

# Specialisté VUZ se opírají o normy a legislativu

Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), závazné unijní předpisy a normy, podle kterých se posuzuje shoda železničních kolejových vozidel a jejich komponenty s příslušnými normami, jsou denním chlebem specialistů Kanceláře autorizované osoby (KAO), Oddělení vozidel, Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Vedoucím hodnotitelem pro subsystém Kolejová vozidla je ve firmě Jiří Strnisko. Co vše má na starosti? A mohli by mu techničtí nadšenci závidět?

Josef Holek | Foto: autor, archiv Jiřího Strniska

Už na konci 19. století si evropské země začaly uvědomovat nutnost zavedení jednotných pravidel pro železniční dopravu, přičemž v roce 1886 vešla v platnost Dohoda o technické jednotě v železniční dopravě. V průběhu let se tak začalo čím dál více objevovat slůvko v češtině nemající ekvivalent – interoperabilita. Co si pod tím představit? Schopnost zajistit bezpečný a plynulý pohyb vlaků v požadovaném rozsahu a objemu, fakticky nemezeně obdobně, jak to umožňuje automobilová doprava. To vše za podmínky, že vozidla budou splňovat předem definované, jasné a jednotné zásady.

Přijmout je musela, stejně jako celou řadu legislativních prvků, i Česká republika. Výrobci kolejových vozidel, producenti dílů, dopravci a další se jim tak museli přizpůsobit. Aby mohla vozidla a díly v nich instalované vyjet na koleje, musí být s předpisy v harmonii. Navíc nesmí chybět potřebná razítka. Aby vše bylo v souladu a výrobci, potažmo jejich zákazníci z řad dopravců, funguje v rámci VUZ Kancelář autorizované osoby, která se shodou s „té-es-íčky“ detailně zabývá a vydává na základě shody Zprávu o zjištěních, resp. certifikáty o posouzení shody. Jde tak o další prvek ze široké a komplexní škály služeb, které může VUZ nabídnout.

## Vlaky měl v rodině

Shody s TSI kolejových vozidel má v KAO VUZ na starosti vedoucí hodnotitel pro



subsystém Kolejová vozidla Jiří Strnisko. Technikou se zabýval na vysoké škole, ovšem s železnici to tak horké nebylo. Po bakalářských státnicích na Institutu dopravy Fakulty strojní na Vysoké škole báňské-Technické univerzitě v Ostravě totiž přemýšlel, kterým směrem se ve svém profesním životě vydat. „Řešil jsem, zda to bude strojírenství, anebo doprava obecně,“ upřesnil s tím, že nakonec zvítězil obor Stavba, konstrukce a provoz kolejových vozidel.

Úplně nepolíbený ale přece jen nebyl: dědeček a strýc byli strojvedoucími a stanoviště lokomotivy ostatně bylo nakonec blízké i Jiřímu Strniskovi. V diplomové práci se totiž zabýval návrhem kabiny strojvedoucího. „Navrhnul jsem kompletní řešení kabiny strojvedoucího,“ doplnil.

Kam jít po vysoké? Při doktorandských studiích, které ale Jiří Strnisko nedokončil, odešel pracovat na Drážní inspekcii a poté k soukromému nákladnímu dopravci. Po několika letech si ale jeho ži-

votopis vytáhli zástupci VUZ. „Poslal jsem ho hned po studiích. Později mě kontaktoval můj současný vedoucí a já nabídku přijal. Pro VUZ tedy pracuji bezmála pět let,“ popsál své začátky.

### Pomůže i metr

Nyní se zabývá posuzováním shody u kolejových vozidel, resp. osobních vozů, jednotek a lokomotiv všech trakcí. „Řeším, zda jsou vozidla ve shodě s požadavky a evropskými nařízeními, tedy Technickými specifikacemi interoperability. Každý den komunikuji se zákazníky, řeším technické parametry všech možných prvků, kontroluji a zkoumám technickou dokumentaci a i po případné fyzické prohlídce vše posoudím. Nakonec vydám Zprávu o zjištěních, resp. certifikáty o shodě. V ní sdělím, zda jsou, či nejsou parametry v souladu s TSI,“



vyjmenoval rutinní úkoly. „Hodnotím a posuzuji nejen nová vozidla, ale i veškeré modernizace a změny. Opět musím důkladně projet dokumentaci a znovu se vydat na kontrolu. Jezdíme i na auditní kontroly přímo k výrobcům.“ Občas se tedy stane, že popadne metr a jde přímo ve firmě přeměřovat jednotlivé rozměry.

