

Martin Král¹

Pavel Řezáč²

Proměna role UIC během jednoho století a jeho vliv na rozvoj železniční dopravy v Evropě i ve světě

Klíčová slova: UIC, Union Internationale des Chemins de fer, Mezinárodní železniční unie, železniční interoperabilita, historie železniční dopravy

Key words: UIC, Union Internationale des Chemins de fer, International Union of Railways, interoperability of railway system, history of railway transport



Anotace

U příležitosti uplynulého stoletého výročí založení UIC přinášíme ohlédnutí za vývojem evropské a posléze i celosvětové spolupráce v otázkách technické jednotnosti a provozování železniční dopravy od konce 19. století až po současnost, kdy již zahrnuje nejen evropskou, ale i celosvětovou a zároveň inovovanou oblast působnosti železniční dopravy. S ohledem na rozsah problematiky se v článku zaměřujeme jen na klíčové milníky doplněné vzpomínkami pamětníka, který byl „v centru dění“ během dvou zásadních období historie UIC. Článek zmiňuje také priority Správy železnic v rámci činností UIC.

Summary

The article “UIC changing role during one century and its influence on the railway transport development in Europe and in the world” was published at the occasion of the past centenary of the UIC foundation. The article presents retrospect of the European and finally the worldwide cooperation in the field of technical uniformity and railway operation since the end of the 19th century until today, when it covers not only the European but also the worldwide and innovated railway transport sphere of activity. Due to extent of the issues the paper focuses only on the key milestones supplemented by the memories of the living contemporary who has been “in the middle of the events” during two important periods of the UIC history. The article also mentions the priorities of Správa železnic in the framework of UIC activities.

¹ Bc. Martin Král – vedoucí oddělení podpory mezinárodní komunikace, odbor mezinárodních vztahů, Správa železnic, státní organizace.

² Ing. Pavel Řezáč – bývalý sekretář skupiny pro kybernetiku a komise pro perspektivu UIC, bývalý poradce generálního ředitele Českých drah, a.s.

Úvod

Krátce po vynálezu parní lokomotivy se po celém světě začaly stavět první železnice, nejdříve pro konkrétní lokální potřeby (přeprava uhlí z dolů do přístavů či měst, zemědělských produktů do měst, lidí mezi městy atd.). Soukromě podnikající železniční společnosti brzy začínaly spolupracovat při rozšiřování své nabídky na větší vzdálenosti. Výstavbu železnic začaly podporovat i vlády, iniciovaly zakládání, resp. samy zakládaly další železniční společnosti. Prvním sdružením železnic byl v roce 1846 založený Pruský železniční spolek, k němuž se postupně připojovaly další železnice, ale nové spolky také zakládaly železnice dalších evropských zemí.

Prvořadým úkolem těchto sdružení bylo vytváření a sjednocování technických a provozních norem potřebných pro provozování společné národní i mezinárodní železniční dopravy, tj. dnešní terminologií utváření železniční interoperability. Stejný úkol si uložily i vlády. Po řadě porad a dílčích dohod pak byla v roce 1887 založena *Unité technique* (UT – Technická jednotnost), jež sice neměla žádný stálý orgán ani organizační strukturu, ale s logistickým zázemím v Bernu různými formami organizovala řešení otázek interoperability a vytváření potřebných norem. Vytvářené normy se projednávaly a schvalovaly na mezinárodních konferencích i příslušnými státními orgány.

Interoperabilita je základním, ne však jediným předpokladem pro fungování mezinárodní železniční dopravy. Proto od 70. let 19. století vznikaly další mezinárodní organizace a úmluvy: Evropská konference o jízdách řádech osobních (CEH) a později i nákladních (CEM) vlaků, Mezinárodní asociace železničních kongresů (IRCA či AICCF), Ústřední úřad pro mezinárodní železniční přepravu (OCTI), Mezinárodní unie pro výměnu (oběh) kolejových vozidel (později RIV pro nákladní a RIC pro osobní vozy), Úmluva o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM) aj. Tyto a podobné úmluvy a organizace fungují samostatně i po vzniku UIC, často ve vzájemné spolupráci.

