ AŽD Praha; ing. Lubor Hrubeš, vrchní přednosta SDC Pardubice

nepodařilo se nám zcela optimálně (pro nedostatek času, ale také pro jejich rozpracovanost) sestavit tyto plány údržby. Je to náš úkol pro další období. Počet zaměstnanců AŽD, kteří budou vykonávat údržbu na dotčených traťových úsecích, je 20.

Od nového roku došlo ke změně organizačního řádu divize Servisu SZT, kde vznikl nový úsek údržby SZT pod vedením náměstka ředitele DSE pro úsek údržby SZT ing. Jaroslava Bulína. Skupinový výkon údržby je převážným způsobem zajišťován pomocí motorových vozidel s určitým standardem vybavenosti. Střediska jsou vybavena odpovídající novou

výpočetní technikou (notebooky), měřicími přístroji, mobilními telefony, radiostanicemi, náhradními díly apod.

Jeden ze strategických plánů splněn

AŽD Praha je připravena stoprocentně dostát všem převzatým závazkům, výkon údržby provádět kvalitně a ke spokojenosti objednatele a SŽDC, s.o., a zajistit tak provozuschopnost železniční dopravní cesty v dohodnutém rozsahu. Realizací tohoto pilotního projektu, jež je smluvně ošetřeno do 31. 12. 2008, se naší firmě podařilo naplnit jeden ze strategických cílů a navíc si tak vyzkoušet schopnost provádět

kompletní údržbu zařízení SZT a doufejme, že natrvalo vyvrátit mýtus „existence nezadatelné údržby“.

První zkušenosti ze šesti týdnů provádění výkonu údržby zařízení SZT jsou vesměs pozitivní. Naši noví spolupracovníci si postupně zvykají na nové řízení a organizaci práce, zatím převažují jejich kladné ohlasy a jim patří také náš dík za současný pozitivní přístup, snahu a spolupráci při každodenním nepřetržitém výkonu údržby a odstraňování poruch na zařízeních SZT v dotčených traťových úsecích.

Ing. Vlastimil Hlíděk

Vztahy s Běloruskou železnicí jsou nadstandardní

„V roce 2005 jsme si s Běloruskou železnicí potvrdili zájem na vzájemné spolupráci a tím začala historie projektu Polock,“ vzpomíná ing. Ladislav Malý, vedoucí běloruského projektu. „Pak už to šlo, jak se v obchodě sluší a patří. Byl vyhlášen tendr na dodávku staničního zabezpečovacího zařízení pro stanici Polock a my jsme se přihlásili.“

Soutěže se zúčastnily dvě firmy – AŽD Praha a Bombardier, která má základnu v Moskvě. Soutěž vyhrála česká firma AŽD Praha. Práce na přípravě projektu mohly začít. „Teprve později jsme zjistili, že Bělorusové znají vysokou technickou úroveň našich produktů a navíc u nás předpokládají spolupráci založenou na rovných a korektních vztazích. Co však nebylo vždy snadné překonat, byly politické vztahy mezi našimi zeměmi, které také, a bohužel významnou měrou, ovlivňovaly celou akci,“ přiznává po krátkém zaváhání ing. Malý. „Všechno se ale vyřešilo. Smlouva byla v dubnu 2006 podepsána a začala výroba systému. Při aplikaci naší technologie do zahraničí standardně dochází k mírným úpravám systému na základě místních požadavků,“ vysvětluje ing. Malý.

Systém, který vznikl, už není typická ESA 11, jak ji známe v ČR. Modifikovaná běloruská verze získala název ESA 11-BC. Odlišnosti ale nejsou příliš velké. Došlo k softwarovým jazykovým a také k některým dalším technickým

úpravám. Například standardní ESA má tzv. studené zálohy, kdežto běloruská strana si vyžádala aplikaci ESY s tzv. horkými zálohami. V tomto ohledu je ESA 11-BC spíše podobná indické aplikaci ESA 11-IR. Dále se běloruská ESA musela upravit podle specifických požadavků o prvky, které my nepoužíváme. Odlišné jsou například tamní návěstní předpisy.

Přístup Běloruské železnice byl až nadstandardně vstřícný

„Musím zmínit jeden z velkých úspěchů,“ pochlubí se ing. Malý. „Díky intenzivnímu jednání mezi AŽD Praha a Běloruskou železnicí došlo k dohodě, že v rámci systému zde může být JOP (jednotné obslužné pracoviště) využito v podobě, kterou standardně používáme v ČR. To nám podstatně zjednodušilo práci.“ Zobrazení na



indikátorech tedy vypadá tak, jak jsme zvyklí, pouze menu je přepsáno do ruského jazyka.

„My jsme vysvětlili své zkušenosti z ČR a důvody, proč jsme se v Čechách rozhodli

pro toto jednodušší vyobrazení,“ vzpomíná ing. Malý. Běloruská strana se rozhodla systém vyzkoušet a pozitivně pochopila.

