

REPORTÉR

4 | 2009

Č T V R T L E T N Í K A Ž D P R A H A

55 let AŽD Praha

POHLED NA VÝZNAMNÉ
UDÁLOSTI NAŠÍ SPOLEČNOSTIModerní systémy řízení
dopravy v Č. BudějovicíchPŘEDNÁŠKY NA TÉMA PÍSKOVÁNÍ JEDNOZNAČNĚ UKÁZALY,
ŽE AŽD PRAHA UDĚLALA V OBLASTI TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ
ELEKTRONICKÝCH STAVĚDEL VELKÝ KUS PRÁCENaše aktivity
v BěloruskuDOKONČUJEME PROJEKTOVÉ PRÁCE PRO STANICI NOVOPOLCK,
PŘIPRAVUJEME VÝROBU SZZ ESA 11-BC A DODÁVKY
TECHNOLÓGIÍ PRO ŽELEZNIČNÍ ÚSEK VITEBSK-POLOCK

ÚVODNÍ SLOVO



Poslední čtvrtletí roku 2009 patřilo znovu k nejvypjatějším za posledních několik let hlavně z důvodu prolínání značného rozsahu obchodních případů s množstvím konferencí a výstav, kterých se naše společnost účastnila. Opět jsme se tak přesvědčili, kolik úsilí je potřeba vynaložit k udržení technologického standardu vzhledem ke konkurenci na českých i zahraničních trzích.

Na přelomu 3. a 4. čtvrtletí se AŽD, jako každoročně, účastnila 51. Mezinárodního strojírenského veletrhu v Brně, který byl pro nás tradičně velmi dobrou příležitostí k představení nových produktů veřejnosti a uskutecnila se zde celá řada setkání s obchodními partnery, a to jak stávajícími, tak i těmi potenciálními. Další významnou akcí byla naše účast na 17. Silniční konferenci v Karlových Varech a na konferenci „Zabezpečovací a telekomunikační systémy na železnici“ se zaměřením na systémy pro moderní řízení dopravy v Českých Budějovicích, které jsme byli generálním partnerem.

Nebyly to samozřejmě jen veletrhy a konference, které stály ve středu pozornosti AŽD ve 3. a 4. čtvrtletí roku 2009, vždyť jsme realizovali celou řadu projektů, jako např. rekonstrukci přejezdových zabezpečovacích zařízení na trati Moravské Bránice–Hrušovany a Karlovy Vary–Potůčky, rekonstrukci železniční stanice Přerov – 1. stavba, rozšíření CDP Přerov, doplnění informačního systému nástupiště I–IV. Praha hl. n. a v neposlední řadě výstavbu železniční stanice Silůvky.

V zahraničí jsme zase intenzivně pracovali na realizaci projektu „C“ v Litvě, dokončili jsme instalaci zabezpečovacího zařízení ve stanici Stěpjanka v Bělorusku a TENT Obrenovac v Srbsku a současně jsme zajišťovali dodávky přejezdových zařízení do Turecka, Řecka a Srbska. Na Slovensku pak proběhla modernizace tratě Železníc Slovenské republiky Nové Mesto nad Váhom–Zlatovce a modernizace tratě Žilina–Teplička, 2. stavba. Samozřejmě se jedná jen o velmi stručný přehled našich aktivit z posledních měsíců roku 2009.

Příjemné čtení a šťastné a veselé prožití vánočních svátků přeje

Vaše redakční rada

OBSAH

EDITORIAL

2 Úvodní slovo

AKTUÁLNĚ

4 Provoz na elektrifikované trati Šatov–Znojmo
řídí technologie AŽD Praha

4 Modernizace a elektrifikace tratě Lysá nad Labem–Milovice

ZAHRAŇČÍ

5 Vývoj aktivit AŽD v Bělorusku

6 Železniční konference AREMA 2009 v Chicagu

6 Bruselské okénko

KONFERENCE

7 Zabezpečovací a telekomunikační systémy pro moderní
řízení dopravy již počtvrté v Českých Budějovicích

7 Účast AŽD na Silniční konferenci v Karlových Varech

AKTIVITY

8 Ohlédnutí za slavnostním ukončením
racionalizace tratě Zdice–Protivín

9 AŽD Praha na Facebooku

9 Školení FIDIC

PRODUKTY

10 Nová etapa kolejových obvodů

11 Symetrizační tlumivka SYT

55 LET AŽD

12 AŽD Praha slaví 55. výročí

14 Blahopřání jubilantům

SKUPINA AŽD

15 PROJEKT SIGNAL s.r.o.

VELETRHY

16 Na MSV v Brně již po jedenapadesáté

SERIÁL

17 Vývoj řízení dopravy na regionálních tratích, 2. díl

ZÁBAVA

18 Křížovka o ceny

KALEIDOSKOP

19 Lokomotiva AŽD Praha pomáhala handicapovaným

19 AŽD na akci Ostrava je tady!!!

4 • PROVOZ NA ELEKTRIFIKOVANÉ TRATI ŠATOV–ZNOJMO
ŘÍDÍ TECHNOLOGIE AŽD PRAHA

5 • VÝVOJ AKTIVIT AŽD V BĚLORUSKU



10 • NOVÁ ETAPA KOLEJOVÝCH OBVODŮ



12 • AŽD PRAHA SLAVÍ 55. VÝROČÍ

Reportér AŽD Praha 4/2009

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

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

REDAKČNÍ RADA: Lubica Jáglová, předsedkyně, Ing. Milošlav Sovák, tajemník

Členové a spolupracovníci redakce: Ing. Jan Káda, Ing. Josef Schrötter, Ing. Petr Žatecký, 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

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

Provoz na elektrifikované trati Šatov–Znojmo řídí technologie AŽD Praha

Nedávno dokončená elektrifikace 12 kilometrů dlouhé tratě Šatov–Znojmo napájecí soustavou 15 kV 16 2/3 Hz za více než miliardu korun umožnila, že k nám z Vídně vůbec poprvé v historii přijíždějí vlaky tažené elektrickými lokomotivami. A to není vše. Rychlost vlaků se zvýšila až na 90 km/h a tím, že se nemusí mezi Vídní a Znojmem přepřahat lokomotivy, se cestování zkrátilo v průměru o 9 minut. Zhruba takto o modernizaci hovořila média, kterým ale uniklo, že bez moderního zabezpečovacího zařízení by rychlý a bezpečný provoz na této trati nebyl možný.

Společnost AŽD Praha vybavila trať Šatov–Znojmo dvěma staničními zabezpečovacími zařízeními ESA 11, která jsou po optickém kabelu propojena do dálkového ovládání AŽD DOZ-1, z nichž jedno je umístěno v Šatově a druhé ve Znojmě. Právě ve znojemské dopravní kanceláři jsou vybudována dvě jednotná obslužná pracoviště (JOP), jejichž součástí je informační a řídicí systém GTN (graficko-technologická nadstavba) pro automatické vedení dopravní dokumentace, prognózu výhledové dopravy a datovou komunikaci s dalšími provozními systémy železnice.

INISS informuje cestující o pohybu vlaku s maximální přesností

Cestující zcela jistě ocení nově instalovaný informační systém INISS, který o příjezdech a odjezdech vlaků podává ty nejpřesnější informace, jelikož je napojen na GTN, a tak umožňuje vyhlašování vlaků a obsluhu vizualizačních tabulí v hale a na nástupišťích v Šatově i Znojmě plně automaticky a přímo závisle na aktuální jízdě vlaku. Řízení dopravy a obsluhu zabezpečovacího zařízení ve Znojmě zajišťuje jeden výpravčí, přičemž druhý výpravčí, rovněž ve Znojmě, je vnější. Tato pozice však není obsazena po celý den. Přestože je stanice Šatov od listopadu 2009 ovládána dálkově ze Znojma, byla dočasně

obsazena signalistou pro zjišťování konce vlaků ve směru od Rakouska. Tento stav potrvá do doby legislativního dořešení propojení rakouského traťového zabezpečovacího zařízení úseku s českým staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11 v Šatově. Poté bude Šatov dopravně neobsazen.

Novinka v podobě elektromotorického přestavníku

Řízená oblast zahrnuje celkem 12 přejezdů typu PZZ-EA. Tři přejezdy byly při modernizaci zcela zrušeny. Volnost všech kolejových úseků zajišťují počítače náprav AZF. Traťové úseky Hodonice–Znojmo, Šatov–Znojmo–Olbramkostel byly vybaveny automatickým hradlem bez oddílových návěstidel.

Z traťové koleje Hodonice–Znojmo odbočuje vlečková kolej. Přestože odbočující výhybka je ručně přestavovaná, byl pro zajištění elektrické



kontroly polohy jazyků použit jako novinka elektromotorický přestavník. Jde o alternativu k doposud používaným snímačům polohy jazyků výhybky typu SPA. Tento elektromotorický přestavník je použit jako pasivní prvek, bez elektromotoru a převodů, a je upravený tak, aby bylo možno výhybku ručně přestavovat. Nyní na tomto zařízení probíhá ověřovací provoz.

Ing. Vlastimil Polach, ZTE

Modernizace a elektrifikace tratě Lysá nad Labem–Milovice

Další železniční trať, která prochází závěrečnou fází rekonstrukce, je traťový úsek č. 232 mezi Lysou nad Labem a Milovicemi. Nejen pro obyvatele Milovic, ale i pro celé Nymbursko má tato stavba velký význam, jelikož železniční doprava je hojně využívána při cestě do hlavního města a zpět.



