

Josef Holek | Foto: autor, archiv Ondřeje Fanta, MD, DÚ

„Kdo se v dnešní době zastaví, tak couvá...“ Tímto mottem se Ondřej řídí nejen v práci, ale i v životě a jeho energie, zájmy, motivace, chuť a odhodlaní věci posouvat dopředu tohle heslo bezesbýtku naplňují.

Už při studiu na benešovském gymnáziu věděl, že se v životě bude věnovat technickým oborům, a tak byla dopravní fakulta ČVUT logickou volbou. Volný čas věnoval sportu, a proto se rozhodl vystudovat i Fakultu tělesné výchovy a sportu UK, kde navíc získal znalosti z anatomie a fyziologie. „Technikou jsem se chtěl živit a sport mě bavil. Tak jsem pak spojil příjemné s užitečným a šel studovat navíc FTVS,“ doplnil technický ředitel VUZ.

Obě školy chtěl Ondřej Fanta propojit, a proto byly jeho závěrečné práce na téma bezpečnost v dopravě a problematika poranění při dopravních nehodách. „Největší a nejužší spolupráce byla v mém případě s katedrou biomechaniky, která se zabývá fyzikou lidského těla. Podařilo se mi už během studií získat grant a rozjet ve spolupráci s Výzkumným ústavem kolejových vozidel projekt, díky kterému jsem mohl zkoušet aplikovat teorii do praxe při crashtestech,“ vysvětlil ředitel. Studia ukončil doktorátem v oboru Biomechanika a sám dodává, že na akademické půdě by stále rád působil...

### Z Drážního úřadu šel na VUZ

Po studiích Fanta zamířil do soukromého sektoru, dodělal si autorizaci pro dopravní stavby, a působil jako stavbyvedoucí a následně projektový manažer. „Po pěti letech v soukromém sektoru jsem cítil, že to chce změnu. Státní sektor byl pro mě výzva. Nastoupil jsem na Drážní úřad, na provozně-technickou sekci do pozice náměstka ředitele a později ředitele sekce provozně-technické. Působil jsem tam bez měsíce pět let,“ vzpomněl s tím, že rozsah práce pro DÚ byl nesmírně široký a zajímavý. „Licencovali jsme dopravce a jejich systém bezpečnosti, certifikovali jsme subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů, zkoušeli strojvedoucí, vydávali jim licenci, a hlavně jsme schvalovali drážní vozidla včetně lanových drah. To byla úžasná práce a skvělá zkušenost, protože technologická vyspělost i komfort řízení vlaků byly mimořádné. Asi se nedotknu pilotů, když řeknu, že mi to v mnoha ohledech připomínalo pilotní kabinu. Rád říkám, že naši strojvedoucí jsou piloti lokomotiv,“ dodává Fanta s úsměvem.

Loni na podzim přišel do pozice člena představenstva a technického ředitele VUZ. „Přicházel jsem s jasnou vizí, stanovit strategii rozvoje společnosti tím správným směrem, ale s nohama na zemi. Nemám rád velké řeči o tom, jak se všechno změní a budeme to na jednoduše dělat jinak. Chceme jít dopředu, chceme se posouvat, ale musíme si dávat rozumné cíle. Říkám tomu konzervativní vizionářství. Jako celoživotní horolezec vím, že se ke všemu, co v životě děláte, musí přistupovat s pokorou a klidem. Že prudké změny často nedopadají dobře a že zachování chladné hlavy je nezbytné pro dosažení vrcholu,“ připomněl.

### Komplexnost služeb zákazníkovi

Východiska jsou dobrá. „Jsme celoevropsky uznávanou notifikovanou (tzn. oznámenou EU) osobou, jež může posuzovat shody se všemi



# Kdo se v dnešní době zastaví, tak couvá...

Na pozici člena představenstva a technického ředitele Výzkumného Ústavu Železničního byl v září jmenován Ondřej Fanta. Zkušený manažer, který po práci mění padnoucí oblek za motokrosové oblečení a vyráží na trať. Do vedení VUZ přišel z Drážního úřadu, kde nabral zkušenosti s železničním sektorem. Vystudoval Dopravní fakultu ČVUT a díky vášni pro sport se rozhodl pro paralelní studium na Fakultě tělesné výchovy a sportu. V oboru biomechaniky získal na Karlově univerzitě doktorát.

