

REPORTÉR

2 | 2009

Č T V R T L E T N Í K A Ž D P R A H A

**Z CDP Přerov je dálkově
řízeno již 174 km
železničních tratí**

DÍKY MODERNÍM TECHNOLOGIÍM
Z DÍLNY AŽD PRAHA ROZŠÍŘIL
CENTRÁLNÍ DISPEČINK V PŘEROVĚ SVOU
PŮSOBNOST O DÁLKOVOU KONTROLU
NAD DALŠÍMI 9 ŽST. V 74KM ÚSEKU
DO POLANKY NAD ODROU



**Elektronický mobilní průvodce
Prahou With Frank v anglickém
jazyce**

JEDINEČNÝ PRODUKT Z DÍLNY ÚSEKU SILNIČNÍ TELEMATIKY
ULEHČÍ A ZPŘÍJEMNÍ POBYT V PRAZE ZEJMÉNA
ZAHRANIČNÍM NÁVŠTĚVNÍKŮM



**AŽD Praha na veletrhu
železničních dodavatelů
v USA**

PRO VYSOCE SPECIALIZOVANÉ A FUNDOVANÉ FIRMY, JAKOU
JE AŽD, SE OTEVÍRÁ VÝZNAMNÁ PŘÍLEŽITOST PRO VSTUP NA
AMERICKÝ TRH S MODERNÍMI ŽELEZNIČNÍMI TECHNOLOGIEMI

ÚVODNÍ SLOVO



Vážení kolegové, vážení obchodní partneři, i ve druhém čtvrtletí kalendářního roku 2009 se naše společnost podílela na řadě aktivit, a tak se o vybraných dokončených stavbách můžete dočíst v tomto čísle našeho časopisu, který právě držíte v rukou, a samozřejmě si přejeme a věříme, že o dalších budeme informovat i v číslech příštích.

Přes pozitivní výsledky druhého čtvrtletí však nelze nevidět dopady finanční krize. A to jak v Česku, tak i v zahraničí. Snižující se investice do infrastruktury povedou i v naší společnosti k dílčímu snižování počtu zaměstnanců a k přijímání řady úsporných opatření. Pevně však věříme, že krize nepotrvá dlouho. Vždyť právě investice do dopravní infrastruktury mohou být jedním z protikrizových opatření. Na druhou stranu nás krize vede ke stále většímu snižování nákladů, a to je jistě dobře.

A na jakých že aktivitách se AŽD v uvedeném období podílela? Pokračovaly práce na výstavbě další etapy GSM-R, na stavbách koridorových tratí, probíhá racionalizace tratí uzlu Stará Paka a zahájeny byly práce na radiobloku na trati Čičenice–Volary. V zahraničí se nakonec podařilo uzavřít kontrakt na dodávku přestavníků do Srbska, pokračují práce na výstavbě druhého elektronického stavědla ESA 11 pro srbskou stanici Obrenovac, dokončili jsme dodávku přestavníků do Malajsie, pokračují práce v Bělorusku i v dalších zemích. Konkrétní technická řešení se nyní projednávají v Turecku, Řecku a v Íránu. V Egyptě netrpělivě čekáme na dojednání akreditivu, abychom mohli zahájit práce na nové části tramvajové tratě v Alexandrii.

V předchozím období jsme se také zúčastnili několika veletrhů a výstav. Mezi nejvýznamnější v každém případě patří bělehradská Tehnika, ostravský Czech Raildays a rovněž naše vystoupení v rámci mezinárodní konference Severoamerické asociace železničních dodavatelů v Nashvillu.

Příjemné čtení vám přeje

Vaše redakční rada

OBSAH

EDITORIAL

2 Úvodní slovo

AKTUÁLNĚ

4 Železniční trať z Přerova do Polanky nad Odrou je nově řízena dálkově

6 Racionalizace tratě Zdice–Protivín úspěšně dokončena

8 Optimalizace tratě Plzeň–Stříbro

10 Důležitá přechodová stanice Česká Kubice je v novém funkčním i estetickém pojetí

AKTIVITY

11 Nové dopravní hřiště v Radotíně

11 AŽD připravuje vydání nového slovníku

11 Nová modro-žlutá „Bardotka“

ZAHRANIČÍ

12 Účast AŽD na veletrhu železničních dodavatelů v USA

13 Business Breakfast v Lichtenštejnském paláci

13 Bruselské okénko

LIDÉ

14 Důležité je vnímat svou práci jako součást celku a nést za ni plnou odpovědnost

*Interview s Ing. Zdeňkem Bébarem,
ředitelem Montážního závodu Olomouc*

16 Blahopřání jubilantům

SKUPINA AŽD

17 AŽD Košice – dynamická společnost s mnoha úspěšně realizovanými projekty

PRODUKTY

18 Elektronický městský průvodce (nejen) pro zahraniční návštěvníky Prahy

ZÁBAVA

19 Křížovka o ceny

VELETRHY

20 Účast AŽD na domácích i mezinárodních veletrzích v roce 2009

KALEIDOSKOP

22 Pátý titul mistryně ČR v maratonu pro Ivanu Martincovou

22 58. Velká červnová cena Skanska

23 Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka zahájilo sezonu

23 AŽD CUP 2009



4 • ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Z PŘEROVA DO POLANKY NAD ODROU JE NOVĚ ŘÍZENÁ DÁLKOVĚ



10 • ŽST. ČESKÁ KUBICE V NOVÉM FUNKČNÍM I ESTETICKÉM POJETÍ



14 • ROZHOVOR S ING. ZDEŇKEM BÉBAREM, ŘEDITELEM MONTÁŽNÍHO ZÁVODU OLMOUC



18 • ELEKTRONICKÝ MĚSTSKÝ PRŮVODCE (NEJEN) PRO ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVNÍKY PRAHY

Reportér AŽD Praha 2/2009

Vychází 4× ročně. Toto číslo vyšlo v červenci 2009.

VYDÁVÁ: AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10, IČ: 48029483, tel.: 267 287 288, 267 287 754

REDAKČNÍ RADA: Ľubica Jáglová, předsedkyně, Ing. Miloslav Sovák, tajemník

Členové a spolupracovníci redakce: Ing. Jan Káda, Ing. Josef Schrötter, Ing. Petr Zatecký, Blanka Prešinská

E-mail: jaglova.lubica@azd.cz, sovak.miloslav@azd.cz, reporter@azd.cz

GRAFICKÁ ÚPRAVA A REDAKCE: Communica, a.s., Pod Kotlářkou 3, 150 00 Praha 5

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

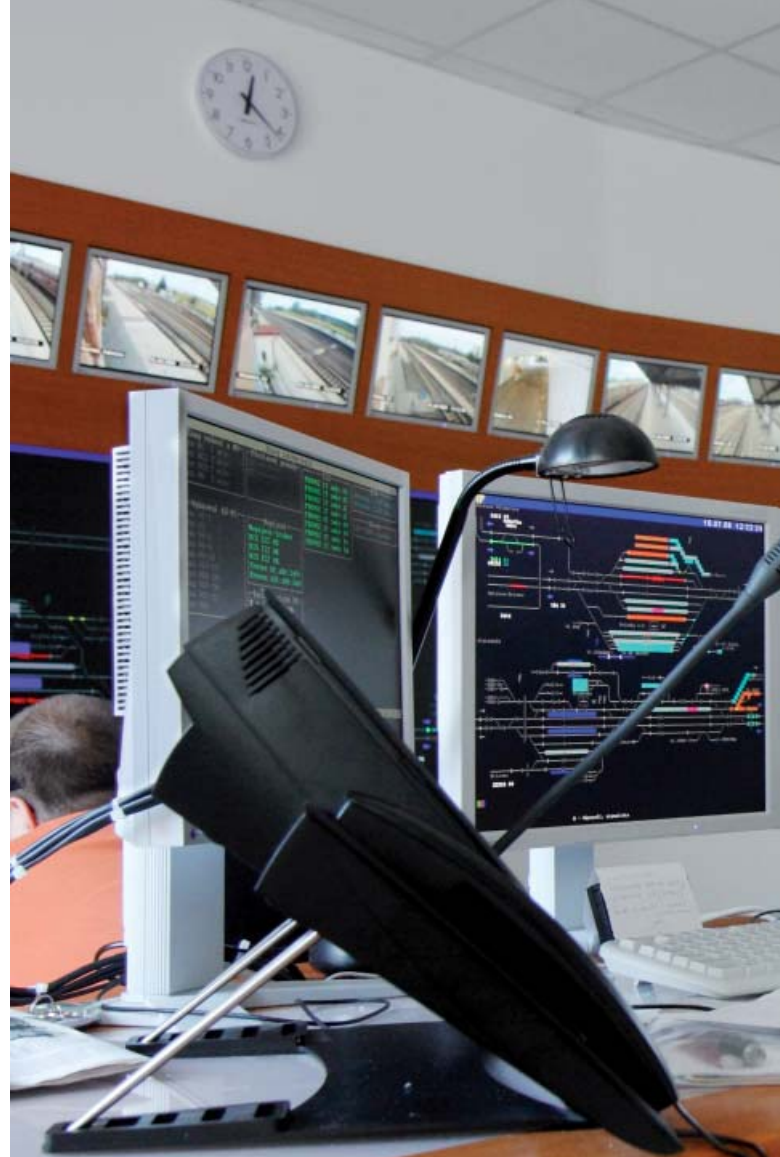
Železniční trať z Přerova do Polanky nad Odrou je nově řízena dálkově

Centrální dispečerské pracoviště Přerov rozšířilo svou působnost o kontrolu nad dalšími 74 kilometry železniční dopravní cesty. Celkem šest dopravních zaměstnanců (4 provozní dispečerů a 2 operátorky) řídí od 29. května 2009 železniční provoz mezi Přerovem–Polankou nad Odrou zahrnující 9 železničních stanic. Umožňuje jim to moderní technologie z dílny české společnosti AŽD Praha. Stavba, dokončená v plánovaném termínu, probíhala za plného železničního provozu od června 2008.

Zadavatelem a investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty. Její generální ředitel Ing. Jan Komárek zdůraznil hlavní přínos realizovaného projektu: „Dálkové ovládání tratě přispěje k efektivnějšímu a bezpečnějšímu železničnímu provozu. Vybudováno bylo v rámci druhé etapy, navazující na dva a půl roku trvající úspěšný provoz dispečinku v Přerově, který dosud umožňoval řízení provozu na stokilometrové trati Přerov–Břeclav z jediného místa. V blízké budoucnosti by na dálkové ovládání z Přerova měly být připojeny i další tratě, zejména pak trať z Břeclavi do Brna a z Přerova do České Třebové.“

V rámci první etapy, tedy tzv. pilotního projektu, proběhly přípravné práce i stavební příprava. Druhá etapa, umožňující

dálkové řízení v žst. Prosenice, Lipník nad Bečvou, Drahotoš, Hranice na Moravě, Polom, Suchdol nad Odrou, Studénka, Jistebník a Polanka nad Odrou, tak mohla probíhat výrazně rychleji. „V době podstatného zvyšování rychlosti vlaků na našich tratích již nestačí řídit provoz na železnici běžným způsobem. Přichází tedy na řadu moderní technologie, které dokážou nejen efektivně řídit provoz, ale také předvídat a řešit případné nestandardní situace,“ řekl Ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel společnosti AŽD Praha.