Práce na rekonstrukci byly zahájeny již v květnu 2008 a ukončení se předpokládá v prosinci letošního roku. Celkové náklady na modernizaci se pohybují okolo 200 milionů korun. Investorem stavby je SŽDC, s.o., naše společnost AŽD Praha se na tomto projektu podílí dodávkou zabezpečovacích zařízení.

V rámci modernizace tratě byla provedena kompletní sanace železničního spodku i svršku, oprava výhybek, rekonstrukce obou přejezdů, doplněných dálkovým ovládáním zvukové signalizace pro nevidomé, a zrekonstruován most přes potok Mlýnařice. Součástí modernizace jsou i protihluková opatření a kompletní pokládka kabelizace. Ve stanici Milovice bylo vybudováno

nové nástupiště a informační systémy pro cestující. Pro zabezpečení tratě bylo nahrazeno původní zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ETB novým staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) ve stanici Lysá nad Labem. V žst. Milovice byly demontovány stávající kolejové obvody a nahrazeny počítači náprav.

Po modernizaci a elektrifikaci tohoto pětikilometrového úseku dojde ke zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících, k čemuž bezesporu přispěje i zavedení elektrických jednotek řady City Elefant do provozu.

-opg-

Vývoj aktivit AŽD v Bělorusku

V prosinci 2004 se počíná datovat zahájení spolupráce naší společnosti a Běloruské železnice (BC – Běloruskaja čigunky) poté, co jsme prezentovali naši firmu vedení BC. Za první prezentací následovala pracovní návštěva zástupců BC v AŽD Praha, jejímž výsledkem bylo konstatování, že technologie AŽD jsou vhodnou variantou pro modernizaci technologického vybavení sdělovací a zabezpečovací techniky Běloruské železnice.



Ohlédneme-li se zpět, vidíme, že fáze projektování probíhala relativně hladce, především přihlédneme-li k faktu, že jak my v AŽD, tak i naši smluvní partneři z Bělželdorprojektu jsme si museli zvykat na nový přístup k projektování,

stanici samotnou, spádoviště a další stanici Zavodskaja. Jestliže první námi v Bělorusku realizovaná dodávka pro stanici Polock může být, díky svému vzhledu i funkci, dobrou reklamou našich spolehlivých a moderních

technologií, pak je naším samozřejmým cílem, aby i dodávka zařízení ESA 11-BC do stanice Stěpjanka, která má být dle plánu dokončena v prosinci 2009, byla minimálně na stejné úrovni. Dobré předpoklady byly již v rámci dodávky a počáteční montáže vytvořeny, mimo jiné i díky plánovanému použití velkoplošného zobrazení na bázi plazmových zobrazovacích jednotek. Stanice Stěpjanka

10 stanic, elektronickým autoblokem ABE-1 pro 11 mezistaničních úseků a systémem dálkového ovládání DOZ 1. Jedná se o aktivity, které musíme zvládnout v nejbližších měsících. Paralelně budeme muset vyřešit otázky servisu již realizovaných zařízení a připravit si další možnosti dodávek tím, že budeme pracovat na projektové dokumentaci několika dalších velkých železničních uzlů.

Z předchozích řádků vidíme, že v Bělorusku jsou před námi velké a ambiciózní projekty, které budou vyžadovat značné úsilí a zodpovědnou práci všech zainteresovaných osob.

Ing. Ladislav Malý, ZMO



Zahájení přípravy pro projektování v kanceláři Bělželdorprojektu v Minsku

na jiná, pro obě strany nestandardní řešení problémů a také na nový způsob běžné lidské spolupráce. Následovaly další nezbytné kroky, kterými byly dodávky, certifikace a uvedení zařízení do provozu. Projekt jsme zvládli ve stanoveném časovém termínu a kvalitě, která byla vedoucími představiteli BC vysoce oceněna.

Nyní jsou však před námi další a rozhodně náročnější úkoly. Právě v těchto dnech probíhá konečná montáž a ožívování technologie stanice Stěpjanka, která se nachází v blízkosti hlavního města Minsk. Rekonstrukce této stanice je řešena dodávkou systému ESA 11-BC v rozprostřené variantě pro

bude naší první dodávkou v Bělorusku, kde budou použita návěstidla s LED svítílnami.

Co je v Bělorusku před námi?

V současné době dokončujeme projektové práce pro stanici Novopolock se zhruba 130 výhybkovými jednotkami a souběžně již připravujeme výrobu jednotlivých částí staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11-BC pro tuto stanici i pro její seřaďovací nádraží. Další plánovanou dodávkou je technologie pro železniční úsek mezi stanicemi Vitebsk a Polock, která je reprezentována staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11-BC pro



Ladění systému ve stanici Stěpjanka

BRUSELSKÉ OKÉNKO

● Ve dnech 21. a 22. října se v Neapoli uskutečnila konference zaměřená na Trans-European Network „TEN-T Days 2009“ s podtitulem „Building bridges between Europe and its neighbours“. Konference měla za cíl pomoci posunout vývoj v hodnocení politiky pro TEN-T, jenž byl spuštěn na počátku roku 2009, a podpořit rozvoj vztahů se sousedy EU na Balkáně, s Ruskem, Ukrajinou a Tureckem. Dále byla věnována velká pozornost spolupráci se zeměmi afrického kontinentu. Pracovní dokumenty a další informace o sítích TEN-T lze nalézt na <http://tentea.ec.europa.eu>.



● Počátkem října prezentoval před dopravním výborem parlamentu koordinátor Evropské komise pro ERTMS Karel Vinck výroční zprávu o implementaci ETCS. Samotná zpráva je pozitivní, nicméně bylo konstatováno zpoždění dílčích kroků v testování přeshraničních projektů ETCS. Tato obecná formulace zjevně odkazuje na dvouleté zpoždění při uvádění do provozu nové vysokorychlostní tratě Brusel–Amsterdam.

● Na počátku října se v Praze uskutečnil pracovní seminář na téma ERTMS, organizovaný UIC za spolupráce členů České technologické platformy interoperability. Semináře se zúčastnili odborníci z 19 zemí a diskutovali o vývoji, nad dalšími prognózami a implementacemi ERTMS a jeho podsystémů ETCS a GSM-R. Jeden den byl věnován návštěvě ŽZO v Cerhenicích a českému pilotnímu projektu ETCS.



● V současné době probíhá diskuse k ETIP (ERTMS Testing & Implementation Platform) nejen v rámci UNIFE, ale i mezi ostatními zájmovými organizacemi. Další hodně diskutovanou otázkou je OpenETCS, který je prosazován zejména DB a CER a jehož podpora ze strany Evropské komise by mohla ohrozit implementaci SRS 3.0.0 naplánovanou na rok 2012. V rámci Signalling group zazněl názor, že v zájmu CBTC je třeba modifikovat systém ETCS. Dále bylo, po odsouhlasení členskými firmami, schváleno zmenšení šíře okolku vozidel dle návrhu ERA, kde současně začíná diskuse o impedančních poměrech kolejových obvodů.

*Ing. Vladimír Kampík
ředitel zastoupení AŽD při EU*

Železniční konference AREMA 2009 v Chicagu



V rámci průzkumu obchodních příležitostí v železniční dopravě Spojených států se Ing. Vladimír Liška z oddělení Zahraniční marketing a obchod účastnil konference a výstavy Asociace železniční techniky a údržby AREMA 2009 (American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association) v Chicagu. Konference byla určena zaměstnancům privátních železničních společností a byla výbornou příležitostí, jak se seznámit s nejnovějšími výrobky a řešeními vystavovatelů a získat poznatky o produktech a službách „z první ruky“.

V pěti konferenčních dnech probíhaly semináře, které účastníkům poskytly podrobný přehled o výstavbě a údržbě železničních vozidel a stávající infrastruktury. A při neformálních diskusích se naskytlo mnoho příležitostí pro specialisty železničního inženýrství ke shromáždění potřebných informací od odborníků železničního průmyslu.

Kontakt s vývojovými a provozními týmy

První den konference definoval nové federální pojetí železnic jako nástroj ekonomické stimulace. Finanční podpora z federálních zdrojů USA zahrnuje 13 miliard dolarů zaměřených na modernizaci infrastruktury nákladních tratí a budování vysokorychlostních spojení ve třech oblastech – v severovýchodním pobřeží, v centrálních USA a paprskovitě od Chicaga a Kalifornie. Cílem těchto aktivit je vytvoření nákladově efektivní a rentabilní osobní železniční dopravy.

Jednotlivé technické přednášky probíhaly od pondělí do středy ve velkých sálech konferenčního střediska v následujících tematických oblastech: zabezpečovací technika a komunikace, projekční služby, údržba, osobní a městská doprava, mostní a jiné struktury a modernizace tratí. Z důvodů širší přednášené tematiky byl obsah mnoha prezentací velmi kondenzovaný, ale umožnil navázání kontaktů s vývojovými nebo provozními týmy a následné získání potřebných hlubších informací. Navíc jednotlivé prezentace, které jsou účastníkům konference k dispozici od listopadu, umožňují následné získávání podrobnějších informací.

Americká Asociace železniční techniky a údržby (AREMA) byla založena 1. října 1997 v důsledku fúze tří železničních asociací – Asociace konstruktérů mostů a budov, Sdružení pracovníků údržby infrastruktury (American Roadmasters) a divize komunikace a zabezpečení Asociace amerických železnic (Association of American Railroads). AREMA pořádá výstavy spojené s výroční konferencí ve městech s významným podílem železničního průmyslu.