1. Založení UIC v roce 1922

Po první světové válce již k UT přistoupily prakticky všechny evropské státy. V těchto státech už také byla většina železničních společností zestátněna a spojena do národních železničních správ, řízených převážně přímo ministerstvy dopravy. Existence těchto národních železničních správ a neexistence organizační struktury UT byly základním podnětem pro diskuze o vzniku nového železničního sdružení pro řešení železniční interoperability a vytváření příslušných norem a předpisů.

Samotnému založení předcházela mezinárodní konference v italské (dnes slovinské) Portoroži, která se koncem roku 1921 vyslovila pro vytvoření sdružení. Na mezinárodní konferenci v Janově na jaře 1922 bylo navrženo urychlit standardizaci evropských železnic tím, že se řízení tohoto procesu přenesou z úrovně vládní na nové sdružení železničních správ. Ve dnech 17. až 20. října 1922 se konala další konference v Paříži, která za účasti delegátů z 27 zemí, 46 železničních organizací a dvou zástupců Společnosti národů schválila stanovy UIC.

V červenci 1923 pak byla Mezinárodní železniční unie (UIC – Union Internationale des Chemins de fer) oficiálně prohlášena za sdružení založené podle francouzského zákona z roku 1901. Mezi zakládajícími členy (51 organizacemi z 29 zemí) byly i Československé státní dráhy (ČSD). UIC mělo tři řídicí orgány – valné

shromáždění, dvanáctičlennou výkonnou radu, prezidenta – a generální sekretariát se sídlem v Paříži. Provozní náklady byly hrazeny z členských příspěvků stanovených podle počtu hlasů odvozených z délky tratí.

Préfecture de Police (Mod. 313-d.)
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

3^e DIVISION
 2^e BUREAU

Récépissé de Déclaration d'Association
 (Loi du 1^{er} Juillet 1901. — Art. 5)

Prérogance Sociale
 N^o 162113

(Ce numéro devra être rappelé dans toutes les communications adressées à la Préfecture de Police.)

A la date du 7 Juillet 1923
 M. Marye Prévost
 demeurant à Paris
 rue de Londres N^o 8

a effectué la déclaration d'une association portant la dénomination de : Union Internationale des Chemins de Fer

et dont le siège social est fixé à Paris
 rue Georges Bizet, N^o 24

Il a déposé à l'appui de cette déclaration :

- 1^o Deux exemplaires des statuts de l'association ;
- 2^o La liste des personnes chargées de l'administration ou de la direction de l'association ;
- 3^o Un registre

Le présent récépissé a pour unique objet de constater le dépôt de la déclaration et des pièces annexées, sans préjuger en quoi que ce soit la légalité de l'association.

Pour le Préfet de Police :
 LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ,
[Signature]

La déclaration doit, dans un délai d'un mois, être rendue publique par les soins de l'association, au moyen de l'insertion au *Journal Officiel* d'un extrait contenant la date de la déclaration, le titre et l'objet de l'association, ainsi que l'indication du siège social. (Décret du 16 août 1901, art. 1^{er}.)

Les associations sont tenues de faire connaître dans les trois mois tous les changements survenus dans leur administration ou leur direction ainsi que toutes les modifications apportées à leurs statuts. (Loi du 1^{er} juillet 1901, art. 5)

Les modifications apportées aux statuts et les changements survenus dans l'administration ou la direction de l'association, sont transcrits sur un registre tenu au siège de toute association déclarée; les dates des récépissés relatifs aux modifications et changements sont mentionnées au registre.

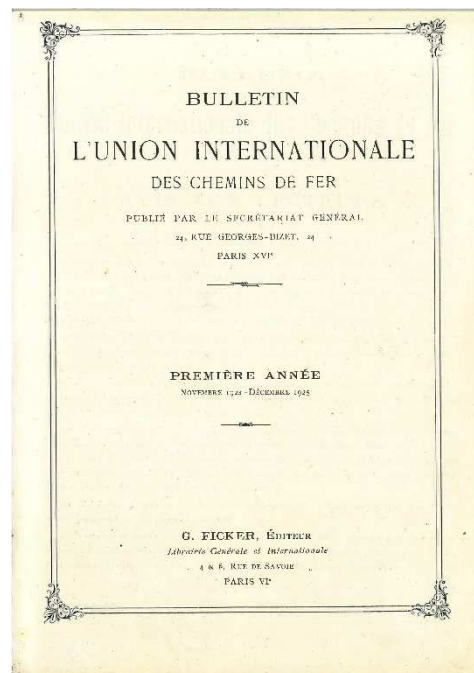
Ce registre doit être coté par première et par dernière page et paraphé sur chaque feuille par le Préfet de Police ou son délégué. (Décret du 16 août 1901, art. 6 et 31.)

