

Technické specifikace interoperability jsou základem specialistů VUZ

S železnici se Václav Souček, vedoucí oddělení infrastruktury úseku technického ředitele Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), seznámil už v útlém věku. Doba pokročila a dnes je zkušeným, klíčovým pracovníkem ústavu a posuzuje stavby z pohledu technické specifikace pro interoperabilitu (TSI). Co jeho práce obnáší? A kolik jí jeho tým zvládne za rok?

Josef Holec | Foto: Martin Harák, archiv Václava Součka

Dnes to zní úsměvně, ale není to tak dlouho, kdy nebylo ještě úplně běžné vlastnit automobil. Vlak byl pro řadu obyvatel důležitým dopravním prostředkem do práce i do školy anebo na výlety do přírody či za přáteli. Tehdy vyrůstal i Václav Souček, vedoucí oddělení infrastruktury úseku technického ředitele VUZ. „Mám jeden zážitek, který možná nenápadně ovlivňoval moje rozhodnutí věnovat se železnici,“ začal vyprávět pan Souček. „V roce 1989 to byly oslavy spojené se 150. výročím železnic v Československu. Slavnosti byly v Brně velkolepé, od výstavy historické a současné železniční techniky, přehlídek až po opravu výpravní budovy nádraží. Bylo to úžasné. Dokonce mám zajímavé výstřižky,“ chlubí se a ukazuje na černobílý snímek party hochů u parní lokomotivy.

Později vystudoval brněnskou střední průmyslovou školu stavební a po maturitě pokračoval ve studiu na Fakultě stavební VUT v Brně. Tam díky pedagogům objevil kouzlo železnic, takže si vybral studium zaměřené na železniční konstrukce a stavby. „Historicky vzato, nějaké stavařské a železničářské geny v rodině mám. Pradědeček byl traťmistrem a jeho syn byl stavebním inženýrem. Ke stavařině a železnícím jsem přicházel postupně.“

Začátky na brigádě

Prvním zaměstnáním na železnici byla brigáda, ještě v dobách studií na VŠ. Získání postu bylo prý poněkud nestandardní. „Jednoho dne cestou ze školy jsem se šel zeptat na brigádu. Zcela naivně a nepřipraven jsem vstoupil do budovy Českých drah a vnutil se přes vrátného k někomu, kdo by mohl mít zájem o brigádníka. Řízením osudu jsem se nakonec dostal až na oddělení Technické ústředny dopravní cesty, kde zrovna uvítali jednu



Týmová práce základem

V týmu Václava Součka nejsou rozdělené role, každý je plnohodnotným členem a je schopen se k projektu vyjádřit. Na základě osobních preferencí sice každý inklinuje k nějaké specifické části. Ovšem toto zaměření není nijak předsáno a vychází z osobního přínosu každého člena týmu. Na oddělení infrastruktury VUZ pracuje šest specialistů, přičemž způsobilost pro danou činnost má i kolega z jiného oddělení. Délka projektu je velmi závislá na jeho rozsahu a také na fázi, ve které se posuzuje, a to od jednotek dní až po měsíce. Každý rok zvládne VUZ posoudit zhruba sedmdesát staveb. Pro výkon činnosti v oblasti posuzování shody má ústav oprávnění pracovat i v zahraničí.

ruce k digitalizaci oblastí číselníku M12 nad traťovými schémata. Nejspíš mi tehdy prošlo rukama snad každé schéma dopravní v naší síti,“ vzpomíná.

Poprvé však přišel do VUZ jako student, tehdy v rámci exkurze na zkušební okruh v Cerhenicích, kde mu i jeho spolužákům nabídli pracovat ve VUZ v oblasti autorizované osoby. „Za pár dní mi volal jeden z dnešních kolegů, jestli bych měl zájem se přidat. Po nástupu bylo nejdříve nutné se seznámit s činností autorizované osoby a posuzováním shody. K tomu bylo pro pochopení potřebné prostudovat evropskou a národní legislativu. Při posuzování samotném pak načítat spoustu norem a předpisů,“ konstatuje.

Posuzování parametrů

Čím se tedy pan Souček zabývá nyní? Pojme to ze široka. Infrastruktura tvoří z pohledu předpisů tři základní oblasti. První oblastí je železniční infrastruktura, tedy koleje, výhybky, mosty, nástupiště a podobně. Druhá oblast je zaměřená na přístupnost osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Poslední oblastí je bezpečnost v železničních tunelech. Pro každou tuto oblast byly vydány technické specifikace pro interoperabilitu (TSI). „Náplní naší práce je posoudit, zda je určitý parametr splněn, respektive je ve shodě. Proces tohoto posouzení je většinou rozdělen do dvou fází. Především první fáze je kontrola projektové dokumentace a ve druhé fázi probíhá kontrola realizace stavby. Pokud zjistíme nějaké nesrovnalosti, tak je předáváme našim partnerům, aby mohli zajistit opravu. Tu musíme následně ověřit, zda je oprava ve shodě s požadovanými vlastnostmi.“ Výstupem je zpráva, na jejímž základě mohou specialisté v případě kladného výsledku vydat certifikát.