Skvělé výhledy pro AŽD za oceánem

Reakce na představení schopností a sortimentu výrobků AŽD při jednáních s jednotlivými železničními společnostmi byly velmi příznivé. Zdá se, že mnoho výrobců se v USA úzce specializuje, a tudíž nabídka naší společnosti – zahrnující škálu od mechanických prvků přes zabezpečovací zařízení a software až k provozním a dohledovým střediskům – byla považována za velice unikátní.

Počáteční investice 13 miliard dolarů se zdá být jen kapkou v moři potřebných finančních zdrojů. Oficiální předpoklad potřeby dalších 55 miliard dolarů investic do roku 2025 je také jen prvotním odhadem. V porovnání s náklady na vybudování předměstské dopravy v okolí San Franciska a Oaklandu (43 stanic na 160 km tratí pro 300 000 cestujících denně, konstrukční náklady se odhadují na 45 miliard dolarů) lze vidět, že i jediná vysokorychlostní trať (v délce 200 km) bude vyžadovat daleko vyšší investici. A federální vláda propaguje stavbu více než deseti tratí do roku 2020.

Současně s konferencí probíhaly oficiální schůze technických a hospodářských komisí včetně pracovních skupin Federální asociace železniční dopravy. Na nich se průběžně řeší velmi důležité otázky modernizace nákladní a osobní železniční dopravy, která je z evropského hlediska značně odlišná. V USA tvoří nákladní doprava přes 78 % (cena „tunomíle“ činí na železnici přibližně 0,24 centů, zatímco v silniční přepravě přesahuje 1,1 centu). Problémem je poměrně zastaralá infrastruktura s dopadem na bezpečnost přepravy, a tak se teprve koncem současného desetiletí v odborných komisích řeší například technické prostředky sledování polohy vlaku na trati a komunikace se strojvedoucím.

Z výše uvedených důvodů je perspektiva úspěchu AŽD na americkém trhu poměrně vysoká. První kroky povedou přes instalaci a schválení úrovněového přejezdu pro nákladní tratě. Po získání zkušeností s postupy americké certifikace by mohla následovat nabídka komplexnějších zabezpečovacích systémů, menších stanic a posléze modernizace celých tratí.

Ing. Vladimír Liška, ZMO

Zabezpečovací a telekomunikační systémy pro moderní řízení dopravy již počtvrté v Českých Budějovicích

V českbudějovickém IGY Centru se ve dnech 10.–12. listopadu konala již počtvrté konference organizovaná SŽDC, s.o., zaměřená na zabezpečovací a telekomunikační systémy na železnici. Konference se zúčastnilo na 470 odborníků z řad správce infrastruktury, provozovatele dráhy, dodavatelských firem, vysokých škol i zahraničních hostů ze Slovenské republiky. Záštitu nad konferencí převzal ministr dopravy ČR Ing. Gustáv Slamečka, MBA, a hejtman Jihočeského kraje Mgr. Jiří Zimola. Generálním sponzorem konference byla AŽD.

Úvodního jednání se za Magistrát města České Budějovice účastnil primátor Mgr. Juraj Thoma, dále náměstkyně generálního ředitele SŽDC Ing. Bohuslav Navrátil a Ing. Radek Vičar a generální ředitel AŽD Praha Ing. Zdeněk Chrdle.

Konferenci dominovalo téma pískování...

Jako červená niť se konferenci vinula problematika pískování. Přednášky jednoznačně ukázaly, že správce infrastruktury a největší dodavatel zabezpečovacích systémů v ČR – AŽD Praha – udělali v oblasti technického řešení u elektronických stavědel pořádný kus práce. AŽD Praha při této příležitosti představila několik řešení tohoto problému u elektronických stavědel ESA 11 a ESA 33. V rámci diskusního večera také zaznělo, že vysypaný písek by měl být z koleje odstraněn za druhou nápravou stlačeným vzduchem podle patentu PV 2008-605.

Druhou nosnou problematikou byly přednášky o evropských systémech řízení železniční dopravy ETCS/ERTMS. V přednáškách zazněly informace od legislativních požadavků až po výsledky provozního nasazování ETCS v rámci pilotního projektu v úseku Poříčany–Kolín. V této tematické sekci bylo konstatováno, že největším problémem se jeví nasazování ETCS/ERTMS na hnací vozidla a jednotky, a to nejen z technického hlediska, ale také z hlediska financování.

Ing. Josef Šibrava, ředitel odboru Automatizace a elektrotechniky SŽDC, s.o., informoval o požadavcích na implementaci nových zabezpečovacích a telekomunikačních technologií. Ing. Petr Lapáček, obchodní ředitel AŽD Praha, ve své přednášce informoval o tom, že pro rychlost do 200 km/h jsou zabezpečovací systémy k dispozici. S velmi zajímavou přednáškou se představil další zástupce AŽD Praha na kon-

ferenci Ing. Zdeněk Snášel, ve které hovořil o tom, jak mohou činnost zabezpečovacích systémů ovlivnit nesymetrická ukojení karoserie železničního vozidla.

...a v těsném závěsu se drželo dálkové ovládání

Další významný blok přednášek tvořilo téma technologie dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení (DOZZ). Ing. Vlastimil Polach, Ph.D., z AŽD Praha představil klady a záporny systému automatického stavění jízdních cest (ASJC). Je samozřejmě na správci infrastruktury, jakou cestu zvolí. Ing. Arnošt Dudek hovořil o požadavcích na zálohování DOZZ a požadavcích na technologické systémy na tratích s DOZZ. Zástupce SUDOP Praha a.s. Ing. Martin Štrof informoval o integracích sdělovacích zařízení na tratích s DOZZ.

V další přednášce představil Ing. Petr Poupa, rovněž ze společnosti SUDOP Praha a.s., bezpečnostní požadavky v nově budovaných tunelech. Nový vlakový zabezpečovač z dílny AŽD Praha LS 06 představil Ing. Pavel Horák. Za uvedení stojí jistě i nová technika pro

spádoviště, o které referovala společnost První Signální, a.s.

Při závěrečném shrnutí letošního ročníku českbudějovické konference o zabezpečovacích a telekomunikačních systémech v železniční dopravě lze konstatovat, že předvedené přednášky se dotkly všech technologií z dané oblasti. Konference přinesla celou řadu podnětů jak pro správce infrastruktury, tak pro výrobce a dodavatele.

Ing. Josef Schrötter, OBU



Účast AŽD na Silniční konferenci v Karlových Varech

Ve dnech 13.–14. října proběhl v karlovarském Lázeňském hotelu Thermal již 17. ročník Silniční konference, jejímž pořadatelem byla Česká silniční společnost. Záštitu nad celou akcí přijal ministr dopravy Ing. Gustáv Slamečka, MBA. Letošní ročník se může pyšnit rekordní účastí přes 900 hostů.

Nosnými tématy konference byly záměry ministerstva dopravy v silničním hospodářství pro období 2009–2013, rozvoj silničních sítí ve vlastnictví krajů, aktuální otázky silničního hospodářství či bezpečnost silničního provozu. Součástí konference byla doprovodná výstava ve foyer velkého sálu a vstupní haly, na které se AŽD prezentovala stánkem s ukázkou silničních technologií, např. systémem aktivního zvýraznění přechodu pro chodce a detekce teploty povrchu vozovky, dále inteligentním řízením dopravy a parkovacími či tunelovými systémy. Na stánku jsme přivítali celou řadu vzácných hostů, např. zástupce Brněnských komunikací, TSK Praha, Ředitelství silnic a dálnic či zástupce Magistrátu města Ostravy a další, s nimiž jsme při této příležitosti iniciovali i jednání obchodní povahy.

Ing. Ivana Černá, STM





Slavnostní přestřižení pásky (zprava): Jaroslav Krauter, Jan Komárek, Pavel Škvára, Jiří Kolář, Jindřich Hlas a Zdeněk Chrdle

Ohlédnutí za slavnostním ukončením racionalizace tratě Zdice–Protivín

O racionalizaci tratě Zdice–Protivín jsme vás podrobněji informovali již ve druhém letošním čísle Reportéra. Nyní se k ní vrátíme prostřednictvím krátké fotoreportáže ze slavnostního ukončení a předání stavby investorovi, které se konalo ve středu 7. října.

Na osmou hodinu ranní byl na Hlavní nádraží v Praze přistaven zvláštní vlak v čele s lokomotivou v barvách AŽD, který se krátce po půl deváté se shromážděnými hosty vydal po trase Zdice, Příbram do stanice Březnice.

Racionalizované tratě významně zvyšují plynulost a bezpečnost provozu

Na nádraží v Březnici přivítal přítomné hosty moderátor Václav Žmolík, známý především

z televizního pořadu Svět na kolejích, a na pódium pozval významné hosty, aby pronesli několik slov. Mezi řečníky byl náměstek ministra dopravy Pavel Škvára, hlavní zástupce investora stavby, generální ředitel SZDC Jan Komárek, který stavbu zhodnotil jako „vždy významnou regionální i vnitrostátní součást železniční sítě ČR“, Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele ČD, Jaroslav Krauter, ředitel SFDI, a prezident Federace strojířů Jindřich Hlas. Za zhotovitele stavby zde vystoupil

generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle, který o racionalizaci řekl: „Racionalizace tratí je v poslední době trendem v celé Evropě. Jsme rádi, že také u nás přibývá nově zrekonstruovaných tratí vybavených nejmodernějšími technologiemi, které zvyšují plynulost a bezpečnost v železničním provozu a zlepšují úroveň přepravy pro cestující.“

Po pronesených projevech a slavnostním přestřižení pásky přišla na řadu prohlídka dopravní kanceláře a nasazených technologií. Po oficiální





části pokračoval program na zámku Březnice, kde se konala výstava historických fotografií „Protivínky“.