CDP v Přerově je ryze český produkt, který byl vyvinut, vyroben a postaven společností AŽD Praha.

Dnes je dálkově ovládáno již 24 dopraven na 174 km železniční tratě

Společnost AŽD Praha započala s pracemi na realizaci 2. etapy v červnu 2008 zadáním projekčních prací u firmy SUDOP. Vlastní projektové pracoviště AŽD vypracovalo realizační dokumentaci a přes výrobu adresních strojů, zajištění potřebného hardwaru a vypracování nového softwaru jsme v lednu 2009 zahájili přezkušování zařízení na simulátoru. Souběžně probíhala montáž zařízení na CDP a v dopravnách. Po této fázi jsme přistoupili k postupnému nasazování dálkového ovládání do provozu od Prosenic po Polanku. Celkovou aktivaci dálkových ovládání v rámci druhé etapy jsme ukončili 29. května t. r. Do řízení z CDP tak přibýlo dalších 9 dopraven a včetně první etapy se jedná již o 24 dálkově ovládaných dopraven a samozřejmě i nutných mezistaničních úseků. Celkově se jedná o dálkově řízený úsek v délce 174 km (z Přerova do Břeclavi), řídí jej 5 dopravních dispečerů a 2 operátorky (resp. z Přerova po Polanku zatím 4 dopravní dispečerů a 2 operátorky). Dopravní dispečerů se dělí na





dispečery pro dálkové řízení a pro místní práci. Celé dálkové ovládání je koncipováno a realizováno tak, že základní ovládání je v Přerově na CDP a železniční provoz řídí dispečerů pro dálkový provoz. Zařízení umožňuje i předání obsluhy místním dispečerům pro nutnou práci v dopravních, jako např. pro posun, údržbu či kontrolní činnost na zařízení atd. V nutných provozních případech lze obsluhu předat výpravčím do jednotlivých dopraven a dopravu řídit místně od stanice ke stanici tak, jak tomu bylo před nasazením nové elektronické technologie zabezpečovacích zařízení (staničních, traťových a přejezdových).

K plné automatizaci přispívá špičková technika

Dálkové ovládání není jen aplikace zabezpečovacího zařízení, ale také komunikační systém, který má na starosti nová elektronická sdělovací technika, dále informační systém pro cestující veřejnost, jenž zajišťují nově nasazená informační zařízení ať již vizuální

či zvuková, a konečně informační systém o pohybu vlaků a železničních dopravních prostředků, který zajišťuje přenos čísla vlaku, a graficko-technologická nadstavba (GTN), kterou si lze představit tak, že vlak je na vstupu do dálkově řízeného úseku vybaven číslem pro potřeby systému a pak je jeho pohyb v daném úseku řízen automaticky prostřednictvím zabezpečovací a sdělovací techniky. Řízeno je tak např. stavění vlakových cest, informování cestujících o příjezdech a odjezdech, plnění grafikonu vlakové dopravy atd. Tím v zásadě došlo k minimalizování chyb lidského činitele v řízení vlakové dopravy. Veškerá činnost zabezpečovacího zařízení, dispečerů a operátorů je zaznamenávána na paměťová média, aby byly všechny jejich činnosti v případě potřeby zpětně dohledatelné a prokazatelné.

Uvedení zařízení do zkušebního provozu není možné bez potřebné legislativy, a to kon-

Dálkové ovládání dopraven umožňuje elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA 11, kterým byly dopravní na II. tranzitním koridoru vybaveny již v rámci modernizace železniční dopravy v předcházejícím období.



krétně podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 100/1995 Sb. Zabezpečovací zařízení v železniční dopravě patří mezi tzv. určená technická zařízení, která podléhají jistým speciálním režimům. Proto i uvedení do provozu na základě žádosti zhotovitele po provedení všech kontrol, zkoušek a vystavení potřebných dokladů je v rukou Drážního úřadu. V případě druhé etapy budování dálkového ovládání v rámci CDP Přerov proběhlo úspěšně toto šetření 29. května t. r.

Nejmodernější technologie v české železniční dopravě jsou správnou cestou

Vlastník dopravní cesty – SŽDC, s.o. – hodlá v budoucnu na dálkové ovládání z Přerova připojit další dopravní po jejich modernizaci novou technikou ve směru přes Bohumín na státní hranici se Slovenskou republikou a dále směrem na Českou Třebovou. Další CDP pro I. tranzitní koridor se bude budovat v Praze.

Po více než dvouletém provozu prokázal systém dálkového ovládání z jednoho centra životaschopnost tohoto zařízení a domníváme se, že nastoupená cesta v organizování a řízení železniční dopravy pomocí nejmodernější techniky v ČR je cestou správnou a do budoucna jedinou možnou. Jde tu také o začlenění české železniční dopravy do celoevropského rámce, které není bez modernizace a nasazování nové techniky a technologií možné. Takový je i přístup celé AŽD Praha, jejíž systémy jsou na vysoké kvalitativní úrovni a jsou plně srovnatelné v celoevropském i celosvětovém měřítku. Důkazem toho budiž přijetí AŽD mezi šest nejvýznamnějších evropských výrobců řídicích a zabezpečovacích systémů pro železniční dopravu – UNISIG.

*Ing. Zdeněk Bébar
ředitel Montážního závodu Olomouc*

Racionalizace tratě Zdice–Protivín úspěšně dokončena

Dne 30. června 2009 jsme do ověřovacího provozu uvedli nové řídicí, zabezpečovací a telekomunikační zařízení na trati Zdice–Protivín a splnili požadavky tohoto projektu ve stanoveném harmonogramu stavby. Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa Plzeň, projektovou dokumentaci zpracovala společnost SUDOP Praha a realizací byl za AŽD pověřen Montážní závod Kolín.

Trať mezi Zdicemi a Protivínem se tak zařadila mezi významné železniční úseky, ve kterých jsou využity nejmodernější technologie. Pro cestující veřejnost bude mít rozhodně velký význam zrychlení dopravy, moderní informační systémy (rozhlas, informační tabule a kamery) a maximální bezpečnost provozu, kterou racionalizace přináší. Tento typ modernizace zabezpečovacích zařízení nejenže zvyšuje plynulost a bezpečnost v železničním provozu, ale přináší také racionalizaci práce.

„Protivínka“, jak se této trati mezi železničáři říká, v nedávné době oslavila 130 let od svého uvedení do provozu. Vybudována byla jako hlavní část někdejší rakovnicko-protivínské dráhy, která se podle původního záměru měla stát strategickou železniční spojnici mezi saskými a bavorskými hranicemi. V dnešních dnech je trať významnou spojnici mezi Středočeským a Jihočeským krajem se strategickým napojením na III. tranzitní železniční koridor v žst. Zdice. Denně se zde přepraví stovky cestujících.

Současný trend vede k jednoznačnému zvýšení bezpečnosti

Racionalizace některých nekoridorových železničních tratí v síti SŽDC se v posledních letech stala trendem zajišťujícím výrazně nižší náklady na řízení provozu, lepší komfort cestování, kratší jízdní doby vlaků a v neposlední řadě také vyšší bezpečnost provozu. Stavba s názvem „Racionalizace tratě Zdice–Protivín“ zahrnuje



rozsáhlou modernizací zabezpečovacího zařízení, instalací nového telekomunikačního zařízení, informačních systémů pro cestující ve stanicích a zastávkách a další vybavení. Řídicí a zabezpečovací systém umožňuje dálkové ovládání výhybek, návěstidel a dalších zařízení. Dispečer tak má aktuální informace o stavu všech technologických systémů a o pohybu vlaků v celém řízeném úseku. Stavba dále zahrnuje částečnou rekonstrukci pozemních objektů, stavební úpravy přejezdů a snesení zbytného kolejového zařízení. Výsledkem je řízení traťového úseku Zdice–Protivín z jednoho dispečerského centra umístěného v žst. Březnice.

Moderní elektronický systém ESA 33 řídí celou trať

Traťový úsek Zdice–Protivín je další nově zrekonstruovanou tratí, která je osazena vysoce moderním zabezpečovacím zařízením ESA 33, které využívá plně elektronických panelů EIP (Electronic Interface Panel) s bezkontaktním rozhraním, díky němuž je ESA 33 jako celek velmi spolehlivá a vyžaduje i nižší nároky na údržbu a zastavěný prostor než její předchůdce ESA 11. Jedná se o systém s vyšší bezpečností, který plně respektuje evropské standardy a předepsanou integritu bezpečnosti SIL-4. Zásadním přínosem panelu EIP je jeho kompatibilita s dalšími elektronickými zařízeními, jako jsou počítače náprav PZN1, kolejové obvody KOA1, autoblok ABE-1 a další.

Bezpečnost v mezistaničních úsecích zajišťuje integrované traťové zabezpečovací zařízení AH-ESA 04 a automatická hradla AH 83 a AHP 03. Úrovnňové křížení s pozemními komunikacemi zabezpečuje 19 nově instalovaných přejezdových zabezpečovacích zařízení, z toho 11 typu PZZ-AC a 8 typu PZZ-RE a 39 rekonstruovaných přejezdů. Zabezpečovací zařízení v žst. Březnice a žst. Příbram jsou napájena univerzálním napájecím zdrojem (UNZ). V železničních stanicích Lochovice, Jince, Bratkovice, Milín, Tochovice, Mirovice, Čimelice, Vráž u Písku a Čížová je nainstalován záložní napájecí systém 70-NET. Na trati bylo nasazeno 103 ks počítačů náprav PZN-1. V žst. Čížová byly zachovány stávající kolejové obvody. Dále bylo instalováno 115 nových návěstidel a 77 přestavníků.