Záměrem Běloruské železnice je mít produkt, ke kterému budou mít otevřený přístup. Proto se také vedení Běloruské železnice a AŽD Praha dohodlo na částečné kooperaci. Jedním z kroků je například zavedení dílčí výroby v Bělorusku, o kterou mají Bělorusové eminentní zájem. Další velkou výhodou, kterou ing. Malý zmiňuje, je pozice Běloruska jako technologické základny bývalého Sovětského svazu. I dnes jsou v oblasti technologií pro železniční dopravu na velmi vysoké úrovni, a proto je spolupráce jednodušší než v jiných



Původní zabezpečovací zařízení v Polocku



Budova nádraží v Polocku

zemích, kde naše systémy uplatňujeme. Výhodné je využití velmi podobné logiky našich systémů v rámci bývalého sovětského bloku.

Perspektivy spolupráce s Běloruskou železnicí jsou zajímavé

Běloruská železnice nechce spolupráci s AŽD Praha skončit touto jednou zakázkou. Velký zájem mají také na zavedení již zmíněné kooperace na výrobě, kterou by za jejich stranu zaštiťoval brestský elektrotechnický závod, jedna z dceřiných společností Běloruské železnice. K částečné vzájemné kooperaci již došlo u dodávky napájecího zdroje UNZ, který byl součástí dodávky pro Polock. UNZ byl sice vyroben v ČR, ale AŽD Praha dodala pouze elektroniku. Bateriovou skříň a akumulátory dodával brestský elektrotechnický závod. Výsledkem je, že UNZ byl v Polocku dříve než celý systém ESA 11-BC, který byl převážen z Montážního závodu Olomouc (MZO). Po této dobré zkušenosti budou obě strany chtít najít způsob, jakým vzájemně výhodně kooperovat.

Velký zájem má vedení Běloruské železnice také na dodávkách dalších technologií, jako je například autoblok, kooperace v dodávkách elektromotorického přestavniku EP 600 či návěstidel. Dále potvrdili zájem o kamerový systém RedRail, který AŽD Praha vyvinula pro monitorování situace na přejezdech.

Základem dodávek do Běloruska je certifikace produktu

Certifikace je klíčovým momentem jakékoliv dodávky do Běloruska a ani tato nebyla výjimkou. Bez certifikátu totiž není možné do Běloruska žádný systém dovézt, natož zprovoznit. 1. února jsme po splnění všech potřebných náležitostí získali certifikát na tento jeden konkrétní případ dodávky systému ESA 11-BC. Dál bude záležet jen na vedení AŽD Praha, jak přistoupí ke způsobu realizace dodávek. S tím bude souviset i způsob dodatečných certifikací. Pokud bychom řešili výrobu v Bělorusku, je velmi pravděpodobné, že místní kooperant bude certifikaci řešit sám. Pokud bychom dodávali my, budeme muset řešit i certifikaci.

Velikostí asi jako Hodonín

V tuto chvíli je již celý systém zprovozňován pracovníky MZO na místě. Zařízení bude v první fázi instalováno jako provizorní. Čeká se totiž na dobudování dopravní kanceláře, které mají na starosti již Běloruská železnice. AŽD Praha proto zatím dodá systém pouze s monitory. Dopravní kancelář nakonec získá i velkoplošné zobrazení.

„Polock je velikostí srovnatelný například s Hodonínem, tedy okolo 80 výhybek,“ představuje stanici ing. Malý. Ve skutečnosti je to ale velký uzel s celkovým počtem 250 výhybek, který můžeme srovnat třeba s Bohumínem. „Požadavek zatím zněl pouze na zabezpečení stanice Polock. Co bude dál, uvidíme,“ trochu tajemně naznačuje další plány AŽD Praha v Bělorusku vedoucí projektu ing. Ladislav Malý.

*Sandra Gosmanová, MSc.
ředitelství společnosti*



Jsem příznivcem „vířivého fotbalu“

říká nový obchodní ředitel AŽD Praha ing. Petr Lapáček o svém způsobu práce. Po týdnu působení v nové pozici jsme si povídali o jeho pocitech, o odchodu ze SUDOPu a jeho nových plánech.

➤ Dnes je to týden, co oficiálně fungujete v rámci AŽD Praha jako nový obchodní ředitel. Jak se cítíte?

Samozřejmě že po třiceti letech se žádná firma neopouští lehko. Můj přechod jsme připravovali téměř půl roku a díky této péči ke změně došlo v oboustranném souladu obou firem. Já jsem dokončil loňský rok v SUDOPu včetně uzávěrky a leden pro mě byl přechodovým obdobím, kdy jsem uzavíral své aktivity v bývalém zaměstnání a současně jsem se zúčastňoval porad vedení AŽD Praha a setkával se zde s pracovníky obchodního úseku. Díky tomu jsem měl při oficiálním nástupu dobrý přehled o firmě.

➤ V oboru zabezpečovací techniky rozhodně nejste žádným nováčkem. Mohl byste nám přiblížit váš profesní životopis?

Po studiu sdělovací a zabezpečovací techniky

na Vysoké škole dopravní v Žilině jsem v roce 1976 nastoupil do Státního ústavu dopravního projektování. Projektoval jsem staniční i traťová zabezpečovací zařízení například v úsecích Praha–Ústí nad Labem, Kolín, Kutná Hora, Havlíčkův Brod. Naštěstí jsem nezůstal u rutinního projektování a byl jsem nasazován i na zajímavější projekty. Proto jsem se setkával již tenkrát s pracovníky Výzkumného ústavu železničního a také s vývojovými pracovníky a projektanty AŽD.