Základní údaje o stavbě

Jedná se o traťový úsek v celkové délce 90 km. Doprava je nyní řízena dálkově z jednoho dispečerského centra v žst. Březnice. Pro řízení provozu bylo instalováno moderní zabezpečovací zařízení ESA 33, které využívá plně elektronických panelů EIP (Electronic Interface Panel). Nyní je dálkově ovládáno 11 stanic na trati. Součástí stavby byla mimo jiné i modernizace 58 železničních přejezdů, vybudování informačního systému pro cestující a vybavení většiny stanic kamerovým systémem. Investice za téměř 426 milionů korun tak významně zvýšila bezpečnost provozu a umožnila zrychlit železniční dopravu.

-opg-



AŽD Praha na Facebooku

Zajímavé informace o řídicích a zabezpečovacích zařízeních využívaných v železniční i silniční dopravě najdou odborníci i zájemci z řad širší veřejnosti na novém profilu AŽD Praha na Facebooku. Návštěvníci se zde mohou zapojit do diskusí nebo se přímo od zástupců společnosti dozvědět více o fungování zařízení, s nimiž se jako cestující nebo účastníci silničního provozu setkávají prakticky denně. Tento měsíc se skupina fanoušků profilu AŽD Praha rozrostla na téměř dvoustovku, z níž 32 % tvoří ženy.



AŽD Praha je předním českým výrobcem a dodavatelem řídicí a zabezpečovací techniky. Ačkoliv jde o velmi specifický obor a produkty z dílny této společnosti jsou technicky složité, setkávají se s nimi lidé v rámci silničního a železničního provozu každý den, např. na železničních přejezdech, křižovatkách či v tunelech.

„Lidé mají o fungování těchto zařízení často velmi zkreslené představy. Protože je však využívají každý den, projevují celkem přirozeně zájem dozvědět se více a naší snahou je vyjít jim maximálně vstříc,“ říká Jiří Dlabaja, tiskový mluvčí společnosti AŽD Praha, který je s fanoušky na oblíbené sociální síti v pravidelném kontaktu, a dodává: „Na Facebooku jsme od konce srpna a velmi nás těší narůstající

počet fanoušků. Jejich diskuse jsou zajímavé a velmi podnětné.“

Na stránce naleznete nejen aktuální informace o produktech či dění ve společnosti, ale také zajímavosti z oboru, pozvánky na tematické výstavy a další akce. Snadný přístup na profil je přímo ze stránek www.azd.cz.

Zřízením profilu se AŽD Praha snaží na první pohled složité a nedostupné téma přiblížit širší veřejnosti a otevírá se diskusi korektním a otevřeným způsobem. Podporuje také další projekty s podobným cílem. V poslední době mezi ně patří například modelové kolejiště Království železnic na pražském Smíchově či projekt Českých drah Winton Train.

-opg-

Školení FIDIC

Ve středu 16. září se v prostorách ředitelství společnosti AŽD konalo školení zaměřené na smluvní podmínky FIDIC. Školitelem byl JUDr. Milan Kohout, který je členem České společnosti pro stavební právo a ředitelem společnosti Polytechna, jejímž předmětem podnikání je smluvní a obchodní poradenství při realizaci průmyslových investičních akcí v tuzemsku i zahraničí.



Školení, kterého se zúčastnili zástupci všech organizačních útvarů, bylo velmi zajímavé a přínosné především proto, že v některých případech může zákazník požadovat uzavření smlouvy i na základě jiných smluvních podmínek, než které vyplývají z obchodního zákoníku. Těmi mohou být právě smluvní podmínky FIDIC. K jejich rozšíření u nás přispěly v posledních letech především projekty Phare a ISPA financované z prostředků Evropské unie. Je

tedy důležité, aby tyto podmínky, včetně jejich praktické aplikace a zásadních rozdílů oproti v Česku zavedené obchodní praxi, naši zaměstnanci ovládali. Školení proto bylo koncipováno tak, že účastníci seznámili se všemi knihami podmínek FIDIC, i s jejich vznikem, s tím, že dále byly podrobně rozebírány Žlutá a Stříbrná kniha, které se činnosti naší společnosti týkají nejvíce.

Květa Šťastná, ZMO



Až do roku 2006, více než 25 let, dodávala AŽD kolejové obvody s relé DSŠ-12. V průběhu té doby došlo k celé řadě inovací, jako např. k zavedení nových napájecích a reléových jednotek nebo k použití zdrojů UNZ s vyšším výkonem s jednoznačně pozitivním vlivem na spolehlivost kolejových obvodů. Za jednu z nejdůležitějších inovací pak můžeme označit použití stykových transformátorů bez olejové náplně, tedy takových, které přesně splňují požadavky odpovědného přístupu k životnímu prostředí naší firmy.

AŽD odvrací blížící se konec kolejových obvodů

Nicméně i přes tato opatření mířily kolejové obvody k jednoznačné záhubě. Při modernizacích na vedlejších tratích je postupně začaly nahrazovat počítače náprav, které se stávaly čím dál spolehlivějšími. Dalším faktorem hrajícím v jejich prospěch bylo i to, že na těchto tratích nebyl potřeba přenos kódu liniového vlakového zabezpečovače, a tak možnost detekce lomu kolejnice, kterou kolejové obvody umožňovaly, už nedokázala převýšit výhody počítačů náprav. A to ani přes jedno velké omezení počítačů náprav – nutnost nastavit po výpadku napájení počet náprav v každém úseku.

S podobnou logikou se počítače náprav čím dál více prosazovaly i na hlavních a koridorových tratích. K tomuto trendu jednoznačně přispěl i vliv okolních států, zejména Německa

Nová etapa kolejových obvodů

AŽD pokračuje v úspěšném nasazování kolejových obvodů KOA1 na koridorových tratích v České republice. Investor, Správa železniční dopravní cesty, s.o., uvažuje o použití těchto kolejových obvodů i na dalších celostátních tratích, kde se počítá s jízdou moderních osobních a nákladních lokomotiv s asynchronními pohony.

a Rakouska, které počítače náprav preferují a kolejové obvody hromadně ruší. Oproti tomu hlas států tradičně preferujících kolejové obvody, např. Francie, Itálie či Velké Británie, nebyl tentokrát příliš slyšitelný. Pověstným posledním hřebíčkem do rakve se mělo stát první nasazení vozidla s asynchronními pohony zahraniční provenience, resp. s elektrickou jednotkou řady 680 Pendolino. Tato jednotka i přes veškeré snahy výrobce nespĺňovala přísné limity ohrožujících proudů pro kolejové obvody v ČR. Zdálo se, že o jejich dalším osudu je rozhodnuto.

Příležitosti se tehdy chopila AŽD Praha a veřejně přislíbila pomoc výrobcí vozidla. V rekordně krátké době pak, na konci roku 2005, Vývojové pracoviště 12 vyvíjí a ve spolupráci s firmou Elcom dodává kompenzátor ohrožujících proudů CDC-1, čímž prozatím odvrací blížící se konec kolejových obvodů v ČR.

V následujícím období Vývojové pracoviště 12 analyzuje stávající vlastnosti kolejových obvodů a navrhuje nový kolejový přijímač, který je založen na digitálním vyhodnocení signálu z kolejových obvodů. Pro dosažení vysoké dostupnosti se vůbec poprvé AŽD pouští do návrhu systému pracujícího na principu „2 ze 3“, což je nutné, protože trojice jednotek AVR3 v sobě integruje až

8 kolejových přijímačů. V červnu 2006 dochází k prvnímu nasazení na ověřovacího provozu v žst. Grygov, která spadá pod Správu dopravní cesty Olomouc.

Masivního nasazení těchto zařízení v ověřovacích provozech bychom nikdy nedosáhli, kdyby nebylo přímé a otevřené spolupráce mezi jednotlivými výzkumnými a vývojovými pracovišti, projekcí, výrobními závody Praha, Brno a Olomouc, všemi montážními závody (první instalace proběhla v Montážním závodě Olomouc), divizí Servisu, obchodními odděleními, jednotlivými SDC a DLZT, ale zejména pak díky společnému úsilí všech pracovníků AŽD.

Tím se nám definitivně podařilo zastavit nepříznivý vývoj v oblasti systémů pro detekci vlaku. AŽD se dostala zpátky do hry jako výrobce systémů detekce vlaku. Moc totiž nechybělo a veškerá výroba v této oblasti by byla zastavena. Ještě dnes můžeme pozorovat, že i když AŽD vyrábí a dodává evropsky srovnatelné počítače náprav, jsou preferovány výrobky jiných výrobců.

Nabízíme vhodné řešení

AŽD právem patří v oboru kolejových obvodů, především díky digitálnímu způsobu vyhodnocování signálu, mezi světovou špičkou. Naše kolejové obvody (označované jako KOA1) svými vlastnostmi odpovídají známým a diskutovaným požadavkům i z hlediska interoperability. Jedná se zejména o vyšší povolený limit ohrožujících proudů, vyšší šuntovou citlivost, lepší odolnost proti ztrátám šuntu, nižší spotřebu a podobně. Stejně tak důležité je splnění požadavků na jednodušší instalaci či bezvadná údržba a servis. Ovšem z důvodu náročnosti a dynamiky oboru musíme pokračovat v nastaveném trendu. V oblasti systémů detekce vlaku je před námi celá řada otázek, o které se dříve provozovatel nezajímal. Jako příklad nám může posloužit ukolejnění a trakční propojení, kdy se teprve až po instalaci KOA1 projeví nedostatky v důsledku chybného provedení a ukázalo se, že ne vždy byly dodržovány normy pro kolejové obvody. Zbytečně se pak zabýváme tím, kdo za to či ono neočekávané obsazení kolejového obvodu může. Ať je to tak či onak, pro nás je vždy na prvním místě zákazník, a proto se vždy, i když víme, že chyba není na naší straně, snažíme vyjít vstříc a navrhnout vhodné řešení, jako např. symetrizační tlumivku SYT.