IMP. CHAIX (SUCC. B.) — 4043-22.

Obr. 1: Faksimile oficiálního dokumentu registrace UIC. V červenci 1923 byla Mezinárodní železniční unie oficiálně prohlášena za sdružení založené podle francouzského zákona z roku 1901 (© UIC)

2. První čtyři desetiletí činnosti UIC

Těžiště činnosti UIC spočívalo v tvorbě pravidel a norem pro fungování evropských železnic a v jejich průběžné aktualizaci v souladu s vývojem techniky a železničního provozu. Tuto činnost zajišťovala rozsáhlá struktura studijních orgánů UIC: komise (v zásadě odpovídající železničním služebním odvětvím), podkomise, pracovní skupiny a podskupiny. V komisích zasedali ředitelé příslušných služebních odvětví členských železnic, ti projednávali program i výsledky činnosti podřízených studijních orgánů. Činnost komise řídil předsedající ředitel, organizaci i dokumentaci zajišťoval sekretář komise z téže železnice. Podobně byla jednotlivými železnicemi zajišťována činnost studijních orgánů složených z vybraných odborníků členských železnic. Na práci komisí, podkomisí a pracovních skupin se podíleli i mnozí odborní vedoucí zaměstnanci ČSD.



Obr. 2: První Bulletin UIC 1924/25
(© UIC – Philippe Fraysseix)

Výsledné dokumenty byly po schválení v komisích publikovány ve formě závazných či informativních vyhlášek (tzv. fiší). Ač UIC nebylo organizací vládní, byly tyto vyhlášky uznávány státy, soudy apod. na stejné úrovni jako normy schvalované mezinárodními normalizačními institucemi.

Generální sekretariát (GS) UIC (dnes „Generální ředitelství“) zajišťoval potřebnou administrativu, tj. svolávání jednání, rozesílání a překlady podkladů, zápisů z jednání i zpracovaných dokumentů, publikace vyhlášek. V rámci GS UIC pracovala stovka lidí včetně patnáctky „vyšších kádrů“ vysílaných a placených členskými železnicemi, většina z nich byli Francouzi. Ti však nezasahovali do vlastní odborné činnosti. Generální sekretář Jean Tuja (ve funkci 1949–1960) jejich poslání definoval takto: „pozorovat činnost shůry a zajišťovat vše potřebné pro její fungování, ale do vlastního jednání nevstupovat, to si řídí samy železnice.“

Ve 20. a 30. letech 20. století se k UIC dále připojovaly zbylé evropské železnice i železnice v blízkosti Evropy (například turecké, syrské, libanonské, alžírské, marocké). Po útlumu během druhé světové války obnovilo UIC svoji činnost koncem roku 1945 v plném rozsahu. Brzy však bylo UIC nuceno čelit rozporům v Evropě i ve světě, počínaje politickými důsledky studené války. Prvním náznakem bylo vystoupení železnic Sovětského svazu z UIC v roce 1947, v následujícím roce učinila stejný krok Čína. V roce 1949 se k UIC znovu připojilo Německo.

V roce 1949 udělila Organizace spojených národů (Hospodářská a sociální rada) UIC poradní status při OSN, aby zastupovala železniční sektor na celém světě. Tento administrativní akt měl symbolickou hodnotu. Byl to první mandát, který mezinárodní společenství udělilo UIC. Uznání celosvětové role UIC jako mluvčího železnic, který tento status přinesl, jí umožnilo sloužit jako místo mezinárodní spolupráce, která nedbá na rozpory a rozdělení poválečné společnosti.

UIC po čtyři desetiletí spolehlivě plnilo své rutinní úkoly, ale necítilo potřebu mít vizi do budoucna a rozvíjet další aktivity podporující rozvoj železnic v měnícím se prostředí dopravního trhu.

