

Nezkazíme si jméno nekvalitní prací



Marka Pětiokého ještě v dobách studií na vysoké škole ani nenapadlo, že mu jednou pod rukama projdou projekty na největší tuzemské železniční stavby. Pak ale nastoupil do Kanceláře autorizované osoby Výzkumného Ústavu Železničního a postupem času se vypracoval až na pozici vedoucího. Dnes je členem vedení týmu expertů, kteří by si rádi troufli i na hodnocení projektů vysokorychlostních tratí.

Josef Holek | Foto: autor a archiv Marka Pětiokého

Dopravu měl Marek Pětioký, vedoucí Kanceláře autorizované osoby a technického ředitele Výzkumného Ústavu Železničního (KAOTŘ VUZ), vždycky rád. Že to není v tomto případě klišé, dokládá nejen fakt, že s maminkou z Kolína do Prahy se muselo jezdit zásadně vlakem až na Masarykovo nádraží, ale i to, že si ji po maturitě na gymnáziu vybral jako studijní obor. Vždyť nastoupil na pardubickou Dopravní fakultu Jana Pernera. Jen ta železnice stále jaksi stála v pozadí zájmu.

Teprve při studiích na vysoké škole začal s dráhou koketovat. Už téma bakalářské práce bylo ryze železniční. „Navrhnul jsem úpravy zastávek na trati Kolín – Ledčsko. Řešil jsem vše, co by se dalo zlepšit tak, aby čekání a nástup do vlaku byly co nejpohodlnější,“ připomněl Marek Pětioký. „Diplomka se týkala interoperability. Řešil jsem tři stanice, které byly v různém období modernizované, a při té příležitosti jsem porovnával, zda by splnily požadavky interoperability. Dále jsem navrhoval technické úpravy a řešil i legislativu. Zjistil jsem, že existují odlišnosti v českých a evropských normách, a toto dále rozvinul.“

Na VUZ jako student

Hodnotitelství se Marek Pětioký začal plně věnovat ještě v pátém ročníku vysoké školy, když začal pro VUZ pracovat na dohodu o provedení činnosti. To bylo v roce 2009. Po promoci nastoupil na hlavní pracovní poměr. „Jako student jsem měl v popisu práce posuzování staveb a projektů na interoperabilitu subsystému Infrastruktura. Byl jsem už tehdy zařazen v KAO, které se letos na jaře rozdělilo na oddělení zabezpečovací, infrastruktury, energie, vozidel a ERTMS. Postupoval jsem z pozice hodnotitele v závěru přes hodnotitele, vedoucího hodnotitele až po vedoucího Kanceláře,“ zavzpomínal.

Úkolem KAO je posuzování a zjišťování shody především s požadavky Technických specifikací interoperability (TSI), a je tedy v rámci společnosti VUZ zařazen v sekci Hodnotitelství (vedle Zkušebnictví). Řeší tedy shodu s legislativními požadavky subsystémů energie, kolejová vozidla, infrastrukturu a řízení a zabezpečení (CCS), a to jak pro palubní, tak traťovou část.

„Každý výstupní dokument, který hodnotíme,



musí projít řadou kontrol. Produkt posoudí vedoucí hodnotitel, technický vedoucí subsystému výsledek zkontroluje a mým úkolem je přezkoumání rozhodnutí. Ode mě už to jde jen technickému řediteli VUZ, jako vedoucímu autorizované osoby.“

ETCS zákazníci chtějí

To jsme se však dostali na konec celého procesu. V průběhu se ještě řeší běžná fakturace, žádosti a termíny, a to ve spolupráci s technickými vedoucími subsystémů. Typickým zákazníkem KAO je projekční nebo realizační firma. „Ta se obrátí na VUZ, vyspecifikuje technické požadavky a objedná posouzení, které by mělo zodpovědět otázku, zda plní požadavky přímo vykonatelného předpisu TSI,“ vysvětlil Pětioký. Když projekt požadavky

splní, vydá VUZ patřičný certifikát. Certifikáty poté putují na Drážní úřad k dalšímu řízení. Obecně vzato, v procesu přípravy stavby je pak KAO jednou z instancí, kterou je nutné požádat a veškeré procesy s ní projít ještě před tím, než je vydáno kladné stavební povolení. Oprostíme-li se od stavbařů a projektantů, další významnou částí zákazníků jsou výrobci kolejových vozidel. „Jde například o výrobce kol, náprav, dvoukolí a dalších,“ upřesnil vedoucí KAO TŘ.

Tím ale portfolio poskytovaných služeb – v rámci KAO – nekončí. „Spadá pod nás i zkušební zařízení pro testování jednotného evropského systému ETCS na okruhu v Cerhenicích. Jde o benefit pro zákazníky a musím říci, že stále více z nich si u nás službu objedná,“ konstatoval Pětioký.

Širokou škálu poskytovaných služeb by však nedokázal KAO VUZ bez týmu odborníků, kvalita poskytovaných služeb je navíc hlídána nezávislými dozorovými orgány. „Kolegové jsou skutečnými odborníky s vysokoškolskými diplomy a obrovskou praxí. Ti, co dělají infrastrukturu, mají vystudované stavební fakulty, zabezpečovací mají elektrotechniku, vozidláři fakulty dopravní nebo strojní.“ Zákazník musí vědět, že s ním hovoří skutečný expert. „Kdybychom nevěděli, co které náležitosti v TSI znamenají, tak mu těžko vysvětlíme, co vlastně chceme,“ podotkl vedoucí.