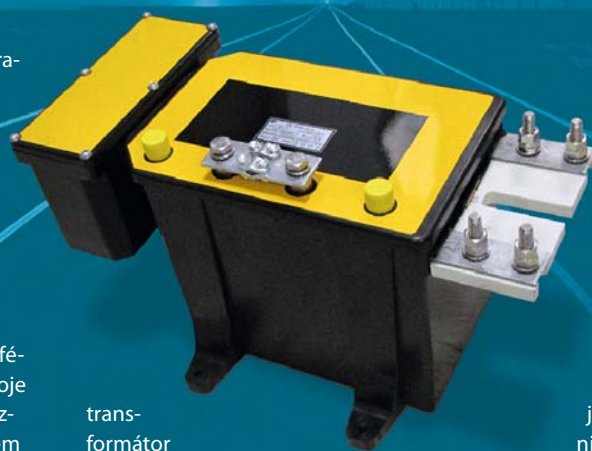
Symetrizační tlumivka SYT

Ochrana sdělovacího a zabezpečovacího zařízení před nebezpečnými vlivy blesku

Vývoj sdělovacího a zabezpečovacího zařízení se, jako vše ostatní, ubírá cestou využití polovodičové techniky, která je ovšem velmi ohrožována přechodnými jevy, jež vyvolává atmosférické a provozní přepětí. Neživé vodivé části sdělovacích a hlavně zabezpečovacích zařízení v kolejišti jsou z důvodu ochrany před nebezpečným dotykem neživých částí propojeny se zpětným kolejnicovým vedením, a to přes průrazku s průraznou vložkou 500 V nebo jako součást kolejového obvodu (stykové transformátory) přímo.

Podle stávající platné normy ČSN 34 1500 může být svodič bleskojistky, která je ochrannou trakčního vedení před atmosférickým přepětím, ukolejňen přímo na jeden kolejnicový pás zpětného kolejnicového vedení. Toto opatření bylo do normy dáno v době, kdy se kolej považovala za velmi dobré uzemnění. Na rekonstruovaných tratích zásluhou čistého traťového svršku a velmi kvalitních izolačních vložek mezi kolejnicí a pražcem se izolační stav zvýšil na desítky Ω . Proto dojde-li k atmosférickému výboji, dochází k poškození výstroje kolejových obvodů, případně i výstroje rozhlasových stožárků, a při mimořádně silném výboji i k poškození vnitřních částí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Pro omezení tohoto nebezpečí byl do plánu technického rozvoje 2006–07 zadán úkol technického rozvoje číslo 2515 s původním názvem „Stykový transformátor 075 a svodový



transformátor DT-SVOD pro ZTE, vývojové pracoviště VPR 12 a útvar vývoje VZ Brno“. Úkol byl pak rozdělen na dvě samostatné části: č. 2515100 Symetrizační tlumivka SYT a č. 2515200 Stykový transformátor DT 075F.

Naše symetrizační tlumivka prošla testováním bez chyby

Ve Výrobním závodě Brno byl letos vyroben prototyp symetrizační tlumivky SYT, který byl přezkoušen ve zkušebně ABB Brno a ve zkušebně HAKEL Hradec Králové. Prototyp vydržel beze změn elektrických vlastností a bez mechanického poškození namáhání impulzem ve tvaru 1,2/50 μ s (50 kV/100 kA) a namáhání normalizovaným impulzem 8/20 μ s (30 kV/11 kA). V květnu pak byly tři kusy těchto prototypů nasazeny do ověřovacího provozu v žst. Grygov. Pro ověření funkčnosti byly příklady vybaveny počítadly bleskových impulzů HAKEL typu PBI-3.

V letošním roce bylo prokazatelně zaznamenáno šest událostí atmosférických výbojů, přičemž nedošlo k žádnému poškození nebo ovlivnění kolejových obvodů KOA1 nebo jiného sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Při největším atmosférickém výboji došlo ke zničení průrazky a poškození počítadla PBI-3. Ani při této události nebylo však poškozeno žádné zařízení. Ověřovací provoz byl ukončen a vyhodnocen na konci listopadu s tím, že fungování symetrizační tlumivky bylo v souladu s bezvadným průběhem ohodnoceno pozitivně a doporučeno k souhlasu jejího použití na železniční cestě ve vlastnictví státu.

Tím dojde k zavedení dalšího výrobku AŽD do drážního provozu a značnému omezení poškození sdělovacích a zabezpečovacích zařízení atmosférickými vlivy v železničním provozu.

Antonín Kubela, VPR 12

V oblasti kolejových obvodů musí vývoj pokračovat, jinak své těžce nabyté pozice na trhu lehce ztratíme. Především je potřeba se přizpůsobit nově vznikajícím požadavkům ze strany Evropské unie na propojenost Evropského železničního systému. I noví zákazníci mohou mít nové požadavky. To, že se povedlo prodat kolejové obvody KOA1 na Slovensko téměř bez jakýchkoliv úprav, nemusí platit u dalších našich zahraničních zákazníků. Navíc i SŽDC se snaží zvýšit bezpečnost nekoridových tratí rozšiřováním stávajícího vlakového zabezpečovače, což opět vyžaduje kolejové obvody.

Kolejové obvody lze uplatnit i v systému ETCS

Mezi dříve neřešené problémy můžeme počítat i špatné šuntující vlaky. V této věci provádí divize Servisu patřičná měření, jež pomáhají odhalit ty soupravy, které ani jako celek nesplňují normou daný požadavek na impedanci

dvojkoľí. Vývojové pracoviště 1 proto již do řídicího systému pro rekonstruované lokomotivy řady 753 implementovalo systém pro sledování správné funkce písečníků. A Vývojové pracoviště 5 zase pracuje na detekci ztráty vlaku jako součásti stavědla.

Další významnou součástí problematiky kolejových obvodů je posuzování kompatibility kolejových vozidel s infrastrukturou. V této věci AŽD spolupracuje s výrobcí vozidel a schvalujícími organizacemi a vypracovává analýzy kompatibility pro kolejové obvody dodávané jak dnes, tak i v minulosti. Podle doposud provedených analýz jsou KOA1 jediným zařízením, u kterého lze konstatovat kompatibilitu bez jakýchkoliv omezení. Vždyť i proto SŽDC rozhodla o zadání stavby interoperabilita Brno–Břeclav, kde jednu z hlavních činností představuje výměna kolejových obvodů za KOA1. To umožní tuto trať bez omezení projíždět dalším typům lokomotiv, jako např. ÖBB řady 1116, která se představila

na letošních Czech Raildays jako součást soupravy RailJet.

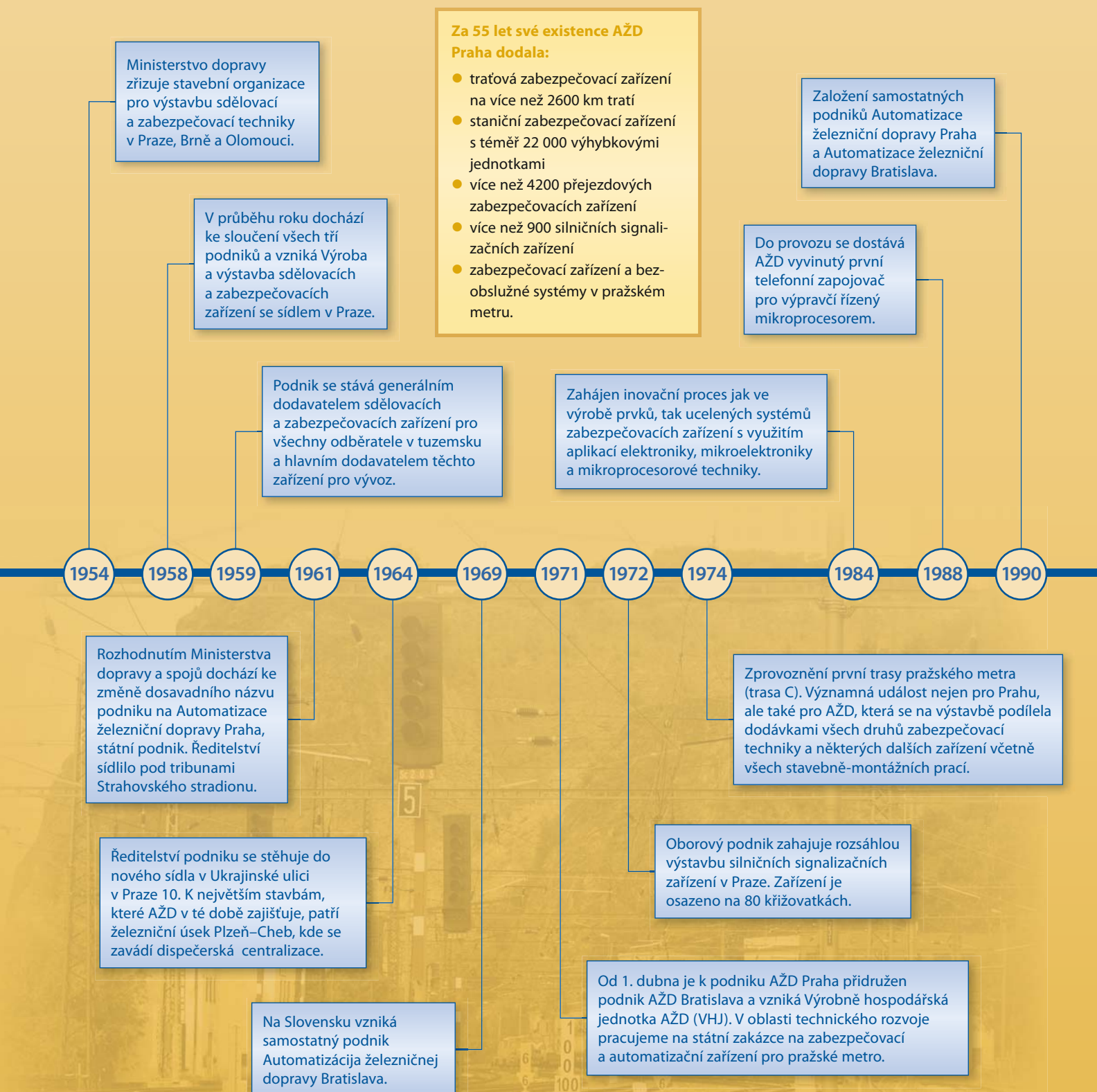
Můžete však namítnout, že kolejové obvody budou přece k ničemu, když všude stejně bude nasazen evropský zabezpečovač ETCS. Není to tak úplně pravda, protože systémy pro detekci vlaků a tedy i kolejové obvody jsou nezbytnou součástí systému ETCS Level 2, který je a nadále i bude nasazován na koridorech v České republice. Nasazení jen na tratích prvního národního koridoru a na nákladním průtahu (trať Děčín–Nymburk–Kolín–Havlíčkův Brod–Brno) bude pokračovat nejméně do roku 2020.