Dispečer ví o všem a je v neustálém spojení s tratí

K dálkovému přenosu dat slouží nový komunikační systém zabezpečovacího zařízení KSZZ, který zajišťuje přenos jak bezpečnostně relevantních, tak i diagnostických údajů. Dopravní dokumentace je vedena pomocí graficko-technologické nadstavby (GTN), která je již tradičně nasazována na nově rekonstruovaných tratích. Na dispečerském pracovišti v Březnici byly umístěny moderní zapojovače s dotykovou obrazovkou TouchCall, které dispečerovi zajišťují spojení s celou ovládanou částí tratě. Stuhová rádiová síť TRS umožňuje dispečerovi spojení s lokomotivními četami. Místní rádiové technologické sítě (MRTS) jsou dálkově ovládány pomocí sítě RadioVoice. Moderní přenosové systémy CISCO posílily přenosovou kapacitu pro telematická zařízení rozmístěná na trati. Mezi další instalované systémy patří např. hasicí systém a rozhlasové zařízení. Informační systém pro cestující je v provozu v každé jednotlivé železniční stanici. V neposlední řadě je nutno upozornit na kamerový systém rozmístěný ve stanicích (Lochovice, Jince, Bratkovice, Příbram, Milín, Tochovice, Mirovice, Čimelice, Vráž, Čížová a Březnice). Obrazy z kamer jsou přenášeny k dispečerovi a umožňují mu sledovat dění v neobsazených stanicích.

Provoz na celém úseku tratě ze Zdic do Protivína je řízen z jednoho dispečerského stanoviště umístěného ve stanici Březnice, přičemž dispečer je v rádiovém spojení se všemi lokomotivními i vlakovými četami. Z dispečerského stanoviště je dálkově ovládáno taktě 11 železničních stanic: Březnice, Lochovice, Jince, Bratkovice, Příbram, Milín, Tochovice (odbočka Přední Poříčí), Mirovice, Čimelice, Vráž u Písku a Čížová, přičemž žst. Příbram je možné v případě potřeby předat k místnímu ovládání.

Racionalizace tratí na území ČR je odrazem celoevropského trendu několika posledních let. Výstavbou moderních technologií dochází k náhradě lidského faktoru v procesu řízení železniční dopravy. V tomto případě moderní zařízení nahradí profese jako signalista, výpravčí, hláskář nebo závorář. Náklady spojené s racionalizací se díky automatizovanému provozu v průběhu několika let vrátí.

Odbor propagace





Optimalizace tratě Plzeň–Stříbro

Dne 5. května byla slavnostně ukončena stavba III. tranzitního železničního koridoru „Optimalizace tratě Plzeň–Stříbro“. Modernizace III. koridoru byla zahájena v březnu 2006 a jedná se o první dokončenou stavbu na dopravním rameni Plzeň–Cheb. Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, s.o. Projekt stavby zpracovala společnost SUDOP Praha a na realizaci se podílelo sdružení Západní expres, které tvoří společnosti OHL ŽS, Skanska ŽS, Subterra a Leonhard Weiss. Stavba za téměř 4,2 mld. Kč byla spolufinancována z Fondu soudržnosti Evropské unie. Dodávku a montáž zabezpečovacího a sdělovacího zařízení provedl za AŽD Praha Montážní závod Kolín ve spolupráci s divizí Teleinformatika.

Stavba traťového úseku Praha–Plzeň je součástí modernizace III. tranzitního železničního koridoru Cheb–Plzeň–Praha–Česká Třebová–Ostrava–Mosty u Jablunkova, k jehož realizaci se Česká republika zavázala v rámci mezinárodních dohod. Územně stavba začíná železničním mostem přes Vejprnickou ulici v Plzni, kde navazuje na připravovanou stavbu „Průjezd uzlem Plzeň“, a končí před plzeňským zhlavím žst. Stříbro, které dále navazuje na již budovanou stavbu „Optimalizace tratě Stříbro–Planá u Mariánských Lázní“. Stavba představuje optimalizaci železniční tratě v délce 29,1 km včetně rekonstrukce všech železničních stanic. Přestavby zahrnovaly zejména úpravy kolejového

svršku a spodku, vybudování nových nástupišť a podchodů, rekonstrukci zastávek, pozemních objektů, trakčního vedení a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v celém úseku. Stejně jako částí byla také výstavba druhé koleje mezi stanicemi Kozolupy a Pňovany, která zajistila zvýšení provozní kapacity.

Nové parametry traťového úseku:

- třída zatížení D4 UIC
- traťová rychlost až 140 km/h pro vozidla s naklápěcí technikou a do 110 km/h pro klasické soupravy
- upravená kolejíště železničních stanic Plzeň–Křimice, Kozolupy, Pňovany a Vranov



- výstavba nové železniční zastávky Zadní Skvrňany
- rekonstrukce stávajících zastávek Vochovy, Plešnice, Pňovany a Sulislav
- zvýšení kapacity úseku Kozolupy–Pňovany, kde došlo ke zdvojkolejnění tratě
- výrazné zlepšení směrových poměrů
- celý traťový úsek splňuje parametry uvedené v mezinárodních dohodách AGC a AGTC
- železniční trať se nachází v geograficky složitém území, přesto se na téměř 22 km podařilo dosáhnout traťové rychlosti 100–120 km/h pro běžné soupravy a na zbývajících 7 km rychlosti 90 km/h.

Zabezpečovací zařízení

Pro zabezpečení kolejí stanic byla v žst. Plzeň-Křimice, Kozolupy, Pňovany a Vranov u Stříbra vybudována nová elektronická zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ESA 11. V žst. Vranov u Stříbra bylo nainstalováno zařízení ESA 11 se vzdálenou řídicí úrovní umístěnou v žst. Pňovany. V žst. Plzeň-Jižní předměstí byla provedena úvazka elektronického autobloku

Náhradním napáječem je místní síť. Pro zabezpečení traťových úseků bylo vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení soustředěného elektronického automatického bloku typu ABE-1. Úrovňové přejezdy a přechody ve stanicích a v traťových úsecích jsou vybaveny novými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními s celými závory typu PZZ-EA. Volnost jízdních cest je ve všech stanicích a traťových úsecích

storách jsou nově řešeny sdělovací rozvody a stávající telefonní technika byla nahrazena novým spojovacím systémem.

Tať nyní disponuje moderními technickými parametry pro zvýšení rychlosti a bezpečnosti železničního provozu.

*Ing. Petr Lapáček
obchodní ředitel*



ABE-1 do stávajícího zabezpečovacího zařízení SZZ-ETB s výstrojí ABE-1 soustředěnou do žst. Plzeň-Křimice.

V rámci stavby bylo vybudováno dálkové ovládání staničních zabezpečovacích zařízení z pracoviště dálkového ovládání JOP umístěného v Purkyňově ulici. V případě poruchy převzmu místní ovládání pohotovostní výpravčí. Staniční zabezpečovací zařízení bylo doplněno moduly na vyhodnocování splněního grafikonu, na vedení dopravní dokumentace a na graficko-technologickou nadstavbu grafikonu na úrovni dálkového ovládání.

Vnitřní část zabezpečovacího zařízení byla umístěna ve stávajících budovách, pro tento účel upravených, kromě žst. Vranov u Stříbra, kde byla postavena nová technologická budova. Součástí zabezpečovacího zařízení bylo také zřízení klimatizace stavědlových ústředí. Dopravní kanceláře byly ponechány ve stávajících prostorách.

Nová návěstidla jsou světelná a nové třířádkové elektromotorické přestavňáky se snímači polohy jazyků jsou rozřezné i nerozřezné podle typu výhybek. Kolejové obvody na staničních kolejích jsou typu KOA1 o frekvenci 275 Hz. Kódování je prováděno po celé délce hlavních a předjízdových kolejí. Napájení zabezpečovacího zařízení je zajištěno z UNZ se základním napáječem z trakčního vedení 25 kV/50 Hz.

zajišťována pomocí kolejových obvodů, případně pomocí počítačů náprav. Na traťových kolejích jsou zřízeny kolejové obvody typu KOA1 o frekvenci 75 Hz.

Telekomunikační zařízení

V celém úseku tratě byly upraveny a doplněny stávající rádiové systémy tak, aby je bylo možno začlenit do nové technologie a aby zabezpečovaly potřeby této stavby včetně dispečerského řízení tratě. Vybudovaly byly rozhlasové systémy pro informování cestujících ve stanicích a zastávkách, dále vizuální informační systém (mimo žst. Vranov u Stříbra) a systém pro automatická hlášení a automatické vizuální informování sestávající z řídicího systému umístěného v dispečerském centru a z dislokovaných stanic umístěných v jednotlivých železničních stanicích. V nově budovaných pro-





Důležitá přechodová stanice Česká Kubice je v novém funkčním i estetickém pojetí



Ve čtvrtek 18. června 2009 byla slavnostně ukončena stavba „Rekonstrukce koleje a výhybek v žst. Česká Kubice“. Na malém nádraží u hraničního přechodu Česká Kubice se sešli zástupci investora, zhotovitele, ministerstva dopravy a místní samosprávy, aby společně uvedli do provozu zrekonstruovaný traťový úsek s novým moderním staničním a traťovým zabezpečovacím zařízením, které dodala naše společnost.

Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC). Ing. Miroslav Konečný, náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy, uvedl: „Železniční stanice Česká Kubice je z pohledu železniční infrastruktury důležitou přechodovou stanicí do Spolkové republiky Německo a z této skutečnosti vycházela rovněž celá příprava stavby. Realizovaná změna konfigurace kolejiště zcela odpovídá současným požadavkům na dopravu a zároveň přinesla možnost vytvořit ve stanici nová moderní nástupiště.“ Projektovou dokumentaci stavby zpracovala společnost H-PRO spol. s r.o., zhotovitelem se na základě výběrového řízení stalo sdružení pod názvem Česká Kubice, sestávající z akciové společnosti EDIKT, jako vedoucí sdružení, ze společnosti AŽD Praha s.r.o. a EUROVIA CS, a.s. Finanční prostředky pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury se spolufinancováním z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava. Celkové investiční náklady na stavbu představují částku cca 206 milionů korun.



Spojení funkčních a estetických parametrů

V rámci stavby, která začala v květnu 2008, byl rekonstruován železniční svrsek a spodek pro zajištění normového technického stavu a byly provedeny další práce pro zlepšení technických parametrů železniční stanice. Stěžejní záležitostí pro zlepšení komfortu cestujících bylo vybudování zcela nových nástupišť, která splňují předepsané parametry pro pohodlné nastupování, vystupování a dobrou orientaci (navigační pruhy). Vybudovány byly také zcela nové přístupové trasy a osvětlení usnadňující pohyb handicapovaným lidem. Provoz na traťovém úseku Domažlice–Česká Kubice–Furth im Wald řídí elektronické stavědlo typu ESA 33 s jednoduchým obsluhým pracovištěm v dopravní kanceláři. Propojením zařízení a dálkového ovládání byla vyřešena také návaznost na traťové zabezpečovací zařízení ve směru na Domažlice a Furth im Wald.