➤ Podílel jste se na řadě zajímavých studií a projektů. Které byste zmínil?

V době před společenskými změnami se objevily dva velmi zajímavé projekty, které zadalo tehdejší ministerstvo dopravy. Byla to studie vysokorychlostních tratí na území ČSSR, později ČSFR, a studie modernizace stávajících tratí na českém území.

Já jsem dostal příležitost na těchto studiích spolupracovat. Díky změně poměrů jsme mohli využít i nových prostředků, a proto jsme podnikli několik studijních zahraničních cest, které nás velmi ovlivnily. Bylo to například do Francie na prohlídku TGV na trati Paříž–Lyon anebo do Německa pro seznámení s jejich řešením vysokorychlostních tratí.

➤ Jak tehdejší vedení MD a ČSD se studiem naložilo?

Po dokončení studií se ministerstvo dopravy rozhodlo pro využití varianty modernizace stávajících tratí a po rozpadu Československa začalo vedení Českých drah připravovat modernizaci I. tranzitního koridoru. Projekt začal přípravou studie proveditelnosti, kde jsem měl na starosti sdělovací a zabezpečovací techniku a současně jsem zastřešoval všechny technologické profese. Výsledkem byl přechod na rychlost do 160 km/h na koridorových tratích.

V komplikovanějších úsecích byl rychlostní limit nastaven na 140 km/h pro klasické soupravy, které byly doplňovány jednotkami s výkyvnou skříní. Jejich příkladem je dnešní Pendolino, které tedy vlastně má původ v roce 1993.

➤ Jak jste spolupracoval na modernizaci I. tranzitního koridoru?

Stavby byly původně připravovány jako stavby autobloku, a proto jsme se my, kdo jsme projekt připravovali, stali i hlavními inženýry. Moje první stavba byla Uhersko–Choceň. To pro mě byla velká škola. Tam jsem poprvé v reálném životě viděl, jak na sebe všechny profese navazují. Stavba představovala celkovou rekonstrukci železničního spodku, svršku, vybraných mostů, výstavbu podchodů, lávek, nových nástupišť, rekonstrukci trakčního vedení, rekonstrukci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Současně s touto stavbou jsem začal připravovat další stavbu Poříčany–Kolín, kterou jsem si sám řídil od přípravné dokumentace po projekt stavby, soutěž na zhotovitele, realizaci a výkon stavebního dozoru.

➤ Jak jste se ale dostal až na místo vedoucího střediska v SUDOPu?

Jak to tak bývá, v té době jsem byl maximálně spokojen. Práce mě bavila. Bylo jí sice dost, ale nebyl jsem zavalen administrativou. Začátkem roku 2000 si mě však zavolał generální ředitel SUDOPu a nabídl mi vést nově vznikající velké středisko elektrikářů, pod něž by spadaly trakční vedení, napájecí stanice, osvětlení, ohřev výhybek, přeložky kabelů, sdělovací zařízení, včetně dálkové řídicí techniky, a zabezpečovací zařízení. Dohodli jsme se a od 1. 4. 2000 jsem převzal toto velké středisko,

kteřé zaštiťovalo technologické úkoly převážně pro železniční stavby.

V této době se zrovna dokončovaly projekty I. koridoru, projekce staveb II. koridoru, jako například Břeclav–Petrovice, spojovací rameno Přerov–Česká Třebová, a dále se začínalo na projektech, které jsou na pořadu dnes, tedy III. a IV. koridor.

V SUDOPu jsem pak pracoval například na studiích dálkového ovládání v síti železnice v ČR a studii racionalizace nekoridorových tratí. Zajímavá také byla studie nasazování prostředků pro zjištění volnosti tratě. Zde jsem opět spolupracoval s vývojovými pracovníky AŽD. Studií jsme dokázali, že na koridorech není možné z kolejových obvodů přejít na počítačové náprav. A vysvětlili jsme, že cílem je mít kolejové obvody, národní vlakový zabezpečovač a vrcholově ho doplňovat systémem ETCS úrovně 2.

➤ Proč jste se rozhodl přestoupit do AŽD Praha?

Před několika měsíci jsem dostal zajímavou nabídku od vedení AŽD. Zalíbila se mi možnost vrátit se přímo k oboru, který jsem vystudoval. Zaujala mě šance uvádět nové technologie v život a připravovat nabídky tak, aby se zákazníkům dávalo to nejlepší možné řešení za oboustranně výhodných podmínek. Velmi jsem ocenil, že vedení obou společností se na mém přechodu domluvilo a podpořilo tak mé rozhodnutí.

➤ Mohl byste stručně představit strukturu obchodního úseku tak, jak jste jej převzal?

V současnosti je obchodní úsek rozdělen do pěti částí. Obchodní odbor, který má vést náměstek pro Čechy, nyní vede v pověření



ING. PETR LAPÁČEK

Je absolventem Vysoké školy dopravní v Žilině, kde vystudoval obor zabezpečovací a sdělovací techniky.

Více než 30 let působil ve firmě SUDOP PRAHA a jeho předchůdci, Státním ústavu dopravního projektování.