3. Léta šedesátá, nové impulzy

V roce 1961 do funkce generálního sekretáře UIC nastoupil Louis Armand, bývalý generální ředitel i prezident SNCF, prezident UIC, významná francouzská osobnost angažovaná v mnoha oblastech vědy, techniky, hospodářství, školství aj. Na podzimním zasedání řídicího výboru UIC představil svou vizi další činnosti UIC: aktivně čelit novým výzvám vyplývajícím z technického rozvoje (zejména elektroniky a výpočetní techniky) a rozvoje konkurence na dopravním trhu; generální sekretariát UIC se musí postavit do čela, aktivně iniciovat a organizovat potřebné činnosti. Vytyčil tři velké prioritní projekty: automatické spřáhlo, jednotné číslování a automatická identifikace vozů, využití kybernetiky a elektroniky na železnicích.

Přípravy zavedení automatického spřáhla probíhaly již od roku 1957. Byly mj. stanoveny nové parametry pro nové vozy (střední rám, větší rozvor u dvou-nápravových vozů aj.) i datum zahájení jeho užívání (o velikonočním týdnu v roce 1976 nebo 1977 při zastavení mezinárodní nákladní dopravy a montáži spřáhla na vozy v mezinárodní dopravě). Evropské spřáhlo mělo být kompatibilní se spřáhlem sovětským, ale na rozdíl od něj (i od spřáhla železnic Severní Ameriky či Japonska) mělo spojovat i elektrické vedení a brzdové tlakové potrubí. Proto muselo být spojení pevné bez umožnění vzájemných vertikálních pohybů vozů. Těžké ložené vozy v důsledku toho však nadlehčovaly lehčí a prázdné vozy a mohly způsobit jejich vykolejení, zejména v obloucích. Proto probíhalo mnoho zkoušek a upřesňování technických parametrů i řešení zařízení umožňujícího po přechodnou dobu spřáhování vozů s a bez automatického spřáhla. Pro řízení všech dotčených činností byla v UIC ustavena tzv. Pushing group pro automatické spřáhlo.

Ropná krize z počátku sedmdesátých let způsobila zejména v západních zemích ekonomické problémy, které mj. výrazně zpomalily přípravy na zavedení automatického spřáhla. Později zase zpoždění příprav způsobovaly ekonomické problémy v zemích socialistického tábora. Mezitím prudký nárůst konkurence silniční dopravy i kontejnerizace způsobovaly pokles přeprav dříve převažujících vozových zásilek. Méně přivěšování, odvěšování, třídění v seřaďovacích stanicích, pak i rušení seřaďovacích stanic. Případná realizace evropského automatického spřáhla přestala být rentabilní a v roce 1973 byla odložena a skončila na dlouhý čas v propadlšti dějin.

Velkolepý projekt jednotného číslování železničních vozů, zahrnující oblast od Portugalska až po Čínu a Vietnam, byl připravován od roku 1960 ve spolupráci s Organizací pro spolupráci železnic (OSŽD) a s plánovanou realizací pro nákladní vozy v říjnu 1968 a osobní vozy na jaře 1969. Jedenáct číslic z dvanáctimístného kódu mělo vyjadřovat vlastnictví vozu, režim jeho použití v mezinárodní dopravě, technické parametry a inventární číslo, dvanáctá číslice byla kontrolní. Pro řešení byly zřízeny pracovní skupiny v rámci komise finanční, účetní a statistické a také společná skupina UIC-OSŽD. Realizace jednotného číslování vozů byla považována za jeden z prvních předpokladů pro uplatnění kybernetiky v železniční dopravě.

Uvažovalo se i o využití jednotného číslování při automatické identifikaci vozidel v železničním provozu. Řada firem z celého světa začala k tomu potřebné systémy vyvíjet. Byly založeny na mnoha různých principech: magnetickém, optickém,

mikrovládném, elektronickém aj. Na konci 60. let byly dva systémy vybrány pro zkoušky v rámci UIC, mj. i na československém železničním okruhu v Cerhenicích nebo v zimních podmínkách na evropském severu. Při rychlém vývoji elektroniky a výpočetní techniky to však bylo předčasné a UIC program zastavilo. Zkoušky probíhaly i v USA (pod patronací Asociace amerických železnic – AAR), kde nakonec byl jeden systém uveden do provozu. Vynikal snadností umístění označení na železniční vozy i relativně nízkou cenou čtecího zařízení. Přes veškerou snahu však dosahoval v provozu spolehlivost jen 95 %, což bylo naprosto nedostačující, a proto byl provoz ukončen.