VUZ dále nabízí nezávislé posouzení shody procesu řízení rizik, kde je činnost zaměřena na kontrolu dodržení procesu, jak v daném případě byla řízena



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



rizika a zda byla řádně provedena opatření vedoucí k jejich přijatelné míře. K největším projektům patří stavby na III. a IV. tranzitním koridoru, které se za poslední dekádu postavily či stále ještě staví. K těm největším pak Souček řadí stavby, kde se nacházejí nově budované tunely.



Práce i v terénu

Zdálo by se, že jde jen o šedou úředničinu. Není to tak docela pravda. „Chodíme do terénu na inspekce, kde ověřujeme, zda realizace odpovídá návrhu, splňuje legislativní požadavky a je tedy ve shodě. Těžiště činnosti na stavbách je spojeno s pohybem cestujících, a to především osob s omezenou schopností pohybu a orientace,“ vysvětluje Václav Souček.

VUZ drží krok s moderními trendy a odborníci se zapojují v rámci evropských či tuzemských projektů. „Jsme také aktivními účastníky na jednáních evropských skupin osob zabývajících se posuzováním shody v oblasti železnic. V oblasti legislativy připomínáme návrhy s ohledem na naše zkušenosti s jejich uplatňováním,“ říká Souček.

Kam by se ale měla nejen infrastruktura posunout? „Je nutné se zamýšlet nad výstavbou parkovišť v příměstských aglomeracích, kde může železnice značně pomoci dopravní situaci ve městech. Kde lze očekávat vývoj, je oblast využívání telematických aplikací, a to těch dalších, než je již fungující on-line nákup jízdenek. V mobilních telefonech budeme mít třeba přístup k informacím o obsazenosti jednotlivých vagonů. S přechodem na on-line bude zajímavé sledovat, jak se budou využívat výpravní budovy pro jiné služby. Vše je přitom důležité chápat v širším měřítku mobility jako celku. Úlohou VUZ bude v tomto ohledu dále vykonávat svou činnost v nejlepší možné kvalitě,“ uzavřel Václav Souček s tím, že VUZ nabízí komplexní služby všem zákazníkům, tedy nejen posouzení shody s technickými specifikacemi, ale také nezávislé posouzení řízení rizik. ○

ŘEKLI O VÁCLAVU SOUČKOVÍ



Ondřej Fanta

technický ředitel VUZ

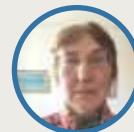
Pan Souček je odborně velmi na výši, racionálně uvažuje a umí přinést nový pohled. Moc rád s ním spolupracuji a škoda jen, že sedí v Brně.



Marek Pětiočský

vedoucí kanceláře autorizované osoby a technického ředitele VUZ

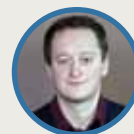
S Vaškem Součkem se známé asi 10 let a vždy jsem si cenil nejen jeho odborných znalostí, ale i vynikajících manažerských schopností a také nadstandardních komunikačních dovedností při jednání se zákazníky. Oddělení infrastruktury v něm má velmi silnou a stabilní oporu a je mi ctí s ním spolupracovat.



Alena Novopacká

představitel vedení pro jakost, VUZ

Vaška znám víc než deset let. Poznala jsem v něm skvělého člověka a kamaráda, kterého si nesmírně vážím. Je jedním z nejlepších odborníků, jakého na ústavu máme. Ale vážím si ho nejen pro jeho odborné schopnosti, ale především jako člověka, který je bez ohledu na svůj čas a na své vlastní starosti kdykoliv ochoten pomoci, poradit. Je to kolega a přítel, který nezklame.



Vladimír Tomandl

specialista pro subsystém infrastruktura, VUZ

Hledáte někoho, kdo vám bude pečlivě naslouchat, poradí vám dle svého nejlepšího vědomí a svědomí, kdo vás ochotně nasměruje, a přesto zůstane otevřený myšlenkám druhých a nebrání se žádnému, byť netradičnímu řešení?! Hledáte člověka, který je inspirující, ale jako vedoucí s vámi nikdy nejedná povýšeně? Takového, který je schopný při řešení určité problematiky v kanceláři i ponocovat, dokud není s výsledky své práce spokojený? Již hledat nemusíte. Poznali jste Václava... A za těch 15 let, co se známe, mohu vše zmíněné odpřisáhnout.