V oblasti systémů pro detekci vlaků, a zejména pak u kolejových obvodů, je neustále co zlepšovat. Na druhou stranu i v době ekonomické krize jsou kolejové obvody výborným obchodním artiklem, který naší firmě významně pomůže udržet ekonomický růst.

*Radek Dobíáš
vedoucí Vývojového pracoviště 12*

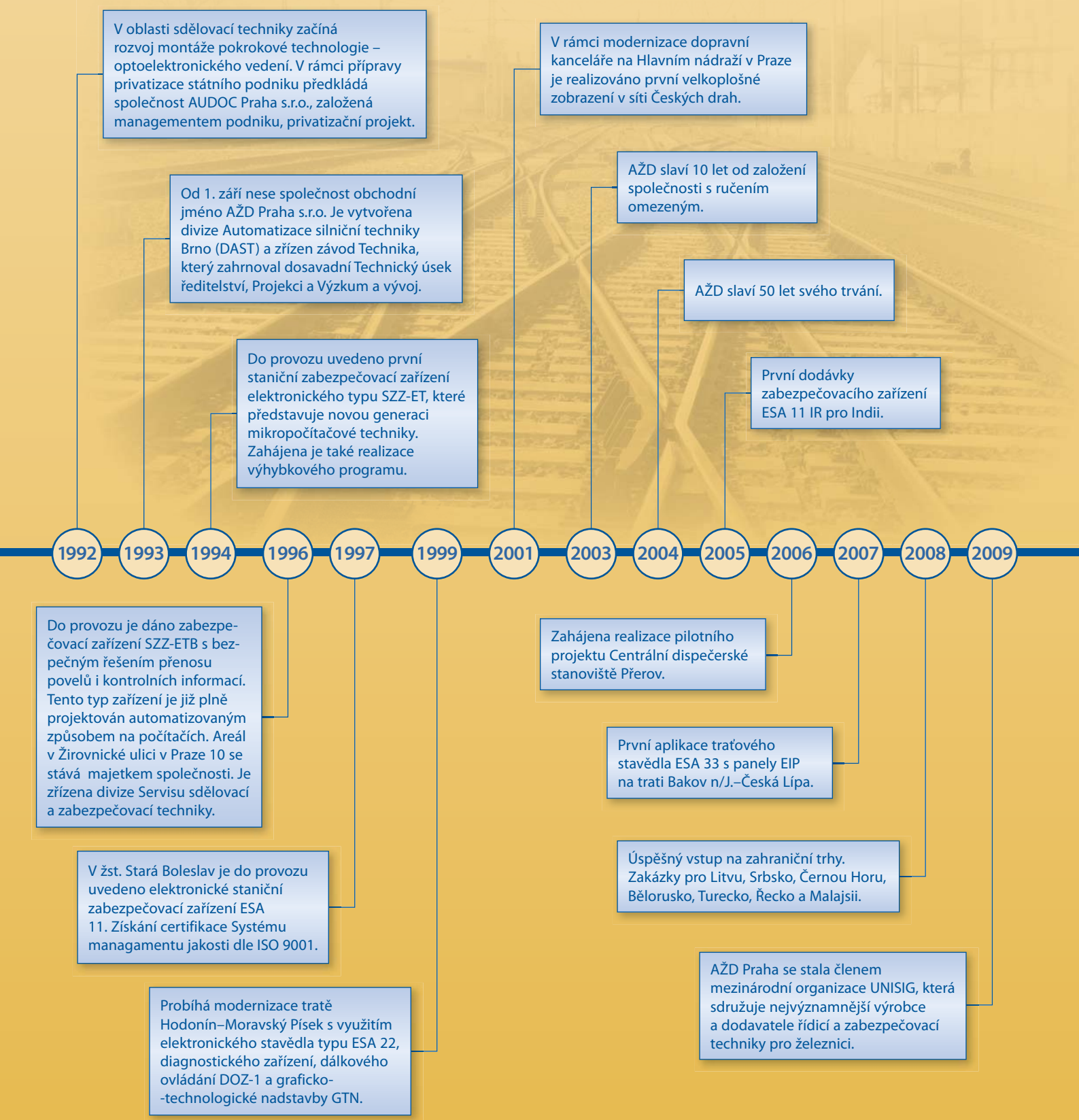
AŽD Praha sl

V září letošního roku oslavila AŽD Praha 55 let od svého založení. Při této



aví 55. výročí

příležitosti jsme pro vás připravili průřezový přehled historických událostí.



Přehled ředitelů AŽD Praha (i jejích historických předchůdců) v letech 1954 až 2009

1954–58

V tomto období fungovaly tři podniky:

1. ČSD – Stavba a montáž sdělovacích a zabezpečovacích zařízení se sídlem v Brně, náčelníkem podniku je Stanislav Šubrt.
2. ČSD – Výroba sdělovacích a zabezpečovacích zařízení se sídlem v Praze, náčelníkem podniku je Josef Kubásek.

3. Ústřední sklad sdělovací a zabezpečovací se sídlem v Olomouci, náčelníkem podniku je Karel Angetter.

1958–63

V roce 1958 došlo ke sloučení výše uvedených podniků do ČSD – Výroba a výstavba sdělovacích a zabezpečovacích zařízení se sídlem

v Praze, ředitelem podniku je Ing. Ladislav Václavěk.

V roce 1961 dochází rozhodnutím ministra dopravy a spojů ke změně dosavadního názvu podniku ČSD – Výroba a výstavba sdělovacích a zabezpečovacích zařízení na Automatizace železniční dopravy Praha (bez podřízenosti ČSD). Ředitelem nadále zůstává Ing. Ladislav Václavěk.

1963–80

Ředitelem podniku a později generálním ředitelem je Alfréd Žalman.

1980–89

Generálním ředitelem podniku je Ing. Bohumil Bochnák.

1990–92

Od 1. 1. 1990 do 30. 6. 1992 je ředitelem státního podniku Automatizace železniční dopravy Praha Ing. Bohumil Zatloukal. Od 1. 7. 1990 do 31. 5. 1992 je Ing. Bohumil Zatloukal současně ředitelem kombinátního podniku Automatizace železniční dopravy Praha v kombinátu Železničné stavby a montáže Bratislava.

1992–2003

Ing. František Formánek je nejprve ředitelem státního podniku Automatizace železniční dopravy Praha a od roku 1993 pak generálním ředitelem AŽD Praha s.r.o.

2003–dosud

Generálním ředitelem AŽD Praha s.r.o. je Ing. Zdeněk Chrdle.

Ing. Miloslav Sovák, PMN



Blahopřání jubilantům

Vedení společnosti a odborové organizace OSŽ děkují všem spolupracovníkům, jejichž životní a pracovní jubilea připadla na 4. čtvrtletí roku 2009, za vykonanou práci a přejí jim hodně štěstí, osobní spokojenosti, rodinné pohody a především pevné zdraví.

ŽIVOTNÍ VÝROČÍ

75 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Vladimír Verzich, Ph.D.