Ze slov odborníků z Oddělení vozidel VUZ je jasné, že většina kontrol a posouzení dopadne dobře. „Výrobci technické parametry jednotlivých komponent drážních vozidel znají, aplikují je a nevznikají tedy velké problémy. Hlídejí si to,“ konstatoval Strnisko. „Každá návštěva u některého z výrobců je vždy bezvadnou zkušeností. Neustále inovují, vymýšlí a já se tím pádem dostávám k absolutním novinkám. Mám možnost porovnávat a jsem neustále v kontaktu s novou technikou, což mě baví. Z toho pak těží i VUZ.“ Oporu při posuzování pak mají specialisté VUZ v legislativě a normách

jako takových. Nasnadě je ale otázka, zda posuzování pokaždé vyjde? „Jistě, že ne. Výrobce ale předmět modifikuje a nakonec projde. Záleží mu na tom,“ vysvětlil.

### Doma jedničkou

Technické specifikace interoperability patří mezi striktní evropská nařízení, která řeší především jednotnost techniky, například v návaznosti na bezpečnost. Vozidla pak mohou vyjet – teoreticky vzato – do kterékoli země EU. „Aktuálně mám na stole posuzování dieselové lokomotivy a jedné elektrické jednotky, osobní vozy

a další výrobky menšího rozsahu. Řeším například výkony jednotlivých systémů, bezpečnostní funkce ve vztahu k trakci, požární bezpečnost a další jednotlivosti, vše pak řešíme jako celek.“

Zákazníky VUZ jsou výrobci z celé Evropy a Asie. A nejde jen o výrobce vozidel, nýbrž i veškerých komponent. Zákazníci se k VUZ rádi vrací. Nezdíka přivedou i další partneři. „Na některých trzích jsme začínali od nuly, například v pobaltských zemích jsme na základě reference jednoho zákazníka získali další i pro jiné subsystémy. Vyrožené rozhýbali trh. VUZ má v Evropě velmi dobré renomé,“ zhodnotil Jiří Strnisko. „Konkurenci v posuzování máme, ale nikdo neposkytne tak komplexní služby jako my. Ve střední Evropě jsme největší, v rámci Evropy se v počtu vydaných certifikátů držíme mezi Notifikovanými osobami na nejvyšších příčkách,“ podotkl. Je však nutné připomenout, že někteří výrobci kolejových vozidel a prvků si přímo přejí, aby certifikovaná osoba byla z jejich země.

Oddělení vozidel VUZ každý rok zvládne zhruba dvě desítky velkých projektů – lokomotivy, osobní vozy – a bezpočet menších. Letos VUZ předpokládá obdobná čísla. ○

## ŘEKLI O JIŘÍ STRNISKU



**Martin Bělčík**  
generální ředitel VUZ

Ve firmě máme některé zaměstnance, které bychom potřebovali „naklonovat“. A Jiří Strnisko je jeden z nich.



**Ondřej Fanta**  
technický ředitel VUZ

Pan Strnisko je velmi schopný vedoucí hodnotitel a auditor. Má zkušenosti i z několika soukromých společností a oceňuji jeho samostatnost a přehled. Není problém s ním zajít na pivo a pokecat. Když se ještě trochu uvolní, má potenciál se posouvat na vedoucí funkce.



**Roman Průša**  
vedoucí oddělení vozidel, VUZ

Jiří Strnisko pracuje v oddělení vozidel více než 4 roky. Za tu dobu se vypracoval v klíčového člena týmu. Oceňuji zejména jeho odborné znalosti, předchozí praxi v železničním provozu, rychlou orientaci v problému a ochotu ke spolupráci. Řečeno sportovní terminologií: má tah na branku.



**Petr Chlum**  
vedoucí Zkušební laboratoře VUZ

Jirka nastoupil do VUZ z provozu, a i když neměl s posuzováním typu vozidel téměř žádné zkušenosti, velmi rychle se zapracoval a stal se významnou oporou týmu. Když se vyskytnou problémy, tak se vždy snaží najít jejich řešení. Navíc si stále udržuje zpětnou vazbu a tu pak využívá v dalších projektech.