### RYCHLOST 350 KM/H ZATÍM NEBUDE

Jak ještě vylepšit okruh? Co třeba zvýšení rychlosti na 350 km/h? „Často se zvýšení rychlosti navrhuje, ale je to nereálný výhled. Neumíme si sáhnout na optávku, která by to zaplatila,“ zmínil Ondřej Fanta, technický ředitel VUZ. „Enormní nárůst potřeby testování rychlovlaků neočekáváme. Takže navýšení počtu zkoušených vozidel nepokryje investici na zvýšení rychlosti na 350 km/h, nehledě na legislativní a majetkoprávní překážky.“

technickými specifikacemi interoperability (TSI). Umíme odborně vyhodnotit, zda vozidla, stavby či zabezpečovače odpovídají jednotným evropským normám. Jednoduše řečeno posoudíme, jestli je možné vzít lokomotivu například v Barceloně a dojet s ní třeba do Čerčan.“

Smyslem současného evropského systému je postupně předávání kompetencí na jednotlivé subjekty pro dané odbornosti. To znamená, že společnosti mají v gesci to, co měl dříve na starosti národní orgán – Drážní úřad. Dnes se tak kompetence v rámci zajištění interoperability při schvalování vozidel přesunuly právě na notifikovanou osobu, jež po posouzení vystaví certifikát jako podklad pro rozhodnutí Drážní-

## Z VLEČKY ZKUŠEBNÍ DRÁHA

Ondřej Fanta se, ještě coby zaměstnanec DÚ, spolupodílel na narovnání právního rámce, který původně nahlížel na zkušební okruh jako na vlečku. „DÚ je připomínkovacím místem a partnerem ministerstva dopravy. Jednou z našich snah bylo optimalizovat legislativní prostředí tak, aby se okruh stal zkušební dráhou a nahlíželo se tak na něj. Na DU jsme pak stanovili podmínky, za kterých je možné zkušební dráhu provozovat,“ vysvětlil Ondřej Fanta.

ho úřadu. Ale i v tomto systému bude změna, od června 2020 v rámci tzv. IV. železničního balíčku bude vozidla schvalovat Agentura EU pro železnici. „A právě na to musíme dobře reagovat. Agentura již letos chystá audity notifikovaných osob. Jsme připraveni, soběstační, nezávislí a nezávislí. Dnes takové služby nedokáže poskytnout nikdo jiný. V rámci Evropy dokážeme pouze my zajistit nejkomplexnější služby. Můžeme nabídnout zkušební okruh, vykonat akreditované zkoušky, posoudit shodu s TSI i provést hodnocení bezpečnosti. U nás je vše pod jednou střechou,“ připomněl jednu z mnoha konkurenčních výhod VUZ Fanta.

### Investice musí být smysluplná

Do jeho působnosti dále spadá oddělení správy, tedy kompletní investiční činnost a zajištění oprav zejména zkušební okruhu. „Inovujeme technologie, opravujeme a staráme se o to, aby zkušební okruh měl vše, co zákazník potřebuje,“ přiblížil Fanta další část své práce.

Technický ředitel iniciuje, do čeho firma investuje, aby se nabídka služeb neustále rozví-

jela a dokázala svým zákazníkům poskytnout jen ten nejlepší servis. „Musíme předvídat, neustále vyhledávat nejmodernější technologie, musíme být vpředu, ale zároveň myslet na financování a konzervativní investování.“ Tedy každá investice, kterou VUZ spustí, musí být úplná a smysluplná. Proto si management na každý projekt zpracovává business case s jasnou a uchopitelnou návratností, zmínil pravidla, se kterými neustále operuje.

„Aktuálně budeme investovat do IT technologií s vazbou na zákazníka. Opět tak, abychom mu dokázali nabídnout lepší služby. Například komplexní pokrytí technologií wi-fi s rychlým datovým přenosem a možností vzdáleného přístupu,“ vyjmenoval Fanta. „Jde o produkt, kterým udržíme krok s vývojem technologií. Omezíme výpadky a kybernetické hrozby,“ doplnil.

Výzkumný Ústav Železniční sleduje trh, směřuje svou činnost i ke svému jménu, což znamená, že sám spolu vyvíjí technická řešení a následně je implementuje. Účastní se projektů např. v rámci Shift2Rail. Jedním z projektů, který VUZ na okruhu spustil ve vazbě na zavádění zabezpečovače ETCS do komerčního provozu, byla instalace dvou RBC a diagnostika LEU. VUZ nyní může provádět testy kompatibility, tj. může fyzicky zkoušet interakci mezi nainstalovanou mobilní částí ETCS hnacího vozidla a infrastruktury SŽDC. Jde o nejnovější službu, kterou dceřinka ČD nabízí. „Zařízení je totožné s technologií na síti, což znamená, že vše můžeme odzkoušet u nás a není třeba blokovat kapacitu koridoru,“ zhodnotil Fanta.