65 LET

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jaroslav Tomiška
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ivan Lorenc

60 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Věra Mikušová,
Jan Zelenka
ZÁVOD TECHNIKA
Alena Eidlpesová
DTI PRAHA
Tadeáš Steiner
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Eduard Barkoci

55 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Alena Viteková
ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Radvan Sedláček, Ph.D.
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Václav Král
VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jaroslava Traxlová
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Ladislav Jávorka, Alena Poláková,
Milan Šimek, Martin Hanuš
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Zdeněk Musil, Pavel Kryl
ZÁSBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Helena Kodoušková, Bedřich
Hebling

50 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Roman Juřík
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Ing. Milan Konta
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ivan Čermák,
Ing. Vlastimil Pazderka
ZÁSBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Jaroslav Molek,
Anna Motyčáková,
Ing. Vlasta Ambrožová

DO STAROBNÍHO DŮCHODU ODEŠLI, RESP. ODEJDOU

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
František Holub, Eva Štinglová,
Václava Štefková
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Pavlna Zdráhalová,
Božena Zdráhalová,
Ludmila Hanzlíková
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Zdeněk Počarovský
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Jiří Kroupa, Zdeněk Dědek

ZÁSBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Bohuslav Fuks, Anna Gerlichová

PRACOVNÍ VÝROČÍ

40 LET A VÍCE

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Květoslava Vlachová, Jan Bubák
ZÁVOD TECHNIKA
Alena Svobodová
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Miroslav Suchý, Petr Synek

35 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Miluše Höfnerová
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Ladislav Jávorka
ZÁSBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Helena Kodoušková, Jitka Křepská

30 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Věra Gabrielová
ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Josef Bohata
DTI PRAHA
Ján Jobbik

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Petr Brinza
MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Otakar Březina,
Jiří Ševčík
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Josef Misaf

25 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Stanislav Choutka
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Vladimíra Bítalová,
Roman Hladil
MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Vratislav Pokorný
20 LET
VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Marie Šebíková
VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Roman Měšťánek
ZÁSBOVACÍ A ODBYTOVÝ ZÁVOD
OLOMOUC
Renata Pelíšková

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





PROJEKT SIGNAL s.r.o.

Společnost PROJEKT SIGNAL s.r.o. se sídlem v Bratislavě je 100% dceřinou společností AŽD Praha a vznikla 8. února 2001 oddělením projekční složky AŽD Košice a.s. Nová projekční organizace měla při přípravě a projektování staveb na železnici v oblasti zabezpečovací a sdělovací techniky plnit obdobné poslání jako Signal Projekt s.r.o. v České republice. Odborným vedením PROJEKT SIGNALU bylo v začátcích pověřeno brněnské projektové pracoviště AŽD Praha pod vedením Ing. Hromníka. Od května 2009 má PROJEKT SIGNAL nové vedení. Vedoucím organizace je Ing. Tomáš Rotbauer a jednatelem jsou Ing. Zbyněk Beránek a Ing. Štefan Glovičko.

Pracovníci PROJEKT SIGNALU se podíleli na projektování elektronických stavědel ESA 11 v železničních stanicích Kúty, Banská Bystrica, Poprad a Prešov. Spolupracovali s projekcí AŽD Praha na stavbě dispečerského řízení tratě Kúty–Trnava. Další stavbou pak byla dispečerizace tratě Podunajské Biskupice–Komárno, která je rovněž zabezpečena elektronickým traťovým stavědlem z produkce AŽD. Samostatnou kapitolou je pak projektování přejezdových zabezpečovacích zařízení typu PZZ-RE/SK, které PROJEKT SIGNAL provádí zcela samostatně.

Spolupracujeme v rámci výstavby V. slovenského koridoru

V roce 2008 se nám podařilo navázat spolupráci s velkými projekčními organizacemi,

jakou je např. REMING CONSULT a.s. Bratislava, která nám přinesla spoluúčast na projektování V. slovenského koridoru, v jehož rámci jsme zpracovávali realizační dokumentaci k ESA 33 v žst. Krásno nad Kysucou, která byla úspěšně uvedena do provozu koncem srpna 2009. Dále se podílíme na projekci autobloku ABE-1 na trati Žilina–Krásno nad Kysucou a v současné době zpracováváme dokumentaci vnitřní části jednotlivých stavědel ESA 11 na stavbě Žilina–Teplička.

Příprava na zahraniční dodávky

Odborný růst zaměstnanců v PROJEKT SIGNALU zajišťujeme na společných školeních a setkáních s projektanty AŽD Praha. Technické vybavení odpovídá požadavkům

kladeným na zpracování projektové dokumentace a obnovované a doplňované je v souladu s aktuálními požadavky oddělení projekce.

Skutečnost, že se AŽD Košice a.s. stala v květnu letošního roku 100% dceřinou společností AŽD Praha, vytváří nové předpoklady pro uvolnění dalších projekčních podkladů pro PROJEKT SIGNAL. Nově počítáme s postupným rozšiřováním této projekční organizace, výhledově i o pracoviště vývoje softwaru. To vše pak umožní AŽD Praha plně využívat PROJEKT SIGNAL i mimo Slovenskou republiku.

*Ing. Miroslav Rešl
poradce generálního ředitele AŽD Praha*



PROJEKTOVANIE
ZABEZPEČOVACÍCH
A OZNAČOVACÍCH
ZARIADENÍ





Na MSV v Brně již po jedenapadesáté

Veletržní sezonu tohoto roku jsme uzavřeli tradiční účastí na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Letošní 51. ročník a současně probíhající mezinárodní veletrh Transport a Logistika, který stojí ve středu pozornosti našeho zájmu, se konal ve dnech 14.–18. září. I přes letošní znatelnou nižší úroveň veletrhu především v důsledku finanční krize lze účast AŽD Praha i jejích dceřiných společností hodnotit jako velice úspěšnou.

V patrové expozici AŽD a spoluvystavovatelů AK Signal, Signal Mont, DCom, Radom, Spálovský a AŽD W Poprad – o celkové výstavní ploše 153 m² s tradičním sídlem ve veletržním pavilonu Z – jsme prezentovali hned několik novinek z naší produkce.

Naše technologie

Hlavním naším exponátem z oblasti železniční dopravy byl nový systém Radioblok RBA-1, který je určen zejména pro regionální tratě. Radioblok je vyvinut v úrovni nejvyššího standardu bezpečnosti s minimálními požadavky na úpravu infrastruktury, kolejí, výhybek a přejezdů. Dále zde byl k vidění prototyp inovované závory typu PZA 100 a železniční návěstidlo s technologií LED svítilen, které se aktuálně uplatňuje i v nasazování nových typů výstražníků na přejezdech. Obchodní zástupci divize Silniční telematiky se zaměřili převážně na prezentaci systémů pro zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce. Novým trendem je využití detektoru pohybu osob na přechodech, který pomocí výstražných světel instalovaných ve značce „Přechod pro chodce“ upozorní řidiče na přítomnost chodce ve vozovce. K vyšší bezpečnosti přispívají také

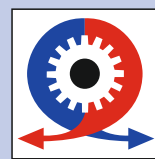
LED svítilny zapuštěné přímo do povrchu vozovky, které zajišťují mnohem lepší viditelnost přechodu již ze vzdálenosti 50 m. Návštěvníci naší expozice se dále seznámili s novým mobilním detektorem teploty povrchu vozovky Surface Patrol, s přenosným analyzátozem dopravního proudu typu NC 200, zhlédli prezentaci řízení provozu v tunelech a mnoho dalšího.

První ročník Mezinárodní železniční konference

V rámci letošního strojírenského veletrhu se poprvé uskutečnila Mezinárodní železniční konference, kterou pořádala Asociace českého železničního průmyslu (ACRI) a nad níž záštitu převzali ministr dopravy Ing. Gustáv Slamečka a primátor města Brna Roman Onderka. První ročník konference zaznamenal velmi pozitivní ohlasy. Mezi účastníky nechyběli přední odborníci a představitelé z oboru železniční dopravy, mimo jiné z UNIFE, CER, Evropské komise a mnoho dalších. Konference byla rozdělena do dvou částí. V prvním bloku s názvem „Železniční doprava – vyspělý, ekologický, efektivní a bezpečný způsob přepravy“ se projednávala témata financování, rozvoj TENT-T, liberalizace železničního průmyslu

či interoperabilita. Druhý blok s označením „Železniční doprava – ekologicky, ekonomicky a efektivně smysluplná alternativa k dopravě silniční“ byl věnován regionální železniční dopravě.

V této části vedle generálního ředitele SŽDC Ing. Jana Komárka či náměstka generálního ředitele ČD Ing. Antonína Blažka a dalších vystoupil také generální ředitel AŽD Ing. Zdeněk Chrdle, který hovořil o trendech v regionální dopravě v oblasti infrastruktury s užším zaměřením především na zabezpečení provozu na těchto tratích.



MSV 2009

Ocenění ACRI pro Radioblok

Součástí konference byl také 3. ročník slavnostního vyhlášení vítězů a předání Výročních cen ACRI z rukou ministra dopravy Gustáva Slamečky, generálního ředitele ČD, a.s., Petra Žaludy a předsedy představenstva ACRI Tomáše Ignačka. Společnost AŽD Praha letos získala ocenění za prezentovaný nový systém Radioblok, a to v kategorii „Signalizační, zabezpečovací a telekomunikační systémy“. Oceněno bylo především pokrokové technické řešení Radiobloku, minimální požadavky na úpravu infrastruktury, vysoká úroveň bezpečnosti systému a také jeho optimální cena ve srovnání se zahraniční konkurencí. Generální ředitel AŽD Ing. Zdeněk Chrdle k našemu ocenění poznamenal: „Cena ACRI, toto významné ocenění původní české technologie, je pádným důkazem, že práce českých inženýrů a techniků je na vysoké úrovni a že české výrobky jsou schopny konkurovat zahraničním produktům.“

Lucie Jáglová, OPG





Správa železniční dopravní cesty, s.o., vybrala trať číslo 224 Horní Cerekev–Tábor jako druhou stavbu v rámci projektů racionalizace vedlejších tratí. Veřejná obchodní soutěž na tuto stavbu byla vyhlášena pod názvem „Racionalizace tratě Horní Cerekev–Tábor“. Na trati v délce 69 km se nachází šest železničních stanic: Dobrá Voda u Pelhřimova, Pelhřimov, Nová Cerekev, Pacov, Obrataň a Chýnov. Stavba byla zahájena v květnu 2005. Díky příznivé zimě v roce 2006 byla stavba zkrácena o 6 měsíců. Hlavním účelem stavby byla modernizace zabezpečovacích zařízení v jednotlivých železničních stanicích, modernizace traťového zabezpečovacího zařízení a vybudování systému dálkového ovládání, které umožní snížení počtu pracovních sil na řízení dopravy v daném úseku. Nedílnou součástí stavby bylo vybudování nových přejezdových zabezpečovacích zařízení a telekomunikační sítě s digitálními přenosovými



Vývoj řízení dopravy na regionálních tratích

Racionalizace tratě Horní Cerekev–Tábor

2. díl

Trať Horní Cerekev–Tábor je součástí historické transversální dráhy. První údaje o této trati pochází z roku 1872. Stavební práce zde započaly v roce 1886 a trať byla uvedena do provozu o dva roky později. Traťový úsek prochází půvabnou krajinou Českomoravské vrchoviny. Místy je zde stoupání až 28 ‰. Kamenné mosty dosahují výšky až 20 metrů. Architektonickému stylu staveb vedlejších drah se přezdívalo „šumavský styl“.

technologiemi. Projekt vypracovala společnost Signal Projekt s.r.o.