Do společnosti AŽD Praha přichází z projekční společnosti SUDOP PRAHA, kde vedl středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky. Ve funkci nahrazuje Miroslava Rešla, který odchodem do důchodu ukončil svou úspěšnou kariéru v oblasti železniční dopravy.

Petr Lapáček má rád turistiku, historii 20. století a železniční dopravy. Je ženatý a má dvě dospělé dcery.



ing. Karel Koška, který současně pomáhá při vyjednávání vztahů, subdodávek a zajišťuje controlling.

Náměstek pro Moravu a Slezsko ing. Zdeněk Šupina vede odbor přípravy zakázek, který sídlí v Olomouci. K nim patří i zástupce pro ekologii.

Náměstek pro mobilní systémy ing. Josef Schrötter vede odbor marketingu a má na starosti aplikace systémů GSM-R, ETCS, LS 90 a také uplatnění nového systému radioblok pro vedlejší tratě. Dva úseky patří přímo pod obchodního ředitele. Je to právní oddělení, vedené Mgr. Labantovou, a odbor nabídek ing. Očenáška.

➤ Plánujete v rámci svého nového úseku personální změny?

V tuto chvíli žádné změny nepředpokládám. Po tak krátké době ani nic podobného není možné. Co se týká personalistiky, budu spíše řešit personální náhrady za ty, kteří jsou již v důchodovém věku a chtějí odejít. Zde musím zmínit velkou laskavost, které se mi

dostalo od vedoucího obchodního odboru pana inženýra Košky. Přestože již plánoval svůj odchod do důchodů, přislíbil mi setrvat u firmy ještě minimálně půl roku a současně pomoci při zapracování svého nástupce. Je to on, který mě společně s mým předchůdcem ing. Rešlem zasedá do rozjednaných obchodních případů.

> Jak povedete obchod AŽD Praha? Máte nějakou koncepci?

Jsem příznivcem zástupnosti. Nazval jsem si to interně „metodou vířivého fotbalu“. Vysvětluji to tak, že struktura úseku je sice striktně daná, nic však nebrání tomu, aby lidé byli schopni se zastoupit i v horizontální rovině a vzájemně si vypomoci. Pokud úsek nefunguje

tímto způsobem, komunikace probíhá zbytečně složitě, ztrácí se čas a dochází k nedorozuměním.

Co se týká mé koncepce, zatím neplánuji razantní změny dovnitř. Mým cílem je udržet a podpořit dobrou image firmy. Chci docílit co největšího kontaktu se zákazníkem. To považuji za prioritu. Mým záměrem je být otevřený pro všechny, to znamená jak pro vedení SŽDC, tak pro zaměstnance regionálních drážních pracovišť.

Obchodní úsek má podle mého názoru vysvětlovat důvod a způsob nasazování systémů a také způsob jejich fungování.

> Váš život je úzce spjat s železniční dopravou. Jsou i vaše koníčky „železničářské“?

Je to tak. Zajímám se o železniční modela-

řinu a historii železnice vůbec. Původně jsem chtěl být strojevedoucím, ale drobná oční vada mě odvedla směrem k zabezpečovací technice, kde jsem zůstal dodnes. Jinak mám rád turistiku, i tu vysokohorskou. Zajímá mě historie II. světové války a mým velkým vzorem je Winston Churchill. Jednu jeho větu mám velmi rád: „Nestál jsem se předsedou britského impéria, abych předsedal jeho výprodejům.“ Toto heslo se snažím razit ve své práci i osobním životě.

> Děkuji vám 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 1. čtvrtletí roku 2007, za vykonanou práci a přejí jim hodně štěstí, osobní spokojenosti, rodinné pohody a především pevné zdraví.

ŽIVOTNÍ VÝROČÍ

65 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Richard Kotiš

60 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Ludvík Hromník,
Ing. Vladimír Rudovský, Miroslav Šenkýř

DST BRNO
Marie Borská

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Ladislav Ježek

DTI PRAHA
Jiří Burian

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Magdalena Andrllová, Jiří Mikita

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jan Srna, Bohumil Brychta, Gabriel Skácel

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Vlastimil Svoboda

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Zdeněk Frydrih, Eliška Vlčková

55 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Jiří Batka, Mgr. Vladimír Čiernik,
Jaromír Rotter

ZÁVOD TECHNIKA
Vladana Machiánová

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Mgr. Magda Pešlová, Antonín Linhart

DTI PRAHA
Jaroslav Haněl

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Ladislav Horký, Jaroslav Suchánek

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Radovan Langer, Dušan Karhánek,
Ladislav Zelenai

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Milan Mrtvý, Helena Střežková,
Vlastimil Jílek

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jana Maňasková, Vladimír Bartoš,
Alena Mášová, Věra Mokrá

50 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Jaromír Coufal, Stanislav Horel,
Ing. František Kliment, Karel Zouhar

ZÁVOD TECHNIKA
Ivo Baxant

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jaroslav Endlicher, Štěpán Kadar,
Mária Sedláčková, Vítězslav Slatina

DTI PRAHA
Ing. Jana Marková, Jitka Pomichálková

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Dana Frantová, Hana Podnecká

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jaroslav Gajdůšek,
Vojtěch Veindlich
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Jarmila Svobodová, Dana Macurová