Důležitá zařízení a vybavení prošla modernizací

V rámci rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení bylo nově instalováno 11 výhybek, z toho deset je typu J49 II. generace na betonových pražcích a v hlavní koleji jsou 4 výhybky se žlabovým pražcem. Všechny výhybky byly opatřeny elektromotorickým přestavítkem. Dalšími prvky modernizace bylo doplnění informačního systému včetně rozhlasu, kamerového systému pro sledování pohybu v kolejišti. Byly položeny stovky metrů nových optických a metalických kabelů, také všechna železniční návěstidla jsou nová. Provedena byla rovněž úprava všech 4 staničních kolejí včetně výhybkových částí, jež byly svařeny do bezстыkové koleje. Provedené úpravy umožňují maximální povolenou rychlost 70 km/h na hlavní koleji, na ostatních kolejích je to 50 km/h. Volnost traťového úseku zajišťují počítače náprav typu PZN-1. Technologické zařízení se stavědlovou ústřednou, záložní akumulátorové baterie a zařízení nového informačního systému jsou umístěny v nově vybudovaném objektu. V rámci realizace silnoproudých rozvodů a zařízení byla postavena napájecí trafostanice.

Redakce

Nové dopravní hřiště v Radotíně

V pondělí 27. dubna 2009 bylo za účasti radního hlavního města Prahy pro dopravu Radovana Šteinerja a starosty Prahy 16 Karla Hanzlíka slavnostně otevřeno nové dětské dopravní hřiště, které vzniklo v areálu ZŠ Loučanská v Radotíně. Výstavbu realizovala společnost Ekologické a inženýrské stavby a AŽD Praha dodala veškeré technologické vybavení.

Na 840 m², které tvoří plochu nového dětského hřiště, se nachází velký kruhový objezd, světelná čtyřramenná křižovatka a připravena je také instalace železničního přejezdu. Nechybí samozřejmě svislá dopravní značení, přechody pro chodce či parkoviště. Simulaci provozu zajišťuje mikroprocesorový řadič MD-1, který AŽD vyvinula speciálně pro dětská dopravní hřiště. Pro praktický trénink jej však mohou efektivně využít i autoškoly nebo automotokluby. Jedná se o inteligentní jednotku umožňující z jednoho místa simulovat řízení provozu na křižovatkách včetně odezvy na výzvu chodcům tlačítkem.



Co největší přiblížení reálnému provozu, avšak bezpečnější

Aktuálním trendem je, aby provoz na dětských dopravních hřištích co nejvíce připomínal podmínky na skutečných komunikacích, aby si děti mohly základní pravidla silničního provozu

procvičit praktickou a zároveň bezpečnou formou. „Námi instalovaná moderní dětská dopravní hřiště odpovídají koncepci metodiky dopravní výchovy vydané sdružením BESIP“, říká Ing. Vladimír Ketner, obchodní ředitel pro silniční telematiku z AŽD, a dodává: „Technologická zařízení použitá na hřištích jsou mnohdy v podstatě zmenšeninou zařízení umísťovaných na silnicích.“

Děti si tak mohou vyzkoušet například projíždění křižovatkami, zastavení a vyjždění od okraje vozovky, objíždění překážky nebo předjíždění ostatních účastníků silničního provozu. Na některých hřištích si mohou nacvičit také chování řidiče před železničním přejezdem a při jeho projíždění.

Redakce

AŽD připravuje vydání nového slovníku

Po prvotním úspěchu unikátního slovníku zabezpečovací techniky, který naše společnost vydala v roce 2005, připravujeme v současné době nové vydání.

Odbor zahraničního marketingu a obchodu zaktualizoval a rozšířil původních 5000 hesel o další odborné výrazy a kromě anglického jazyka také o nové jazykové mutace – ruštinu a srbštinu. Vydání nového slovníku se plánuje na konec července. Slovník vyjde v knižní podobě v nákladu 500 ks a ve stejném množství bude k dispozici také v elektronické verzi.

-red-



Nová modro-žlutá „Bardotka“

AŽD se, podobně jako např. ČEZ nebo Poštovní spořitelna, zařadila mezi majitele reklamy na kolejích.

Modro-žlutá „Bardotka“ je první motorovou lokomotivou Českých drah, která je celá pokryta

reklamním nátěrem. Zatím byla k tomuto účelu používána pouze elektrická hnací vozidla.

Grafickou úpravu lokomotivy navrhla a zrealizovala společnost Railreklam počátkem června a poprvé byla veřejnosti představena v pondělí

8. června před sídlem AŽD. Lokomotivu ve firmenních barvách a s logem AŽD mohou cestující vídat na pravidelných rychlíkových spojích na trase Praha–Zdice–Písek–České Budějovice.

-red-



Účast AŽD na veletrhu železničních dodavatelů v USA

Ve dnech 18.–20. 5. 2009 se v konferenčním centru města Nashville (stát Tennessee) konal veletrh Severoamerické asociace železničních dodavatelů (Railway Systems Suppliers, Inc. – RSSI). Současně proběhla minikonference několika sekcí asociace AREMA (American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association). Firma AŽD byla pozvána k účasti na základě jednání, která proběhla v průběhu loňského veletrhu InnoTrans v Berlíně.

Asociace železničních dodavatelů byla založena v roce 1966 jako Railway Signal and Communication Suppliers Association, Inc. Dnes pod názvem Railway Systems Suppliers, Inc. sdružuje 225 společností dodávajících ši-

roké spektrum produktů pokrývajících potřeby amerických a kanadských železnic.

Asociace AREMA byla založena v roce 1997 spojením 3 menších technických asociací (American Railway Bridge and Building Association,



the American Railway Engineering Association a the Roadmaster's and Maintenance of Way Association) s komunikační a zabezpečovací asociací American Railroads. Výsledkem je dnes organizace, která má obrovský vliv na celý plánovaný program modernizace železniční dopravy Severní Ameriky. Členské firmy asociace AREMA se významně podílejí na údržbě celé železniční infrastruktury včetně mostů a nádraží. Účast této organizace v Nashvillu byla jen malou předehrou k výroční konferenci v Chicagu, která proběhne ve dnech 20.–23. 9. 2009.

Specifika a odlišnosti americké železniční sítě

Americká železniční infrastruktura se významně liší od evropské. Celková délka železniční sítě je nyní cca 228 000 km první třídy, která mimo hlavních tratí zahrnuje také mnoho lokálních tratí a vleček. Většinu tratí dnes vlastní sedm společností, konglomerátů, mezi kterými je největší Union Pacific. Tato společnost vznikla fúzí společností Burlington Northern a Santa Fe, které během desetiletí absorbovaly mnoho menších společností, např. Great Northern Railway, Northern Pacific Railway, Chicago, Burlington and Quincy Railroad nebo Spokane, Portland a Seattle Railways. Z finančního hlediska jsou tyto „skupiny“ železničních společností řízeny centrálně, ale z provozního hlediska existují značné rozdíly v použité technologii, typech organizační a provozní struktury jednotlivých historicky spjatých železničních sítí. Oproti různorodosti národních železnic, tak jak ji známe v zemích EU, však platí na území celé Severní Ameriky jednotné technické normy vytvářené komisemi odborných asociací pod dohledem Federal Railroad Administration (FRA).

Naše dálkové ovládání vzbudilo zájem

Letošního veletrhu se zúčastnilo přes 140 dodavatelů, u jejichž stánků se střídaly skupiny odborných zástupců privátních železničních společností, předměstské dopravy (Light Rail) a státních organizací včetně několika železničních asociací. AŽD zastupoval Ing. Petr Liška,



BRUSELSKÉ OKÉNKO

který také vystoupil na konferenci s příspěvkem představujícím schopnosti společnosti a její úspěchy na mezinárodních trzích včetně technické prezentace zařízení dálkového ovládání železniční dopravy, které si získalo velkou pozornost odborníků, jistě také z důvodu plánované racionalizace dopravní infrastruktury v mnoha státech USA za podpory nové federální vlády a administrativy.

Konferenční program byl rozdělen do několika sekcí dle tematického zaměření, jako např. rozvoj osobní dopravy, údržba železniční cesty a rádiové komunikace. Teoretické příspěvky se dotýkaly především plánovaných změn legislativy i financování plánované výstavby nových tratí pro vyšší rychlosti a potenciální role mezinárodních organizací v přestavbě a modernizaci chátrající infrastruktury. Z hlediska rychlosti budoucích rychlovlaků zvolila americká administrativu umírněný přístup, kde „rychle“ bude znamenat v nejnižší kategorii 145–177 km/h na koridorech délky 160–800 km, zatímco v nejvyšší kategorii bude pro nově budované samostatné tratě na vzdálenosti 320–965 km vyhrazena rychlost 240 km/h. Většina tratí je doposud optimalizována pro nákladní dopravu, která v Severní Americe tvoří přes 80 %.

AŽD má příležitost vstoupit na americký trh

Na veletrhu se šířila velmi optimistická nálada mezi dopravci a potažmo i dodavateli, a to z důvodu rozšíření krizových investic federální vlády. Původně zamýšlených 8 miliard USD pro železnice bylo navýšeno na 13 miliard s tím, že po uvolnění 8 miliard v roce 2010 bude v následujících 5 letech uvolňována 1 miliarda každý následující rok. To je velmi dobrá zpráva i pro evropské výrobce, protože pro mnoho kategorií železničních zařízení v USA neexistuje dostatek společností se zkušenostmi a zázemím výrobců v EU.

V neformálních diskusích během veletrhu naznačili zástupci jednotlivých soukromých železnic, že pro specializované a vysoce fundované firmy jakou je AŽD, se otevírá významná příležitost vstoupit na americký trh v oblasti zabezpečovacích zařízení, jednotlivých komponentů a systémů dálkového řízení dopravy. A tato perspektiva je dlouhodobá. S výhledem na příští desetiletí do roku 2035 plánuje americká vláda, mimo současných krizových investic, dlouhodobou podporu nutné modernizace celé železniční sítě s dalšími finančními prostředky ve výši 135 miliard dolarů.

Ing. Petr Liška, ZMO

● V prvním červnovém týdnu probíhal náročný proces vyhodnocování infrastrukturních projektů pro financování z rozpočtu TEN-T pro rok 2009. Odborná veřejnost nyní očekává výsledky a na ně navázané rozdělení finančních prostředků. Česká republika do této výzvy přihlásila Projekt ETCS pro úsek Děčín–státní hranice–Kolín.