Louis Armand označil vývoj teorie i nástrojů kybernetiky (výpočetní a přenosová technika, elektronika) za zcela nové příležitosti pro rozvoj železniční dopravy. Prohlásil, že je to velká výzva pro UIC a generální sekretariát musí připravit program řešení uplatnění kybernetiky a zahájit jeho naplňování. Požádal proto šéfy železnic o nabídku vhodného kandidáta pro tuto činnost v GS UIC. Náměstek československého ministra dopravy sdělil, že takového pracovníka má (kupodivu věděl o Pavlu Řezáčovi, který se na ministerstvu těmito otázkami zabýval, a navíc aktivně pracoval v jedné pracovní skupině pro číslování vozů, kde navrhl změnu struktury kódu umožňující snížit počet jeho číslic z původně uvažovaných 14 na 12).

Pavel Řezáč byl do GS UIC vyslán k 1. červenci 1962. Louis Armand jej seznámil se svou představou na uspořádání symposia o využití kybernetiky a elektroniky na železnicích, kterého by se kromě členských železnic UIC měly aktivně zúčastnit i železnice americké, sovětské a japonské. Požádal jej o návrh programu a organizace symposia s tím, že on sám zajistí účast významných světových osobností.

Analýza dosavadních zkušeností ukázala, že prvotní výběr aplikací nové výpočetní techniky a elektroniky je v uvažovaných oblastech světa různý: v Evropě se týkal agendy hospodářské, v Japonsku automatizace procesů, v SSSR systémového pojetí, v USA izolovaně řešených problémů (předávání vozů mezi stovkou železničních společností, nebo boj se ztrátami a krádežemi zásilek apod.). To usnadnilo vytyčit pro symposium program zajímavý pro všechny a charakterizovat jej ve výzvě pro návrhy přednášek. Do konečného programu bylo vybráno 76 přednášek rozdělených do pěti plenárních tematických sekcí. Jejich texty byly vyžadovány předem, byly překládány a přihlášeným účastníkům rozesílány před symposiem ve vyžádaném jazyce (angličtina, francouzština, němčina). Texty si předem přáli i simultánní tlumočníci, aby se důkladně připravili na odbornou terminologii. V té době ještě nebylo simultánní tlumočení běžné a tlumočnicků nebylo mnoho. Vytvořili si celosvětové sdružení se sekretariátem v Paříži, spolu s ním bylo pro symposium vybráno 20 tlumočnicků z různých koutů světa (dva další tlumočníci pro ruštinu byli vysláni ze SSSR).

Symposium proběhlo ve dnech 4. až 13. listopadu 1963 v nové budově UIC v Paříži. Přednesené referáty a bohatá diskuze čtyř stovek účastníků (pětina z nich s referátem) vytvořily podrobný obraz o prvních aplikacích kybernetiky, o představách dalšího vývoje, o užitečnosti výměny zkušeností i návazné spolupráce, a to ve světovém měřítku. Symposium bylo hodnoceno jako velice úspěšné a inspirativní. V rámci UIC byla následně zřízena Skupina pro kybernetiku s úkolem koncipovat principy uplatňování kybernetiky na železnicích, utvářet plán řešení a realizací, koordinovat příslušnou činnost komisí UIC a v určité míře i členských železnic.

V rámci světové spolupráce proběhla další dvě úspěšná sympozia o železniční kybernetice: v roce 1967 v Montrealu a v roce 1970 v Tokiu. Sympozium v Montrealu se zabývalo hodnocením zkušeností a programem dalšího rozvoje v nejdůležitějších oblastech pro využití kybernetiky: systémové přístupy, automatické řízení jízdy vlaků, integrované řízení nákladní dopravy, matematické a simulační metody v železniční dopravě, automatizace práce seřadovacích stanic a rezervace míst v osobních vlacích. Sympozium v Tokiu navázalo na předchozí a nově se zaměřilo na otázky vrcholového řízení, hojně se ho zúčastnili generální ředitelé a manažeři železnic. Témata sekcí byla: vrcholové řízení a kybernetika, kybernetika v dlouhodobém plánování, studie a analýzy dopravy v národním hospodářství včetně konkurence a koordinace v dopravě, ekonomické problémy železnic, organizace železniční dopravy, využívání seřadovacích stanic a kolejových vozidel, využívání tratí.