DO STAROBNÍHO DŮCHODU ODEŠLI, RESP. ODEJDOU

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
František Mikuš, Mgr. Věra Nováková

ZÁVOD TECHNIKA
Zora Jirkovská

DSE PRAHA
Karel Hradil

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Stanislav Zelenka, Bohuslav Kubík

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jiří Kypta, Miroslav Fafl, Josef Kohout,
Zdeňka Kleisnerová

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Stanislav Fiala

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Jan Lakosil, Eliška Vlčková

PRACOVNÍ VÝROČÍ

40 A VÍCE NEŽ 40 LET

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ing. Karel Opravil

35 LET

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Alena Kolářová

30 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Zdeněk Grubl

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jan Achilis

25 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Josef Adamec

DTI PRAHA
Ing. Václav Pařízek

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Marie Vyjádáková

20 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. František Jeckel

DTI PRAHA
Jiří Burian, Daniel Biroščík

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ludmila Klimešová, Radek Uličný

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Václav Vybíral

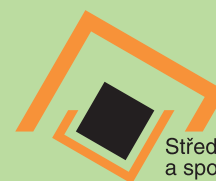
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Josefa Krupičková

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

VZPOMÍNKA

V průběhu prvního čtvrtletí
letošního roku jsme se
rozloučili s našimi kolegy
panem Hynkem Tunysem,
bývalým ředitelem
ZOZ Olomouc, a panem
ing. Jiřím Meixnerem,
naším předním
projektantem.

Čest jejich památce!



Střední škola informatiky
a spojů, Brno, Čichnova 23

- telekomunikační mechanik
- zařízení sdělovací techniky
- mechanik silnoproudých zařízení
- mechanik zabezpečovacích a sdělovacích systémů.

Řada výhod

Rozšíření specializace, druhá maturitní zkouška, roční denní studium na státní škole zdarma, možnost stravování a ubytování v areálu školy – to jsou jen některé z výhod, které nová možnost vzdělání nabízí. AŽD hodlá poskytnout nadaným studentům garanci zaměstnání i podíl na nákladech spojených se studiem. Návratnost takto investovaných prostředků je zjevná – rozšíření řad kvalifikovaných pracovníků firmy, a tak i možnost nadále rozvíjet další aktivity.

Redakční rada

Žádný učený z nebe nespadá

Kvalifikovaní pracovníci z nebe nepadají. O tom ví své i AŽD Praha. Právě proto společnost kontaktovala svoji partnerskou školu – Střední školu informatiky a spojů Brno – a vznikl společný projekt, který by mohl alespoň částečně vyřešit komplikovanou situaci s hledáním kvalifikovaných zaměstnanců.

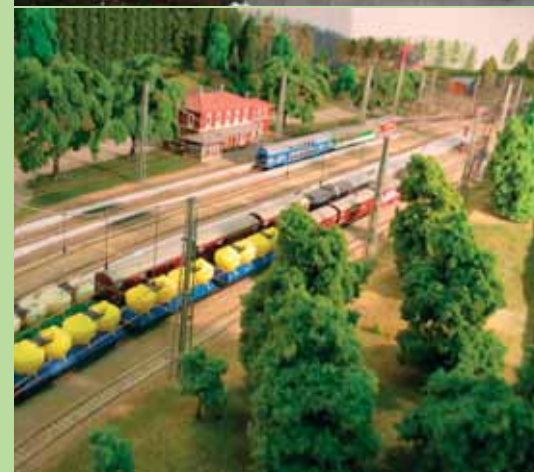
Řada jednání mezi oběma hlavními aktéry a také ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy by své výsledky mohla přinést v následujícím školním roce 2007/08. Střední škola informatiky a spojů Brno otevře svůj nový vzdělávací program, určený absolventům technických maturitních oborů, ve kterém mohou ve zkrácené době rozšířit svou specializaci o zabezpečovací a sdělovací techniku v dopravě.

Roční studijní plán

Učební plán počítá s ročním studiem, během kterého prohloubí studenti své znalosti v oblasti zabezpečovací techniky, informačních a komunikačních technologií, cizího jazyka, a to vše doplněné o odbornou praxi a výbě-

rové předměty – sdělovací techniku, datové sítě a dopravní provoz. Předpokladem přijetí je úspěšně ukončené studium některého z následujících studijních oborů (řádného čtyřletého studia ukončeného maturitní zkouškou nebo nástavbového dvouletého studia v oboru elektro-slaboproud v rámci ČR):

- elektrotechnika
- slaboproudá technika
- automatizační technika
- digitální telekomunikační technika
- obrazová a zvuková technika
- elektronické počítačové systémy
- informační technologie
- mechatronika
- mechanik-elektronik