● Na základě případů s nestopcentní kompatibilitou produktů ETCS od různých výrobců, které se vyskytly ve Španělsku, přišla UNIFE s iniciativou na testování interoperability (UNIFE ERTMS Remote Testing Demonstration). V jejím rámci se dne 4. 6. uskutečnilo testování propojením reálných zařízení v různých laboratořích. V Berlíně byly zapojeny laboratoře Thales a Siemens a v belgickém Charleroi laboratoř Alstomu. Akce byla uspořádána primárně pro UIC ERTMS Platform (cca 20 železničních správ) a pro Evropskou komisi DG TREN, Evropskou železniční agenturu (ERA) a zámce z řad průmyslu. Tyto testy mají do budoucna omezit finanční a časovou náročnost testování v reálném provozu tím, že výrobce si bude moci otestovat podle připravených scénářů a konfigurací založených na publikovaných UNISIG Interoperability Test Guidelines (Subset 110) a Interoperability Test Environment Definition (Subset 111-1) v různých konfiguracích zařízení od různých výrobců.

● AŽD podporuje cyklus výstav českého umění v Evropské komisi – v rámci českého předsednictví probíhal cyklus „Českýma očima“, jehož posláním bylo představení nejlepších českých hodnot včetně umění, vědy i tradic. Součástí tohoto cyklu byla i řada výstav výtvarného umění, např. Borise Jirků, Petra Vogela a Petra Larvy, které zaštítil evropský komisař Vladimír Špidla a jejichž hlavním partnerem se stala AŽD. Na adresu našeho partnerství se vyjádřila jednatelka AŽD Ing. Alice Dicková: „Společnost AŽD dlouhodobě podporuje širokou škálu umění a umělců. Bereme to jako protíváhu k našim čistě technickým výrobkům, které mají pouze digitální duši. A protože české umění má být podporováno českou společností, přijala AŽD podporu s radostí.“ Dále se v sídle Evropské komise v rámci tohoto cyklu uskutečnily výstavy Jana Barty, Margarity Titlové Ylovski a dalších.

Ing. Vladimír Kampík
ředitel zastoupení AŽD při EU

Business Breakfast v Lichtenštejnském paláci

U příležitosti návštěvy litevského prezidenta Valdase Adamkuse v České republice a vzhledem k našim významným aktivitám v Litvě byla naše společnost pozvána na obchodní snídani organizovanou prezidentem České republiky Václavem Klausem, která se konala 10. dubna v Lichtenštejnském paláci v Praze na Kampě. Nejvýznamnější čeští dodavatelé tak měli příležitost pobavit se nejen přímo s litevským a českým prezidentem, ale také s nejvyššími představiteli litevského ministerstva pro ekonomiku.

-red-





Důležité je vnímat svou práci jako součást celku a nést za ni plnou odpovědnost

říká v našem rozhovoru Ing. Zdeněk Bébar, ředitel Montážního závodu Olomouc.

› **Od října loňského roku působil ve funkci ředitele olomouckého závodu. S jakou představou jste do vedení přicházel, na co jste se zaměřil a co chcete změnit?**

Do funkce ředitele Montážního závodu Olomouc (MZO) jsem nastoupil 1. října 2008 poté, co jsem přijal nabídku pana generálního ředitele. Olomoucký závod není inženýringovou složkou, což plně vyhovuje mým představám. Nastoupil jsem do plně funkční OJ AŽD Praha s.r.o. Kromě plnění úkolů na stavbách je v mé kompetenci také personální práce, a to konkrétně zajištění náhrady zkušených a odborně zdatných zaměstnanců, kteří by si již zasloužili za roky odvedené práce nastoupit na zasloužený odpočinek a svůj čas využít dle svých představ a ne podle mých požadavků. Tento směr jsem již začal realizovat. Přiznávám zároveň, že je velmi obtížné najít za ně náhradu. Nicméně

k postupnému „omlazení“ musí dojít a doufám, že se mi spolu s personalisty tuto oblast podaří během pěti let změnit k lepšímu. Jsem optimista a mladým věřím. Potřebuji příležitost a správné vedení, aby se stali platnými členy kolektivu MZO. Technicky a odborně připravené lidi pro naši činnost pracovní trh ani školství v této republice nenabízí.

› **Jaké manažerské kompetence a v jakém pořadí důležitosti by měl mít člověk v ředitelském postavení?**

Funkce vedoucího pracovníka na všech úrovních i ředitele vyžaduje především jistou dávku odborných znalostí a především komunikativnost, včas zaujmout stanovisko a rozhodnout. Problémy se musí řešit někdy operativně s jistým nadhledem a se znalostí věci. Funkce ředitele vyžaduje jakousi přirozenou autoritu,

ale podotýkám, že se na ní musí stále pracovat. Tomu jsem se naučil v mé dosavadní profesní kariéře ať už jako projektant SZT, provozní inženýr, technický či provozní náměstek až po přednostu odborné správy u ČSD, ČD, a.s., a SŽDC, s.o. Jistě dovednosti a znalosti jsem získal i při přednáškové činnosti pro různé soukromé společnosti.



Post ředitele montážního závodu dle mého názoru vyžaduje tzv. tah na branku. Získat zakázku, uchopit ji a přímou cestou či s jednou nebo více kličkami se propracovat k cíli.

Sportovní terminologii jsem použil záměrně, vždyť kolektiv zaměstnanců je potřeba správně řídit, aby došel ke stanovenému cíli. V našem závodě máme dobrý základní kádr, který je třeba doplnit o nové talenty a vést je. Potřebné je odvést kvalitní mravenčí práci pro svůj dobrý pocit, ale i pro celek. Život mě naučil, že je potřeba stále nahlížet „pod pokličku“, tím mám na mysli to, že lidé nechtějí nést odpovědnost za svou práci, natož pak za celek. Stále kolem sebe vidím jistou dávku alibismu, rozměňování odpovědnosti atd. Stále je třeba lidi popostrkovat. A to je mravenčí práce, která není vidět, ale je nutná.

› Došlo s vaším nástupem i na organizační změny v rámci závodu?

Po svém nástupu do funkce jsem neprovedl žádné organizační změny. Domnívám se, že by to bez důkladného poznání a analýzy chodu závodu a při počtu a objemech staveb, které realizujeme, nebylo vhodné. Zatím dochází k personálním obměnám ve stávajících funkcích a stávající struktuře.



› Na jakých projektech či stavbách MZO aktuálně pracuje?

Realizujeme několik staveb na území ČR a také v zahraničí. V letošním roce postupně dokončíme celou řadu dlouhodobých projektů, jako např. optimalizaci tratě Benešov–Strančice, elektrizaci tratí Šatov–Znojmo, Zábřeh–Šumperk, 1. etapu výstavby odstavného nádraží v Brně či rekonstrukci železničního uzlu Břeclav. Všechny tyto stavby spojuje společná nová technika, tedy elektronická staniční (SZZ), traťová (TZZ) a přejezdová (PZZ) zabezpečovací zařízení doplněná o dálkové ovládání. Dále zmíním pro-

jekt Interoperabilita v úseku Břeclav–Brno, kde se v těchto dnech realizují nezbytné úpravy pro umožnění zajištění mezinárodních vlaků na území ČR. Další důležitou stavbou, která přechází do dalších let, je optimalizace tratě Mosty u Jablunkova–Bystřice nad Olší, kde do provozu uvádíme staniční, traťová a přejezdová zařízení. Na tuto stavbu bude navazovat projekt optimalizace tratě Bystřice nad Olší–Český Těšín a pokračovat budeme modernizací tratě Votice–Benešov u Prahy. K těmto stěžejním projektům realizujeme i některé menší, tzv. doprovodné stavby. Takovou je např. zabezpečení tramvajové tratě Vřesinská–Zátíší v Ostravě, kterou se nám podařilo vyprojektovat, vyvinout, projednat, postavit a uvést do provozu za rekordních 8 měsíců. Dále sem patří aktivace staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení v žst. Kroměříž a mnohé další.

Co se týká našich zahraničních aktivit, ty jsou pro nás zajímavé především tím, že provádíme tzv. šéfmontáž, tedy dodávku i montáž technologie, a ostatní práce smluvně zajišťují místní firmy. Mezi naše stěžejní zahraniční destinace patří Slovensko a Bělorusko, kde působíme již několik let. Nově budeme realizovat PZZ v Řecku, dále SZZ v Íránu a SZZ a TZZ v Turecku. Připravujeme se i na vstup do Litvy.

Všechny uvedené stavby bychom samozřejmě nemohli realizovat, aniž by je někdo připravil, vysoutěžil, vyprojektoval, vyvinul patřičné technologie a software, vyrobil a samozřejmě materiálově zajistil. Všem složkám AŽD proto za tuto spolupráci děkuji.

› Jaký odhadujete budoucí vývoj v oblasti tuzemských a zahraničních zakázek?

Práce v tuzemsku ubývá a ubývat bude, pokud stát a vlastníci nepřistoupí k zamýšleným záměrům, např. k budování vysokorychlostní tratě apod. Důležité proto je orientovat se



ING. ZDENĚK BÉBAR

Narodil se 27. ledna 1956 ve Vyškově, je ženatý a má dceru. Po studiu na gymnáziu absolvoval Vysokou školu dopravní v Žilíně, obor zabezpečovací a oznamovací techniky, postupně si manažerské vzdělání doplnil dvouletým studiem na Škole manažerského rozvoje. Za 28 let praxe prošel u Českých drah pozicemi projektant, inženýr železniční dopravy, technický a provozní náměstek. Od roku 2004 zastával funkci vedoucího provozního oddělení a od září téhož roku přešel na pozici přednosty SSZT v SDC Zlín. V současné době působí na pozici ředitele Montážního závodu Olomouc.

více na zahraničí a dostatečně na to připravit zaměstnance. Při realizaci zahraničních zakázek získávat a potvrzovat jméno kvalitní firmy a tím si otevírat další pracovní příležitosti. A to se AŽD jako celku dosud daří.

› Z vašeho předchozího působení, SŽDC, jste odešel z pozice přednosty do funkce ředitele závodu. V čem je to pro vás změna?

V SŽDC jsem působil ve funkci přednosty odborné správy sdělovací a zabezpečovací techniky. U ČSD, ČD a SŽDC jsem během své profesní kariéry řídil kolektivy od 250 po posledních 86 zaměstnanců. Tyto proměny měla na svědomí permanentně probíhající restrukturalizace ČSD a snižování stavu zaměstnanců. U SŽDC jsem měl v posledním roce v řízeném kolektivu jen zaměstnance se středoškolským a vyšším vzděláním. V MZO je spektrum lidí přece jenom širší, což vyžaduje individuální přístup ke každému.

Další změnou je, že v dřívějším působišti jsem pracoval s náklady v desítkách milionů a v MZO se pohybují o několik řádů výše – jak by řekl náš

bývalý premiér a současný prezident – skoro v makroekonomice. Co se týká skladby pracovního dne, tak to, co jsem dříve procestoval ve vlacích, dnes trávím v práci.