Obří stavby pod lupou

Nicméně i v roce 2019, kdy jsou předpisy a normy harmonizované minimálně v celoevropském měřítku, se stává, že například méně etablovaný zákazník přijde s projektem, který se musí přepracovat. „Proto se snažíme v této oblasti poskytovat i vzdělávací činnost, jako je psaní článků nebo pořádání školení,“ říká vedoucí. A také se stane, že zákazník odejde s tím, že je VUZ až příliš striktní. „Jsme



Ve volném čase jezdí také rád na kole.

spravedliví. Nebudeme si kazit jméno,“ má jasno Pětioký.

Dokladem kvalitní práce je fakt, že VUZ zkontrolovala v roli autorizované osoby takřka celou tuzemskou síť železničních koridorů. Skoro všechny projekty a stavby, které se kori-

dorů dotkly, měla dceřinka ČD pod drobnohledem. „Dělali jsme na Ejpovických tunelech, tunelech na koridoru z Prahy do Českých Budějovic, pražském Novém spojení a na dalších velmi zajímavých a významných stavbách,“ vyjmenoval Pětioký s tím, že se jeho lidé nezájemují jen na český trh. „Na Kancelář se obrací i objednatelé ze Slovenska, Bulharska, Estonska a dalších evropských zemí. Změna prostředí je vždycky skvělá. Získáte novou zkušenost.“ Jen na projekty pro české vysokorychlostní tratě se stále čeká.

Bezkonkurenční komplexnost

Na otázku, zda je práce vedoucího KAOTŘ a jeho týmu jen nudnou administrativou, pan Pětioký odpovídá záporně. Formuláře a tabulky vyplňuje, nicméně následuje klasická technická práce, kdy je nutné projekt skuteč-



Marek Pětioký

ně detailně prostudovat. Pracovníci včetně svého šéfa loví z projektové dokumentace nejmenší detaily, vžívají se do rolí osob, které budou výsledný produkt využívat, a při návštěvě konkrétních staveb chtějí vidět výsledný realizovaný stav. „Oživíte si představu z projektu, kterou můžete konfrontovat se skutečností, a to je přece super. Naše práce tedy rozhodně není nudná,“ zasmál se vedoucí.

V Kanceláři, sídlící v Praze, je zaměstnáno pětatřicet lidí. Má detašovaná pracoviště v Plz-

ŘEKLI O MARKU PĚTIOKÉM

Martin Bělčík

generální ředitel
a předseda představenstva VUZ



Marek představuje nastupující generaci mladých odborníků, která není zatížená starými dogmaty.

Ondřej Fanta

technický ředitel VUZ



Marek převzal náročnou pozici po předchozím dlouholetém zkušeném kolegovi, které se zhostil nadmíru dobře a přinesl nový svěží vítr. Jsem rád, že jsme vybrali právě jeho a díky jeho cílevědomosti a zodpovědnému přístupu mu oddělení šlape.

Václav Souček

vedoucí oddělení Infrastruktura VUZ



Marek započal spolupráci již během studií na vysoké škole, kde se věnoval v diplomové práci problematice úzce související s činností VUZ. Na své pracovní pozici se dokázal velmi rychle zorientovat, především díky sladění teorie s praxí, a záhy se stal platnou součástí týmu. Rychlému začlenění pomohla i jeho záliba v kolektivních sportech a zážitkové gastronomii. Na Marka se lze spolehnout, má rád pracovní výzvy. Vždy vám ochotně odpoví na vaše dotazy.

Martin Jacura

vedoucí Ústavu dopravních systémů, ČVUT



S Markem Pětiokým jsme se poprvé potkali před 12 lety při výuce na pardubické Dopravní fakultě Jana Pernera. Během studia prokazoval nebývalý odborný rozhled a zájem o problematiku v celé šíři, což se kladně projevilo na bakalářské i diplomové práci. Ta pomyslně stála na startovní čáře jeho další profesní kariéry. Od absolutoria s radostí sleduji profesní růst „svého diplomanta“, jeho odborné úspěchy a těším se na další setkání i odborné diskuse. Vždy jsem si jej vážil nejen pro jeho znalosti a schopnosti, ale též lidské kvality. Proto věřím, že je mužem na pravém místě.



Pokud si ve svém nabitém programu najde čas, vyrazí si rovněž rád s přáteli do hor.

ni, Brně, Mostech u Jablunkova či Cerhenicích. První projekty začala hodnotit před třinácti lety. Co se týče rozsahu poskytovaných služeb, je KAO VUZ jedinou svého druhu v celé republice. „Mou vizí je udržení kvality, a pokud by se výstavba vysokorychlostních tratí posunula vpřed, rádi bychom u toho byli. Byli bychom u spojení pro další generace. Nechceme být jako republika skanzenem a mohu konstatovat, že KAO i celý VUZ jsou na příchod rychlovlaků připravené,“ uzavřel Marek Pětioký. ○