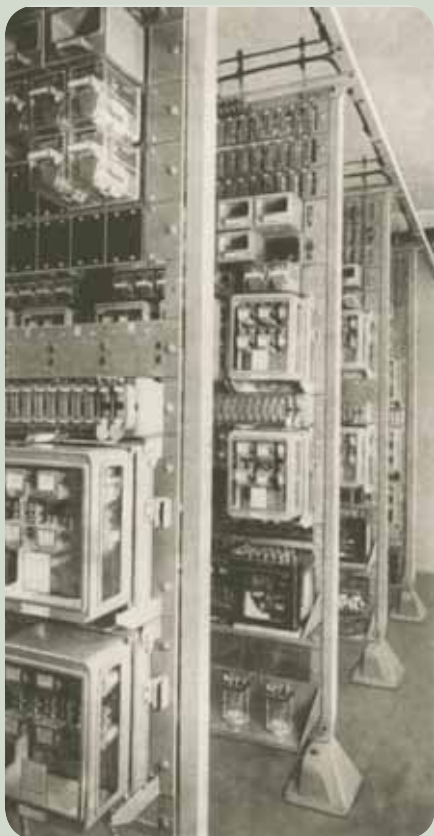


Železnice, zabezpečovací zařízení a AŽD Praha

2. díl

V průběhu 19. století se v železničních stanicích začalo používat staniční zabezpečovací zařízení pro umožnění samotné obsluhy příslušných prvků (přestavení výhybky, návěstidla) – tedy jako racionalizační prvek. Původní způsob přestavování jednotlivých výhybek přímo na místě (pohyb po celé stanici) je nahrazován tzv. centrálním stavěním, tj. stavěním výhybek a návěstidel z jednoho místa ve stanici.

Tento prvek prací na železnici významně racionalizuje a navíc je předpokladem pro možnost vytváření logických závislostí mezi jednotlivými ovládacími prvky a tedy i mezi prvky ovládanými (výhybky a návěstidla). Vznikla tak centrální mechanická stavědla, kde logické závislosti byly zprostředkovány mechanickými registry. Závislosti tedy existovaly na mechanickém principu, síla k ovládání vnějších prvků byla přenášena mechanickými prostředky (táhly, drátovody, lanky, řetězy), povolení k jízdě se strojvedoucímu přenášelo tvarovým návěstídkem, kde změna tvaru byla ovládána mechanicky (v noci byly používány návěsti světelné, původním zdrojem světla byla petrolejová lampa a „rozsvěcení“ a „zhasínání“ jednotlivých světél bylo ovládáno mechanicky ovládanými clonkami).



Frischenova hradlová vložka

Pro stanice většího rozsahu však bylo centrální ovládání (s mechanickým přenosem „ovládací síly“) již nepoužitelné. Ve druhé polovině 19. století zkonstruoval německý inženýr Karl Ludwig Frischen hradlovou vložku, jejíž použití umožnilo rozdělit mechanické stavědlo na více částí (typicky na dvě části – na zhlaví stanice) a mezi těmito fyzicky oddělenými mechanickými registry zprostředkovat požadované mechanické závislosti elektrickou cestou. Zařízení na tomto principu na Českých drahách a jinde v Evropě dosluhují dodnes. Přenos ovládací síly zůstal na mechanickém principu. Logické závislosti byly řešeny jednak v mechanických registrech, jednak elektrickým zapojením.

Elektrodynamické stavědlo

Koncem 19. století se však již objevují elektrické pohony výhybek (elektromotorické přestavníky, na začátku 20. století se začínají používat světelná návěstidla). V r. 1872 si Američan William Robinson dává patentovat kolejový obvod, který slouží k detekci železničních vozidel na koleji, tedy jako prostředek k zjišťování volnosti dopravní cesty. Tyto inovace vedou ke konstrukci dalšího druhu staničního zabezpečovacího zařízení – k elektrodynamickým stavědlům. Zde jsou opět logické závislosti řešeny částečně na mechanickém a částečně na elektrickém principu, ovládání venkovních prvků je ale ve větší míře řešeno elektricky.



Reléová stavědla

Před druhou světovou válkou se objevují první reléová stavědla. V těchto stavědlech jsou již závislosti i ovládání vnějších prvků řešeny elektricky, informace o povolení k jízdě se strojvedoucímu přenášejí výhradně elektricky prostřednictvím světelných návěstidel, později i prostřednictvím vlakových zabezpečovačů.

V Čechách je první reléové stavědlo instalováno v r. 1950 v žst. Chrast u Chrudimi. Stavědlo bylo produktem firmy L. M. Ericsson. Vzhledem ke změně hospodářských a politických poměrů po r. 1948 je další orientace i v tomto oboru zaměřena na Sovětský svaz. Od r. 1950 jsou dodávána reléová stavědla vzor SSSR (žst. Velim, Pečky a další). V žst. Praha-Smíchov je toto zařízení v provozu dodnes.

(Pokračování příště)

Ing. Vladimír Novák
vedoucí technického odboru

KŘÍŽOVKA

Nedovol jazyku, aby...

Dokončení citátů naleznete v tajence.