Změnu vidím především v tom, že jsem přešel od organizace, která zabezpečovací techniku provozovala a udržovala, ke společnosti, která tuto techniku vyvíjí, vyrábí, montuje a dodává. Dále v tom, že dříve jsem operoval v prostoru vymezeném vždy hranicemi organizační jednotky, dnes působíme na celém území ČR i v zahraničí. A v neposlední řadě je změna v tom, že musím často jednat se spoustou lidí z různých organizací, společností, se zhotoviteli atd., což je na jedné straně přínosné a na straně druhé jsou jednání s některými lidmi poměrně obtížná. To pro mě ale není nic nového. Mám za sebou bohaté zkušenosti, které jsem čerpal během 28 let práce pro železnici na Mo-

ravě v různých funkcích a organizacích. Lidé, kteří se pohybovali kolem železnice, jí zůstali věrní. A i když je po sametové revoluci zavál vítr třeba jinam, nejsme si v mnoha případech cizí. Se spoustou lidí se znám osobně a to je devíza k nezaplacení.

➤ A jaký je váš mimopracovní život? Čemu se nejraději věnujete ve svém volném čase?

Patřím k lidem, kteří chvíli neposedí. Tedy i volný čas trávím především aktivně a velmi různorodě. Nazval bych se „Ferdou mravencem – práce všeho druhu“. Za svůj dosavadní život jsem zvládl opravovat motory, zedničit, vyrábět nábytek, provádět pokladačské a obkladačské práce, elektroinstalace atd. Aktivně jsem sportoval – 25 let jsem hrál závodně basketbal. Mimochodem, to je dobrý vklad pro kolektivní práci. Dnes sportuji spíše individuálně: běhám,

lyžuji, jezdím na kole, na koni, autem, věnuji se horské a poznávací turistice, a to většinou s rodinou. Vyrážíme vždycky dohromady – já, manželka, dcera a psi. No a k tomu se ještě přidá další havěť, jako kočky, ryby a vůbec všechno, co nám donesou sousedé domů. Abyste rozuměli, dcera je veterinářka, takže u nás spousta zvířátek přebývá, než se nám podaří sehnat jim nové majitele. V poslední době jsem se začal opět zdokonalovat v angličtině a ruštinu si snad vybavím, až vycestuji do Běloruska. Zkrátka nedokážu moc odpočívat. Relaxuji změnou činností od práce hlavou k práci rukama, při tom poslouchám hudbu a tak stále dokola.

➤ Děkujeme za rozhovor.

*Lubica Jáglová
odbor propagace*

Blahopřání jubilantům

Vedení společnosti a odborové organizace OSŽ děkují všem spolupracovníkům, jejichž životní a pracovní jubilea připadla na 2. čtvrtletí roku 2009, za vykonanou práci a přejí jim hodně štěstí, osobní spokojenosti, rodinné pohody a především pevné zdraví.

ŽIVOTNÍ VÝROČÍ

70 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Jiří Šonka

65 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Jaroslav Špelina, Ing. Miroslav Rešl, Mgr. Vlastimil Kolísko
DTI PRAHA
Vladimír Trejtnar

60 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Dana Lipovčanová, Ing. Josef Straka
ZÁVOD TECHNIKA
Jitka Polanská

DTI PRAHA

Ing. Jiří Šanda
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Pavel Toman, Michal Kmínek
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jaroslav Vyhánělek
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jiří Brázda, Zdeněk Kopečný,
Stanislav Novotný, Stanislava Polednová
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC
Milan Madar, Anna Antoňová

55 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Ladislav Seidl

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN

Vladimír Šitých
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Anna Zagrapanová, Pavel Šíp
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Božena Huttová, Josef Sazima
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Ing. Ján Alberty, Zdeněk Francálek
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC
Pěva Hradilová, Hana Malušová

50 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Zdeněk Chrdle, Jan Lebeda,
Ing. Milan Němeček
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Petr Brinza

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC

Miroslav Ženčák, Aleš Krivánek
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Drahomíra Cviklová
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC
Boris Bařinka

DO STAROBNÍHO DŮCHODU ODEŠLI, RESP. ODEJDOU

ZÁVOD TECHNIKA

Ing. Stanislav Šrb
DTI PRAHA
Jiří Pospíšil
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jan Filar, Jiří Kouřil
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Milan Novotný, Ludmila Počarovská
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ing. Mojmir Souček, Jan Srna,
Anton Kučera, Ladislav Habáň,
Bohumil Brychta
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jiří Vácha, Zdeněk Znojemský
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC
Bernard Šafařík

PRACOVNÍ VÝROČÍ

45 LET

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC
JUDr. Alena Sazovská



**Uznání a zvláštní poděkování patří
Ing. Michalu Bolkovi ze ZMO, který
získal zlatou Janského plaketu za
45 bezplatných odběrů krve.**

40 LET A VÍCE

DTI PRAHA
Jiří Pospíšil
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Petr Krejčíř

30 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Alice Dicková
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Karel Šimáček
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Milan Mrtvý
ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD OLOMOUC
Jarmila Lakvová

25 LET

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jan Kohoutek
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Miroslav Žiška

20 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Patricia Lukešová, Ing. Emil Šmatláh
DSE BRNO
Petr Fabšič
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Andrej Bialko
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Vladimír Chytil, Ferdinand Páleníček, Ferdinand Mirjak
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Gabriel Budinský

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



AŽD Košice – dynamická společnost s mnoha úspěšně realizovanými projekty

Akciová společnost AŽD Košice byla založena v říjnu roku 1999 ještě bez vlastnického podílu AŽD Praha. V tomto období probíhala soutěž na dodávky technologií pro výstavbu koridorových tratí na síti Železnic Slovenské republiky (ŽSR). AŽD Praha získávala postupně vyšší majetkový podíl a v současné době vlastníme již 100 % akcií společnosti AŽD Košice.

AŽD Košice byla původně založena jako společnost s hlavním zaměřením na výrobní činnost se sídlem v Trebišově. Teprve po vstupu AŽD Praha v roce 2000 (podíl 49 % akcií) se těžiště přesunulo na montážní činnost a byla otevřena pobočka v Bratislavě. V roce 2001 byla zahájena výstavba V. koridoru v úseku Bratislava–Svätý Jur–Nové Mesto nad Váhom a na IV. koridoru začaly práce na budování elektronického stavědla ESA 11 v žst. Kúty včetně stavebních úprav. Výsledkem jednání mezi AŽD Praha, firmou Siemens a Železnicemi Slovenské republiky byla dohoda, že venkovní prvky i pro V. koridor budou z produkce AŽD Praha. Pracovníci AŽD Košice zpočátku pracovali pro Montážní závod Olomouc na českém II. železničním koridoru na úseku Břeclav–Hodonín a Přerov–Hranice na Moravě. Zde se seznámili s novými technologiemi, absolvovali potřebná školení a sami pak realizovali na Slovensku stavby, které jsou uvedeny v tabulce.

Začátkem dubna roku 2009 došlo k dohodě mezi akcionáři, na jejímž základě se AŽD Praha stala 100% vlastníkem AŽD Košice. To bylo potvrzeno valnou hromadou dne 14. května. Současně došlo ke změnám ve vedení společnosti:

● **Představenstvo:**

Ing. Miroslav Kozák – předseda
Ing. Štefan Glovičko – místopředseda
Ing. Zbyněk Beránek – člen

● **Dozorčí rada:**

Ing. Jiří Macoun – předseda
Miroslav Macháček – člen
Ing. Miroslav Rešl – člen

V současné době pracuje AŽD Košice na stavbě VI. koridoru „Modernizace tratě Žilina–Krásno nad Kysucou“. Dále počítáme s podílem prací na modernizaci seřaďovací stanice Žilina–Teplička, kde je AŽD Praha členem vítězného sdružení. Určitý objem prací bude i na stavbě „Modernizace tratě Nové Mesto nad Váhom–Zlatovce“, která je ve fázi výběrového řízení. Tento stav otevírá prostor pro další dynamický rozvoj AŽD Košice a měl by vést i pracovníky AŽD Praha k větší vstřícnosti a těsnější spolupráci s AŽD Košice.

*Ing. Miroslav Rešl
poradce generálního ředitele*



Stavba	Termín realizace	Cena v mil. Sk
Instalace zabezpečovacího zařízení ESA 11 v žst. Kúty	9/2001–12/2002	267,4
Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v traťovém úseku Trnava–Kúty	8/2002–11/2004	222,1
Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v traťovém úseku Podunajské Biskupice–Komárno	1/2002–12/2007	267,1
Výstavba 15 ks přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na síti ŽSR	8/2001–6/2008	82,3
Výstavba 19 ks PZZ na síti ŽSR	1/2006–12/2008	120,0
Instalace zabezpečovacího zařízení ESA 11 a výstavba 7 ks PZZ v žst. Banská Bystrica	8/2005–11/2006	104,9
Instalace zabezpečovacího zařízení ESA 11 v žst. Prešov	6/2006–11/2007	143,0
Modernizace tratě Piešťany–Nové Mesto nad Váhom	5/2006–12/2008	150,0

Elektronický městský průvodce (nejen) pro zahraniční návštěvníky Prahy

V letních měsících každoročně navštíví Českou republiku a zejména pak Prahu velké množství zahraničních turistů. A právě pro ně jsme v úseku silniční telematiky vyvinuli zcela ojedinělý a v současné době bezkonkurenční produkt. O co jde? Jedná se o elektronického městského průvodce s názvem With Frank, kterého si každý zájemce může od 1. července 2009 stáhnout do svého mobilního telefonu z internetové stránky www.withfrank.com. Mobilní průvodce je k dispozici v anglickém jazyce s tím, že do budoucna předpokládáme rozšíření o další jazykové mutace. With Frank v sobě kombinuje informační funkce s navigačními a je určen všem zahraničním pěším i mobilním návštěvníkům Prahy.



with Frank through Prague

Až 80 % zahraničních návštěvníků Prahy, turistů i byznysmenů, nevyužívá služeb cestovních kanceláří a přesto má zájem si město co nejvíce projít a prohlédnout si významné památky, navštívit koncert, výhodně nakoupit nebo se zkrátka jen rychle dostat do místa určení. To vše a ještě mnohem víc jim umožní mobilní městský průvodce With Frank, určený pro dnes nejvíce rozšířené mobilní telefony Nokia

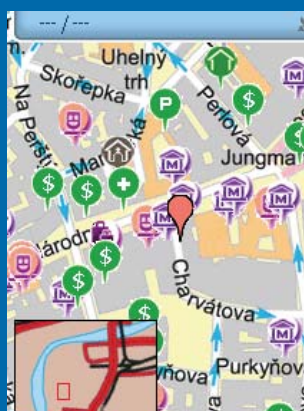
Co lze prostřednictvím mobilního průvodce vyhledat?