### Zastaví se, jen když spadne

Když není mladý manažer v obleku, vezme si motokrosovou motorku a jde závodit. „Aktivně jezdím krajský přebor v motokrosu. Sice jsem začal až ve 24 letech, ale naprosto mě to pohltilo, je to o rychlosti, koncentraci a samozřejmě adrenalinu.“ Druhým koníčkem je pak sbírka starých československých motocyklů, které

ovšem nenechává ladem. „Jawy mě baví, rád si užiji i tu pohodu a romantiku nostalgie. Objel jsem na kývače z roku 1957 Maroko, Albánie, Ukrajinu a na půjčeném Enfieldu indický Himaláj.“ A zastaví se tedy někdy? „Jen když spadnu nebo to zadřu,“ dodává s úsměvem. ○

## ŘEKLI O ONDŘEJI FANTOVI

### Jiří Kolář

ředitel Drážního úřadu

Ondřej Fanta do jeho odchodu v roce 2018 zde vykonal hodně záslužné práce. Nebál se a přicházel s inovativními nápady, z nichž některé se zrealizovaly. Za všechny jmenuji systém MLS, tedy monitoring licence strojevedoucího. Jeho přínos byl i v oblasti mezinárodní. Zintenzivněním vztahů s Evropou i navázáním bilaterálních vztahů se sousedními NSA pozvedl prestiž našeho úřadu. Jsem přesvědčen, že pokud své vzdělání a zkušenosti rozvine i na dalších vedoucích pozicích, bude z něho vrcholný manažer železnice.



### Jindřich Kušník

ředitel odboru drah, železniční a kombinované dopravy MČR

Ondřeje Fantu znám jako člověka s velkým zájmem o řešení problémů a splnění úkolů, které dlouhodobě přispívají k vyšší technické úrovni železnice. Podařilo se mu v dřívějším působení nastartovat celou řadu pozitivních změn na Drážním úřadu a zajistit efektivní komunikaci s Agenturou Evropské unie pro železnici, která v sobě představuje klíčového hráče na železnici v oblasti schvalování vozidel. Obecně si cením jeho otevřeného přístupu a širokého přehledu nejen v oblasti železnice.



### Martin Bělčík

generální ředitel a předseda představenstva VUZ

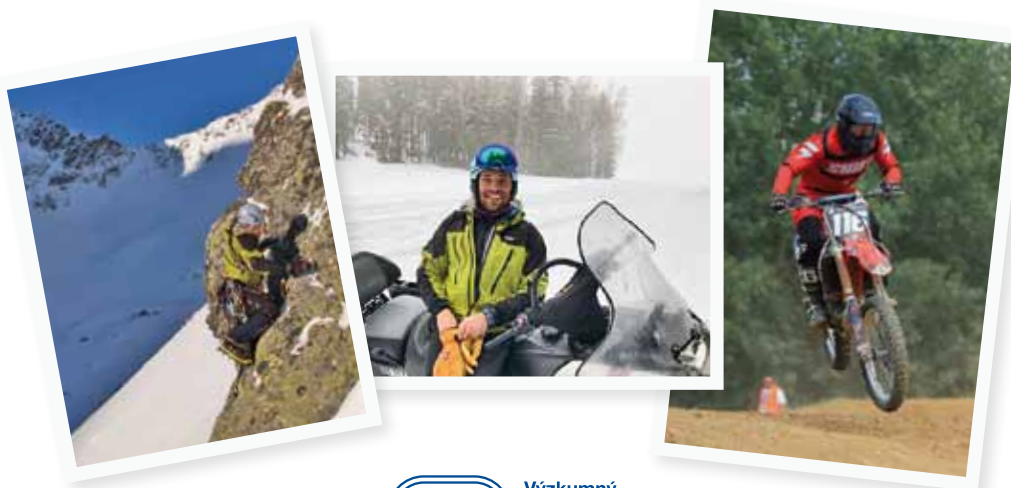
Je nesmírně složité popsat několika slovy Ondřeje Fantu, jeho nasazení, zápal, profesionalitu. Nicméně jedno slovo se mi automaticky s jeho jménem spojuje – budoucnost.



### Zdeněk Malkovský

generální ředitel a předseda představenstva VUKV

Ondřeje Fantu znám více než 10 let. Velmi dobrá a vzájemně přínosná spolupráce s ním začala v rámci řešení grantové úlohy týkající se řešení kolizí kolejových a silničních vozidel. I při jeho působení na Drážním úřadě ve funkci ředitele Sekce provozně-technické jsem oceňoval jeho schopnost rychle se orientovat v problému. Nikdy pro mě nebyl jen úředníkem, ale partnerem pro diskuzi zejména v oblasti rychle se měnící evropské legislativy. Věřím, že jeho dosavadní zkušenosti mu pomohou v jeho současném působení ve funkci technického ředitele VUZ.



**VUZ** Výzkumný Ústav Železniční, a.s.  
Člen Skupiny ČD

## OTESTUJÍ TECHNIKU Z ČÍNY. JAKO PRVNÍ

V létě by měly na okruh VUZ dorazit první jednotky z Číny, které by v tuzemsku měly jezdit pro soukromého dopravce. Smlouva s výrobcem je podepsána i ze strany VUZ, který nové jednotky otestuje. „Upozorňuji, že přes VUZ neprojde nic, co by nebylo stoprocentně odzkoušené a řádně zdokumentované. Jsme striktní, jde nám o bezpečnost cestujících. Jsem si jistý naší prací. Ani gigant z Číny si nekoupí razítko, ale posouzení. Nabízíme objektivní posouzení. Měříme každému stejně,“ zdůraznil Ondřej Fanta.