AUTOR JIRÍ ZVOLÁNEK	POVOLENÍ K JÍZDĚ (DOPRAVNÍ SLANG)	VĚDECKÁ METODA	VYTYČENÉ ÚZEMÍ		PATŘÍCÍ DIVOKÉ VČELE	SPZ TŘEBÍČE	ŘÍMSKY 49	ITALSKÝ FOTBALISTA		SEVEROAM. INDIÁN	ČÁST DVEŘÍ	STARÁ STŘÍBRNÁ MINCE
BELGICKÉ LAŽEŇSKÉ MĚSTO				ŽERT					NAHÝ MODEL			
BRÁNA (NĚMECKY)				DRAVÍ PTÁCI ZAČÁTEK TAJENKY					PLAVBA LABSKO-ODESKÁ KONEC TAJENKY			
SOUBOR ANTIMIKROB- ÁLNÍCH OPATŘENÍ							SMALT MIMINO					
STAROBA						DRUH KOČÁRU CIZOKRAJNÝ HLODAVEC						
KARETNÍ BARVA					VOJENSKÝ POCHOD STARÉ VÁHOVÉ JEDNOTKY					SETINA HEKTARU PLOŠNÉ VÝMĚRY POZEMKŮ		
AGENTUR PRESS			ČESKÝ ENTOMOLOG VOLNOST								TYČ ŽEBŘIŇÁKU	SVĚTOVÝ POHÁR
	PŘÍTOK MORAVY	PĚVECKÁ TĚLESA KIOSEK						BŮZEK LÁSKY SKLENĚNÁ NÁDOBA				
KULTURA (ZASTARALE)							OBUVNICKÝ NŮŽ ZMRZLÁ VODA					
HROMADY SLÁMY						LESKLÉ NÁTĚRY HRA (ANGLICKY)					ZNAMÉNKO NÁSOBENÍ	VELIKÁNI
KABEL (OBECNĚ)					JIHOAMERICKÝ STÁT ODDĚLENÍ TECHNICKÉ KONTROLY					SLEPIČÍ SLABIKA ZÁBAVA		
SOUHLAS				OLDŘICH (DOMÁCKY) SUMERSKÉ MĚSTO					VYPOUKLINA ZNAČKA AMERICIA			
PANORAMATICKÝ POHLED NA MĚSTO							DUCHOVNÍ					
AKVARIJNÍ RYBKY							PODNIK V KRASLÍČÍCH					

POMŮČKA: ASEPE, DLABOLA, OSKAVA, PIERRO, SPA, VEDUTA

Ceny pro tři vylosované luštitelé jsou:

1. cena – dárková souprava stolní hry šachy
2. cena – dárkový kosmetický set
3. cena – psací souprava.

Tajenku zasílejte do 20. dubna 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 japonského přísloví „Teplý úsměv... hřeje celou zimu“.

Vylosovaní výherci:

1. cena – František Havlíček, VZO (nástěnné hodiny)
2. cena – Marie Horáková, Spálovský a.s. (sada čajů)
3. cena – Vladislav Alexa, VZB (kalkulačka).

Ivana Martincová ovládla brněnský běžecký pohár

V neděli 18. února se v Ráječku běželo již sedmé pokračování desetidílného brněnského běžeckého závodu. Na pětikilometrové trati vyhrála v kategorii žen a juniorek Ivana Martincová v barvách AŽD Praha, která současně vévodí i celkovému pořadí.

Paní Martincová, zaměstnankyně brněnského výrobního závodu, se v současnosti připravuje na prestižní závody v zahraničí. 11. března ji čeká dvacetikilometrová trať v Alphen v Holandsku a na začátku dubna také její první letošní maraton v Curychu. Krátce nato, 22. dubna, má v plánu další maraton, tentokrát v Bonnu. Jaro zakončí mistrovstvím ČR 13. května v Praze.

Fandíme Ivaně a držíme palce v krásně započaté sezoně!

-sg-



Pražce

Házím tornu na svá záda,
feldflašku a sumky,
navštívím dnes kamaráda
z železniční průmký,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Vystupuji z vlaku,
kterej mizí v dálce,
stojím v České Třebové
a všude kolem pražce,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Pohostil mě slivovici,
představil mě Mařce,
posadil mě na lavici z
dubového pražce,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Provedl mě domem,
nikde kousek zdíva,
všude samej pražec,
jen Máňa byla živá,
to je to jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Plakáty nás informují:
„Přijď pracovat k dráze,
pakliže ti vyhovují
rychlost, šmír a saze,“
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Jestliže jsi labužník
a přes kapsu se praštíš,
upečeš i krávu
na železničních pračcích,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Naučíš se skákat,
tak jak to umí vrabec,
když na nohu si pustíš
železniční pražec,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Když má děvče z Třebové
rádo svého chlapce,
posílá mu na vojnu
železniční pražce,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

A když děti zlobí,
tak hned je doma mazec,
Děda Mráz jim nepřinese
ani jeden pražec,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Před děvčaty z Třebové
chlubil jsem se silou,
pozvedl jsem pražec,
načež odvezli mě s kýlou,
vždyť je jaro, zapni si kšandy,
pozdravuj vlaštovky a
muziko, ty hraj!

Pamatuji pouze ještě
operační sál,
pak praštili mě pražcem
a já jsem tvrdě spal,
a bylo jaro, zapni si kšandy,
litaly vlaštovky a zelenal se
háj!

*Pavel Dobeš, květen 1990,
Česká Třebová*

Zimní kuželky v jarním hávu

Nemrzne, není zima, není snůh. Lyže, saně, brusle zahájejí, takže vzhůru na kuželky! To bylo asi hlavní motto letošního již 7. ročníku turnaje olomouckých jednotek AŽD Praha v kuželkách, do kterého se přihlásilo zatím rekordních 40 závodníků, tj. 10 družstev.