With Frank je připraven na mapě zobrazit vybrané památky, ubytovací zařízení, nákupní centra, restaurace, úřady, bankomaty a jiné.

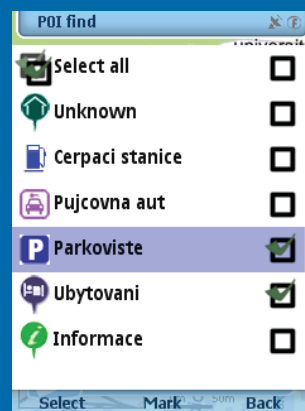
s operačním systémem Symbian. Uživatel si může vyhledat svou aktuální pozici díky podporované aplikaci GPS a nechat se navigovat do cílového místa – ulice nebo bodu zájmu – podle typu či podle názvu. Mapové podklady jsou v bitmapovém formátu, obdobně jako je tomu u papírových map, který zaručuje jejich přehlednost. Výhodou oproti běžné navigaci, umístěné např. ve vozidle, je možnost vyhledání nejlepšího možného spojení prostřednictvím MHD nebo poskytnutí podkladů pro zavolání taxi, což usnadní orientaci a ušetří čas.



Výběrové menu aplikace



Základní menu aplikace



Zobrazení mapy s vyznačenými body zájmu

Vytvářejte svoje trasy a podělte se o ně s ostatními

Rozsáhlá databáze průvodce obsahuje přes 600 popsaných památek Prahy s historickými údaji a zajímavostmi a 9 přednastavených prohlídkových tras městem, které mohou trvat 45 minut až 3 hodiny. Doporučené trasy vedou například Malou Stranou, Starým Městem, Židovským městem, Pražským hradem apod. Pro zajištění co největší přehlednosti je každý významný bod doprovázen fotografií s detailním popisem a navíc s profesionálním audio výkladem.

Mobilní průvodce With Frank rovněž umožňuje vytvářet a do aplikace zaznamenávat vlastní trasy, ale také přiřazování fotografií k nim. Návštěvu našeho hlavního města si tak každý může kdykoli

připomenout a navíc se o ni podělit s ostatními lidmi tím, že své trasy umístí na internet.

With Frank je uživatelsky velmi přívětivý. Každý jistě ocení možnost jednoduchého stažení aplikace do mobilního telefonu. Vyzkoušejte si With Franka i vy! Stačí pouze do vyhledávače zadat www.withfrank.com.

Ing. Ivana Černá, STM

Průvodce Prahou není konečnou nabídkou této aplikace. V blízké budoucnosti plánujeme rozšíření o další česká města.

KŘÍŽOVKA

Čas že jsou peníze? Zkuste si... a vyzvednout si je po padesáti letech.

Dokončení citátu českého básníka, prozaika a dramatika Jiřího Žáčka (*1945) naleznete v tajence.

AUTOR JIŘÍ ZVOLÁNEK	UZENKA	NEVYŘÍZENÝ SPIS	AKADEMIE VĚD	PRYČ Z MÍSTNOSTI	SÍDLO VE FRANCII	HISTORICKÉ SLOVENSKÉ ÚZEMÍ	ATOMOVÁ ELEKTRÁRNA (HOVOROVĚ)		INICIÁLY SPISOVATELE DEFOA	ADAMOVA DRUŽKA	VEŘEJNĚ ČINNÝ ČLOVĚK	ORANICE
VÁZANKA								ŽELEZNIČNÍ VÝTOPNA				
VOJENSKY NENAŘIZOVAT								DVŮR (SLOVENSKY) ZÁVĚR TAJENKY				
MOŽNÁ (ZASTARALÉ)			NEKOVOVÝ PRVEK NORSKÁ METROPOLE						POBÍDKA K BĚHU ROSTLINNÝ GLYKOSID			
KAMARÁDI TÁBOROVÝCH OHŇŮ				ITALSKÝ LYŽAŘ (ALBERTO) ŽVÝKACÍ BONBONY						ZNAČKA INDIA ISLÁMSKÝ BŮH		
	SOUČET	SPRÁVA ŽELEZNIC NEDOSTATEK JÍDLA			VNĚSTI KAPÁNÍM SKOTSKÁ SUKNĚ							
MENŠÍ DAV LIDÍ						BARVÁŘSKÁ SUROVINA JEDNOTKA TLAKU						
ZAČÁTEK TAJENKY							CECÍLIE (DOMÁCKY) ŠVÝCARSKÝ KANTON					
ZNAČKA MILIAMPÉRU			CHYCENÁ NADPOZEMSKÁ BYTOST								ODPADNÍ POTRUBÍ	NÁVĚSTÍ
ADAM (DOMÁCKY)				DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK (OBEČNĚ) OTVOR					SPZ HODONÍNÁ STŘEDOVĚKÝ NÁJEZDNÍK			
	VÝCHOD (NĚMECKY)	NÁRODNÍ DIVADLO SLOVENSKÁ ČÍSLOVKA			METAMORFOVANÁ HORNINA SPÍLAT					ŘÍMSKÝ 505 BÝVALÁ SPZ PRAHY		
SPORTOVNÍ DRUŽSTVO						POSKYTOVATÍ INICIÁLY HERCE AUGUSTY						
ČESKÝ HEREC (ZDENĚK)							ŠVÝCARSKÉ ZIMNÍ STŘEDISKO					
MLÁDĚTA KRÁVY							EVROPSKÝ OSTROVNÍ STÁT (SLOVENSKY)					

POMŮCKA: ALET, APIIN, KULT, TOMBA, VAUD

Ceny pro tři vylosované výherce jsou:

1. cena – karafa na víno
2. cena – sada nářadí
3. cena – kosmetika.

Tajenku zasílejte do 14. srpna 2009 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 doplněním citátu: „To nejlepší na životě je, že v nás vzbuzuje představu čehosi... co v něm vůbec není.“

Vylosování výherci:

1. místo – Pavla Králíková, Výrobní závod Olomouc (cestovní taška)
2. místo – Ing. Jaroslav Březina, ZOZ Olomouc (pikniková deka)
3. místo – Alena Čadová, Výrobní závod Brno (masážní kosmetická sada).



Účast AŽD na domácích i mezinárodních veletrzích v roce 2009

První pololetí letošního roku se neslo ve znamení mnoha významných domácích i zahraničních veletrhů, výstav či konferencí, které tradičně patří do kalendáře akcí společnosti AŽD. Veletrhů se kromě jiného účastníme proto, že jsou výbornou příležitostí k méně formálnímu setkání s obchodními partnery v příjemném prostředí stánku a k prodiskutování aktuálního dění v oboru.

Letošní veletržní dění je trochu odlišné v porovnání s minulými ročníky, a to z důvodu dopadů finanční krize, která se odrazila zejména na (ne)účasti jak vystavovatelů, tak návštěvníků z řad odborné i laické veřejnosti. Pokles zájmu o jednotlivé veletrhy nás však neovlivnil a plánované účasti jsme v plném rozsahu splnili. V následujícím textu vám přinášíme stručný přehled našich veletržních aktivit.

18.–20. 3. EXPORAIL (Moskva, Rusko)



První akcí v našem veletržním kalendáři byl 3. mezinárodní veletrh železničních technologií EXPORAIL v Moskvě. Zde jsme pod záštitou ministerstva průmyslu a obchodu a společně se spoluvystavovateli VÚZ, ŽelSys a sdružením ACRI byli oficiálními zástupci České republiky. V rámci expozice

probíhala prezentace moderních zabezpečovacích systémů reprezentovaných především Centrálním dispečerským pracovištěm v Přerově, dále ukázkou jednotného obslužného pracoviště (JOP) v žst. Polock a exponáty doplnil

vlakový kodér PCA. V průběhu výstavy se konala odborná konference na téma investice, inovace a technologie v železniční infrastruktuře, na které nás a naše technologie reprezentoval Ing. Ladislav Malý.

31. 3.–3. 4. AMPER (PVA Letňany, ČR)



V pořadí druhým veletrhem, kterého jsme tradičním účastníkem, byl 17. ročník mezinárodního veletrhu elektrotechniky a elektroniky AMPER, jenž se konal na přelomu března a dubna v letňanském veletržním areálu. AMPER překvapivě, jako jediný veletrh, zaznamenal oproti

loňskému roku nárůst počtu vystavovatelů. Letošního ročníku se zúčastnilo celkem 767 vystavovatelů, z toho 165 zahraničních společností z 21 zemí. AŽD Praha dala opět prostor Zásobovacímu a odbytovému závodu Olomouc, který projednal a uzavřel řadu nových obchodních kontraktů. Letos jsme na stánek přizvali také dceřinou společností DCom, která se zabývá především výzkumem bezdrátových rádiových systémů.

31. 3.–2. 4. KONFERENCE ERTMS (Malaga, Španělsko)

Ve stejném termínu jako veletrh AMPER probíhala ve španělské Malaze významná mezinárodní konference UIC ERTMS World Conference. AŽD Praha se zde prezentovala v rámci společného stánku „SŽDC and the Czech GSM-R Industry“ a rovněž ve skupině nejvýznamnějších výrobců řídicích a zabezpečovacích systémů pro železnici UNISIG, jejímž jsme členem a která zde měla přední postavení. V letošním ročníku jsme před mezinárodním publikem prezentovali dvě novinky: STM modul – specifický modul pro systém ERTMS/ETCS (Specific Transmission Module) a modul IRI realizující rozhraní mezi konvenčními zabezpečovacími systémy AŽD a RBC centrálou v systému ETCS L2.

21.–24. 4. PRO REGION (Banská Bystrica, Slovensko)

V závěru měsíce dubna se v Banské Bystrici uskutečnila 8. regionální výstava pro místní rozvoj. Jedná se o výstavu určenou převážně pro zástupce městských samospráv. Naše společnost představila nabídku produktů a služeb z oblasti silniční telematiky, zejména se jednalo o prezentaci SpeedCon Mobilu, systému pro řízení provozu v tunelech, dále systémy pro zabezpečení přechodů pro chodce a další.