V jednotlivých stanicích jsem instalovali elektronické stavědlo ESA 11, do něhož je softwarově integrováno traťové zabezpečovací zařízení typu ITZZ a AHP 03. Trať jsme vybavili systémem dálkového ovládání DOZ-1. Pro přenos dat byl použit systém PENet a rozhodující výměny ve stanicích byly vybaveny elektrickým ohřevem výměn EOv. Dispečerské pracoviště je umístěno v železniční stanici Pelhřimov, kde je trať obsluhována prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště (JOP). Pracoviště dispečera je vybaveno také graficko-technologickou nadstavbou GTN, pomocí níž je zajišťován také přenos čísel vlaků mezi zadávacími terminály v železničních stanicích Tábor a Horní Cerekev. Z 12 nových přejezdů jsou 4 typu PZZ-RE-AC a 8 traťových přejezdů je typu PZZ-EA. Pracoviště v Pelhřimově je vybaveno automatickým hlasovým informačním systémem INISS

Základní charakteristika stavby

Délka úseku:	69 km
Traťová rychlost:	65 km/h
Dálkové ovládané stanice:	6 žst.
Elektromotorické přestavníky:	14 ks
Výhybky s elektrickým ohřevem:	16 ks
Rekonstruované přejezdy:	5 ks
Nově zabezpečené přejezdy:	12 ks

s možností místního hlášení, dálkového ovládání a hlášení do neobsazených stanic.

Tato stavba umožnila snížit počet pracovníků podílejících se na řízení dopravy z několika desítek na rovných 10. AŽD Praha tím, že zvítězila ve veřejné obchodní soutěži na tuto zakázku, získala skvělou příležitost k dalšímu dokonalejšímu propracování systémů pro tento druh tratí.

Ing. Josef Schrötter, OBU



KŘÍŽOVKA

Pravda má jednu velkou výhodu: člověk si nemusí...

Dokončení citátu francouzského sochaře a mistra impresionistické plastiky Augusta Rodina (1840–1917) naleznete v tajence.

AUTOR JIRÍ ZVOLÁNEK	RAKOUSKÁ ŘEKA	POKOLENÍ	VÝZVA K ZASTAVENÍ	ASIJSKÝ DIVOKÝ OSEL	OSIŘET		CHEMICKÁ ZNAČKA CÍNU	PEVNÝ PODPALOVAČ	PATRÍCÍ OTOVI	TELEVIZNÍ POŘAD	ČÁST HOKEJOVÉHO UTKÁNÍ	JAPONSKÁ MĚNA
EVROPSKÝ OSTROVNÍ STÁT						TENIS A FOTBAL						
ZNAČKA AUT VE FORMULI 1						SESTRINY DCERY						
						VYTAHOVAT						
PŘEKONAT							POLSKO (NĚMECKY)					
							REZERVACE V TATRÁCH					
	OBROVSKÝ MOŘSKÝ HLAVONOŽEC	ZAČÁTEK TAJENKY										VĚNOVANÝ PŘEDMĚT
		VOJENSKÝ ZDRAVIT										
ZKRATKA KUSU			JEMNOCIT					KYSELINA (ANGLICKY)				
			MOC					BARVA V KARTÁCH				
SUROVÝ ČLOVĚK				OBRNĚNÉ VOZIDLO					ŠPANĚLSKÁ EXKRÁLOVNA			
				RUSKÝ VELETOK					OSAMOCENO			
JMÉNO PSA					DOMAŽLICE (NĚMECKY)					SETINA HEKTARU		
					VÝROBCE KOŽICHŮ					KONEC TAJENKY		
BOHATÝ SEDLÁK						MÍSTO					RŮŽEK KAPESNÍKU	VOJENSKÉ JÍDELNÍ MISKY
						CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO						
KOZÁČKÝ VELITEL							CITY					
							NASKENOVANÝ OBRÁZEK					
UKAZOVACÍ ZÁJMENO			AUTOMATICKÝ REZERVAČNÍ SYSTÉM					DRUH CHOROŠE				
			JAPONSKÁ POTÁPĚČKA					TYP PC PROCESORU (DURON)				
JMÉNO HEREČKY JANŽUROVÉ				TUČNÁK					EVROPSKÁ PLATEBNÍ UNIE			
				INICIÁLY ZPĚ- VÁKA NOVÁKA					CITOSLOVCE BUČENÍ			
STANOVÝ TÁBOR (ANGL.)					ODRŮDA JEČMENE							
UHLOVODÍK					PAPOUŠCI							

POMŮCKA: ACID, IIZ, KULAN, LEMBES, OŘÍŠ

Ceny pro tři vylosované výherce jsou:

1. cena – sada čajů
2. cena – sada nožů na sýry
3. cena – vánoční punčová sada.

Tajenku zasílejte do 12. února 2010 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:

„Mladí si myslí, že za peníze si všechno koupí, když zestárnou... tak to vědí jistě.“

Vylosovaní výherci:

1. cena – Vladimír Čiernik, RSP (IP telefon)
2. cena – Blanka Nováková, DAST (USB klíč)
3. cena – Jiří Dobrovolný, VZB (cyklonářadí).



Lokomotiva AŽD Praha pomáhala handicapovaným

Velmi rušno bylo v úterý 20. října 2009 brzy ráno na pražském Hlavním nádraží. Vládla zde výjimečná atmosféra pohody, radosti a dobré vůle. První nástupiště bylo totiž zaplněno desítkami handicapovaných lidí od 15 do 40 let věku, kteří se těšili na mimořádnou jízdu Vlak plného úsměvů.

Zvláštní vlak, který byl speciálně vybaven vozy pro osoby upoutané na vozíčkách, vyrazil po páté hodině ranní. Zastavil jen ve třech stanicích: v Pardubicích, České Třebové a Blansku, kde přistoupili další handicapovaní směřující na brněnské Výstaviště.

Po desáté hodině Vlak plný úsměvů, v jehož čele byla lokomotiva 749 039-4 AŽD Praha, dorazil do svého cíle. Provizorní stanice byla zřízena přímo v areálu brněnského výstaviště. Liga vozíčkářů ve spolupráci s drahami takto originálně dopravila handicapované na mezinárodní veletrh zdravotnické techniky, rehabilitace a zdraví Medical Fair Brno, na nějž by se řada handicapovaných jinak neměla šanci vůbec dopravit. Poté, co se všichni účastníci zájezdu dostatečně seznámili s novinkami z oblasti zdravotnické techniky a také si popovídali se svými přáteli, vyjel Vlak plný úsměvů v 15.20 z brněnského Výstaviště zpět do Prahy.

-opg-

AŽD na akci Ostrava je tady!!!

Pod tímto názvem se ve dnech 25.–27. září 2009 konala v Ostravě propagační akce, která měla za cíl poukázat na nezbytné požadavky vedoucí k modernizaci dopravní infrastruktury, rozvoji dopravy obecně a její bezpečnosti v různorodých formách.

V rámci programu Ostrava Evropě a dětem proběhla souběžně Dopravní školička pro děti mateřských a základních škol na Prokešově náměstí. Na Hlavní třídě v Ostravě-Porubě byla zase nainstalována výstava historických i současných vozidel MHD.

Zástitu nad pořádáním převzali náměstek primátora města Ostravy Vojtěch Mynář a starosta Ostravy-Poruby Ing. Lumír Palyza. Kromě účasti Policie ČR, hasičského záchranného sboru a městské policie byl dán prostor i firmám, jejichž činnost úzce souvisí se zkvalitněním a vyšší bezpečností dopravy. Naše společnost se

zde prezentovala mobilním dopravním dětským hřištěm, které bylo hlavním „magnetem“ pro školáky a předškoláky. V praxi jsme tak ověřili kvality systému a demonstrovali své schopnosti v rychlé montáži i demontáži a také rychlého přesunu našeho mobilního hřiště. Za naši společnost se akce zúčastnil pracovník obchodního odboru STM Luděk Smetana, který byl přizván k slavnostnímu křtu knížky pro děti „Ostravská dopravní školička 2009“, která zábavnou formou děti vede k získání základních návyků a správného chování v dopravě.

Ing. Ivana Černá, STM



AŽD Praha



železniční doprava

silniční doprava

telekomunikace

Tradiční český dodavatel moderních řídicích
a zabezpečovacích systémů pro dopravu



Bezpečně k cíli

www.azd.cz



Společnost AŽD Praha Vám přeje příjemné
prožití vánočních svátků a mnoho úspěchů
v roce 2010!