Celá akce proběhla 13. ledna 2007 na tradičním místě – osmidráhové kuželně Hanáckého kuželkářského klubu v Olomouci. Navzdory třináctce v datu měla řada soutěžících slušnou porci sportovního štěstí (ono to opravdu s tou třináctkou nebude tak zlé).

Zúčastnili se jak ostřílení borci, tak i řada nových tváří. Turnaj měl dramatický náboj a přinesl i některá překvapení.

A výsledky? Tady jsou:

DRUŽSTVA

1. VZO I – 858 bodů
2. MZO I – 839 bodů
3. VAV I – 816 bodů

JEDNOTLIVCI

- Muži:** 1. Stanislav Fiala, VZO I – 251 bodů
 2. Jiří Novotný, MZO I – 244 bodů
 3. Jaromír Buček, VZO II – 218 bodů

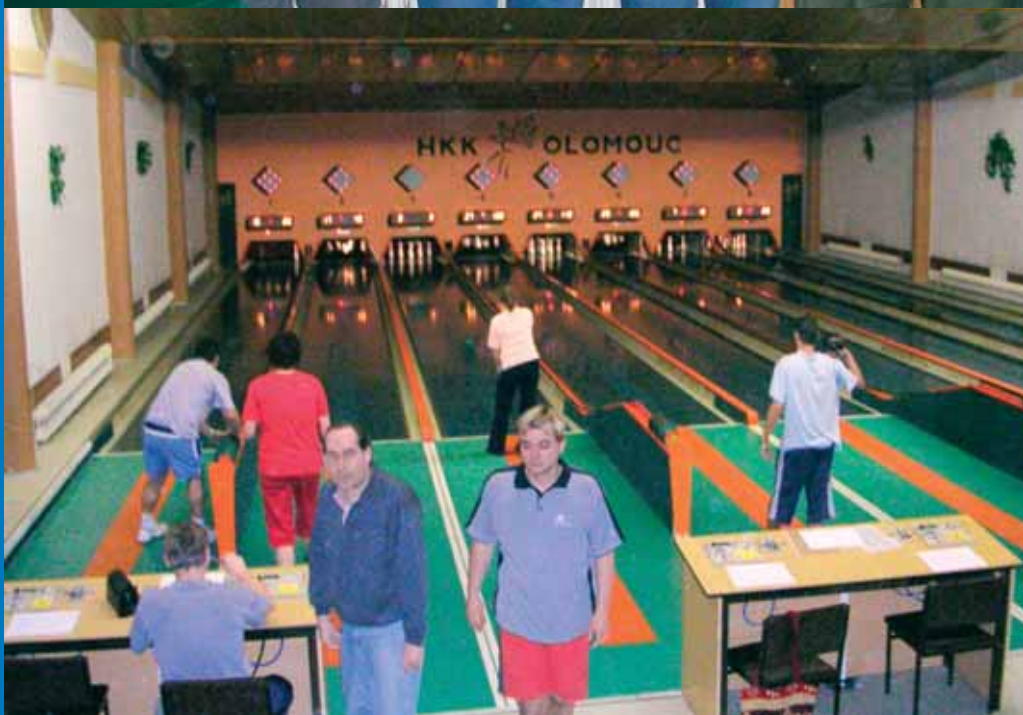
- Ženy:** 1. Jitka Veselá, VAV I – 202 bodů
 2. Jarmila Jílková, VZO I – 195 bodů
 3. Alena Zavřelová, ZOZ I – 176 bodů

Vítězové si zaslouženě odnesli věčné ceny a pocit úspěšně stráveného odpoledne. Samozřejmě nemohou vyhrát všichni – také letos byla udělena Cena útěchy pro hráče, kterému se „podařilo“ docílit nejmenšího výkonu. Ten však, z vrozené skromnosti, požádal o to, aby jeho identita zůstala pro veřejnost utajena. Není divu, závist se projevuje všude.

Tradice zůstala i v dění po sportovní části turnaje. Při následném společném posezení se všichni podělili o zážitky a dobrali se poznání, co mohli udělat a uhrát jinak. A to se může hodit v dalším ročníku. Ten by měl být alespoň tak dobrý jako ten letošní. Nebo raději ještě lepší.

Hodu zdar!

*Stanislav Novotný, VZO
vedoucí turnaje*



AŽD Praha

Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Přerov–Břeclav

Termín:

• únor 2006–březen 2007

Délka úseku:

• 100 km

Počet dálkově řízených stanic:

• 15



KOLEJOVÁ DOPRAVA

SILNIČNÍ DOPRAVA

TELEKOMUNIKACE

Vybavili jsme největší řídicí dispečerské centrum, které ovládá a zabezpečuje provoz na trati Přerov–Břeclav. Jako pilotní projekt, který nemá v České republice obdoby, jsme jej realizovali pro investora stavby Správu železniční dopravní cesty.

Díky instalovanému systému dálkového ovládání je dnes možné z jednoho místa řídit dopravu na více než sto kilometrů dlouhém úseku zahrnujícím 15 doprav. Centrální dispečerské pracoviště se tak v budoucnosti stane hlavním centrem řízení železničního provozu na Moravě.

Součástí nového řídicího centra je největší velkoplošné zobrazení spravovaného úseku v České republice.

Bezpečně k cíli