11.–15. 5. TEHNIKA (Bělehrad, Srbsko)



Naše účast na letošním mezinárodním technickém veletrhu v Bělehradě byla ve znamení výhybkového programu. Na našem stánku jsme prezentovali přestavník samovratné výhybky s instruktážním videem znázorňujícím jeho funkci v praxi ve stanici Špičák na Šumavě. Pod záštitou generálního ředitele Srbských železnic Milovana Markoviče

a generálního ředitele AŽD Praha Zdeňka Chrdleho se na generálním ředitelství Srbských železnic uskutečnila přednáška o našem výhybkovém programu, kterou připravil Ing. Adamec z úseku výzkumu a vývoje. Součástí programu byly informace o výhybkách pro vysokorychlostní tratě a pro tratě místního charakteru. Přednášku uzavřela bohatá diskuse s přítomnými odborníky Srbských železnic.

Na našem stánku se návštěvníci mohli dále setkat s demoverzí jednotného obslužného pracoviště z prvního zprovozněného elektronického stavědla v Srbsku v žst. Vreoci TENT.

Pravidelná tisková konference pořádaná organizátory veletrhu byla tentokrát zaměřena na spolupráci zahraničních firem se srbskými správními orgány a se srbskými subdodavateli. Co se týká naší společnosti, tak ani v jednom případě nebyly shledány nedostatky a bylo konstatováno, že spolupráce je oboustranně výhodná a bezproblémová.

Stejně jako každý rok i letos proběhl pod záštitou velvyslankyně České republiky Hany Hubáčkové a našeho generálního ředitele tradiční koktejl na Velvyslanectví České republiky v Bělehradě, kterého se zúčastnili přední obchodníci a odborníci v našem oboru. Podařilo se nám navázat řadu nových obchodních vztahů a zahájit projednávání zásadních železničních investičních projektů, které mají být realizovány v následujících letech na území Srbska a Černé Hory.

Posledním důležitým okamžikem byla návštěva elektrárenského komplexu TENT v Obrenovaci, kde došlo k podpisu upřesňujících dodatků ke smlouvě na výstavbu druhého elektronického stavědla v žst. Obrenovac TENT.

10.–12. 6. ROADWARE (Výstaviště Holešovice, ČR)

Na pražském holešovickém výstavišti proběhl v polovině června 15. ročník veletrhu silničních technologií ROADWARE, na kterém nás tradičně reprezentovali obchodní zástupci úseku pro silniční telematiku. Z produktového portfolia divize Silniční telematiky zde byl zastoupen především mikroprocesorový řadič MR 16 včetně silničního návěstidla a systém SpeedCon Mobil pro automatickou videodetekci vozidel, dále pak zařízení pro světelné zvýraznění přechodů pro chodce, proměnná dopravní značka a systémy pro liniové řízení.



16.–18. 6. CZECH RAILDAYS (Ostrava, ČR)

Ve dnech 16.–18. června se v Ostravě uskutečnil jubilejní 10. ročník mezinárodního veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy CZECH RAILDAYS. Záštitu nad veletrhem převzali ministr dopravy ČR Gustáv Slamečka a primátor statutárního města Ostrava Petr Kajnar, kteří letošní ročník zahájili slavnostním přestřižením pásky. Představila se zde nová lokomotiva řady 380 a vysokorychlostní jednotka RailJet. V průběhu veletrhu proběhla řada odborných konferencí a seminářů, např. na téma vysokorychlostních tratí v ČR, rozvoje železniční infrastruktury a další. Pro letošní účast jsme si na stánek jako spoluvystavovatele přizvali firmy DCom a Radom. Návštěvníkům jsme kromě exponátů předvedli také zbrusu nový výstavní stánek v moderním designu.



Letošní veletržní sezonu zakončíme tradičně v Brně na zdejší Mezinárodním strojírenském veletrhu, který je pro naši společnost nejdůležitější a na přípravu, zajištění a organizaci také nejnáročnější výstavou.

Závěrem nám dovoluťe poděkovat všem našim zaměstnancům, kteří se podíleli na veletržních přípravách i průběhu všech akcí, za vynikající práci, ochotu a reprezentativní vystupování.

Odbor propagace

Pátý titul mistryně ČR v maratonu pro Ivanu Martincovou



Letošní mistrovství ČR v maratonu znamenalo pro Ivanu Martincovou již páté prvenství v její kariéře. Co do počtu titulů je Ivana v současné době nejúspěšnější maratonskou běžkyní u nás. Udržet si tuto pozici je rok od roku těžší a nejinak tomu bylo i letos. Jako by to samo o sobě nestačilo, i povětrnostní podmínky nebylo možné považovat za ideální. Už na startu v 9 hodin bylo velké teplo (nikoli z důvodu „startovní horečky“), při doběhu teploměr ukazoval 28 °C. Běh byl náročný i z hlediska terénu – náročný profil tratě s velkým množstvím zatáček a dlažbou z kostek nepotřebuje další komentář.

O vítězství rozhodlo 45 sekund

Přesto si Ivana ještě 10 km před cílem držela 7minutový náskok před soupeřkami. Náskok se však stále zmenšoval kvůli křečím, které se dostavily. Hodně běžkyň na tom bylo podobně a řada z nich také nedoběhla, některé dokonce těsně před cílem zkolabovaly. Ale oč těžší závod pro běžkyně, které si často sáhly až na dno svých sil, o to zajímavější pohled pro diváky, kteří viděli maratonskyně probíhat středem Prahy hned dvakrát.

Kolik znamená pár sekund ve sportu, víme. A své o tom ví i Ivana Martincová, pro kterou 45 sekund odstupe od druhé závodnice znamenalo letošní vítězství: „Jsem ohromně spokojená. Je to můj pátý mistrovský titul. Získat tento bylo velice těžké, holky za mnou mne doháněly a navíc mne od 35. kilometru chytaly křeče,“ popsala Ivana své bezprostřední pocity po závodu.

Sezona ještě zdaleka nekončí

Obhajoba prvenství se podařila, takže konec dobrý, všechno dobré? Ani náhodou! Ivanu Martincovou čekal ještě poslední jarní maraton v Holandsku. Nyní má v plánu ještě pár kratších závodů a pak letní přípravu na podzimní sezonu v italských Alpách. Takže dřiny ještě dost a dost. Přejeme Ivaně mnoho sportovních úspěchů.

*Ilona Hřečková
odbor propagace*

Jsou mezi námi lidé, a těch je většina, kterým stačí např. doběhnout autobus či tramvaj a hned nemohou popadnout dech. Pak jsou mezi námi ti, pro něž se běh stal naprosto běžnou součástí životního stylu. Jejich pohybové a dýchací ústrojí je v naprostém pořádku a my, sváteční běžci, jim jejich fyzickou můžeme jen závidět. Když se k tomu přidá častý a tvrdý trénink se soutěživým duchem, stojí před námi běžec takřka profesionální. I takového máme v našem pracovním týmu. Jmenuje se Ivana Martincová a pracuje ve Výrobním závodě v Brně.

58. Velká červnová cena Skanska

V neděli 31. května se v Chuchli uskutečnila 58. Velká červnová cena Skanska. Na programu dostihového odpoledne bylo celkem 8 závodů jednotlivých společností. Ve VIP panoramatické restauraci byl připraven raut, prezentace archivních vín, slosování tomboly o zajímavé ceny, pro příznivce hazardu dárkové sázkové kupony a mnoho dalšího.

Dostihovým programem provázela sympatická modelka a moderátorka Jitka Kocurová a i když počasí nebylo zrovna ideální, napínavá podívaná a dobrá nálada hostů přispěla k příjemně strávenému odpoledni. AŽD Praha je již tradičním sponzorem těchto dostihových závodů. Handicap naší společnosti se tentokrát běžel před hlavním dostihem firmy Skanska. Do rovinového závodu IV. kategorie na 1600 m nastoupilo 10 koní. V napínavém souboji zvítězil hnědák ze stáje Ing. Václava Kozla Royal Fair s žokejem Rájou v sedle. Ceny vítězům předal osobně generální ředitel AŽD Praha Ing. Zdeněk Chrdle.

-opg-



Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka zahájilo sezonu

Dne 11. května v 9.20 hod. odjel z Prahy hl. n. protokolární vlak se vzácnými hosty a fandý Železničního muzea v Lužné u Rakovníka, kterého je AŽD Praha tradičním sponzorem. Trasa tohoto zvláštního vlaku vedla kouzelnou krajinou pražských Hlubočep, které dominuje „Pražský semering“. Dále vlak pokračoval přes Hostivice a Kladno až do Lužné u Rakovníka.

V muzeu již byla přítomna řada hostů z okolí nebo těch, kteří přijeli jinými dopravními prostředky. V několika parních lokomotivách se topilo „pod kotlem“, o čemž svědčil kouř linoucí

se z jejich komínů. Zkrátka dokonalá atmosféra. Zahajovací ceremoniál se konal u točny, kde byl vystaven kompletní vozový park zdejšího muzea, a jeho moderování měl na starosti známý televizní a rozhlasový moderátor Václav Žmolík. Slavnostní projev za generální ředitelství Českých drah přednesl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele. Mezi hosty byly i osobnosti spjaté s železniční historií, jako např. Karel Zeithammer z Národního technického muzea a Jiří Sedláček ze ŽOS České Velenice, anebo také Eduard Hruběš se svojí kamerou. Ve 13.00 hod. zahájil protokolární vlak návrat do Prahy.

Ing. Josef Schrötter, OBU



AŽD CUP 2009

Na konci března se v Kolíně sešli tenisoví borci a obchodní přátelé AŽD Praha, aby tradičním tenisovým turnajem přivítali jaro. Jak ten čas letí, si zřejmě všichni uvědomili, když pohlédli na pořadové číslo letošního ročníku – a tím bylo číslo 9.

Úkolem hlavních protagonistů – šestnácti tenisových párů – bylo předvést svůj sportovní (a nezdídky i herecký) um, obratnost a rychlost, ale také radost nad onou pověstnou kapičkou štěstí, když už se dostaví. Turnaj zahájil Ing. Cyril Suk, ředitel Stavební správy Praha, společně s generálním ředitelem naší společnosti Ing. Zdeňkem Chrdlem. Poté již následoval

maraton zápasů, které však probíhaly v báječné sportovní a společenské atmosféře a svou kvalitou si nezapadly s úrovní předchozích ročníků. Turnaj byl již tradičně spojen s degustací špičkových moravských vín a zpestřen prezentací vozů značek Audi, Volkswagen a Škoda.

Nesmíme ale zapomenout a dodatečně pogratulovat letošním vítězům. Opojnou chuť

vítězství si vychutnal pár Hrubý–Malínský. Všichni účastníci tohoto sportovního klání si ještě předtím, než se rozešli, společně slíbili jedině: Na shledanou v roce 2010 na jubilejním desátém ročníku.

J. Filip, MZK



AŽD Praha



železniční doprava

silniční doprava

telekomunikace

Tradiční český dodavatel moderních řídicích
a zabezpečovacích systémů pro dopravu



Bezpečně k cíli

www.azd.cz