Obr. 3: Výstavba nového sídla UIC na pozemku poskytnutém společností SNCF (na okraji tehdejšího odstavného nádraží příměstských vlaků) byla zahájena 25. září 1960 a dokončena v roce 1963 (© SNCF Médiathèque – Edgar Danis)

4. Nová budova UIC

O stavbě nové moderní budovy UIC bylo rozhodnuto v roce 1959, GS UIC do té doby sídlil v budovách pronajatých. Nová budova měla mít dostatek různě velkých sálů pro zasedání řídicích i pracovních orgánů UIC, včetně velkého sálu vybaveného kabinami pro simultánní tlumočení z a do více jazyků, dále vybavení pro tisk a kompletaci dokumentů aj. Stavba byla financována z půjček od členských států (československá půjčka měla hodnotu 522 tisíc Kčs) a dále zhodnocena dary od členských států. Například ve vysoké vstupní hale obložené italským mramorem vyniká 12 podsvícených uměleckých děl ve tvaru obdélníku z litého barevného skla, dílo světoznámé dvojice sklářských výtvarníků Libenský-Brychtová ze Železného Brodu (tehdejší hodnota 80 tisíc Kčs).



Obr. 4: Nová budova UIC na adrese rue Jean Rey 16 byla slavnostně otevřena 29. května 1963 (© UIC – Philippe Fraysseix)



Obr. 5: Vstupní halu zdobí dar z Československa – 12 výrazných obdélníkových panelů z litého barevného skla od železnobrodských sklářů Jaroslavy Brychtové a Stanislava Libenského (© UIC – Coralie Filippini)

5. Louis Armand (1904–1971)

Louis Armand (nar. 1904) brilantně absolvoval VŠ polytechnickou a báňskou, od roku 1928 byl inženýrem Báňského štábu v Clermont-Ferrand, kde pracoval v oboru termálních a radioaktivních vod, a v roce 1934 nastoupil na železnici, které věrně sloužil až do konce života. Začínal v odvětví lokomotivního hospodářství, kde se mj. proslavil návrhem a realizací systému úpravy vody pro parní lokomotivy „Traitement intégral Armand“, které zajistilo snížení spotřeby uhlí, významné omezení údržby a zkrácení doby oprav.

Od počátku války se aktivně zapojil do odboje, v lednu 1944 nahradil zatčeného šéfa v čele Résistance Fer, slavného francouzského odboje na železnici. V červnu 1944 byl i on zatčen gestapem a odsouzen k smrti. Měsíc čekal v cele smrti na popravu. Po diplomatickém tlaku z neutrálních zemí, za pomoci britských tajných služeb při podplácení velitele gestapa apod. byl den před pařížským povstáním propuštěn. Brzy po osvobození Paříže se setkal s generálem Charlesem de Gaullem, i když se vzájemně lišili v názorech na hospodářství a politiku i v představách o budoucnosti Evropy. Po válce dál stoupal po žebříčku vedoucích funkcí SNCF: v roce 1949 generální ředitel (a prezident UIC), v roce 1955 prezident SNCF.

Nešťastnou epizodou v jeho kariéře bylo působení v Evropském společenství pro atomovou energii (Euratom). V roce 1955 byl pověřen vedením přípravy jeho zřízení. Vedl složitá jednání v rámci CECA (Evropské společenství pro uhlí a ocel, předchůdce ES) i s prezidentem USA Dwightem Eisenhowerem. Euratom pak vznikl k 1. 1. 1958 na základě „římských dohod“ 6 států (Francie, SRN, Itálie a Benelux) současně s Evropským hospodářským společenstvím (EHS). Louis Armand se stal jeho prvním prezidentem, nerad opouštěl své funkce v SNCF. Odstěhoval se do Bruselu, vzdálen od dosavadních kontaktů a aktivit. Za hlavní poslání Euratomu považoval spolupráci při výzkumu a realizaci mírového využití nukleární energie. Brzy to však začaly narušovat rozporuplné národní postoje členských států a zejména generála Charlese de Gaulla, od ledna 1959 prezidenta Francie, jenž odmítal evropskou koordinaci jaderného výzkumu. Směřování Euratomu se odklonilo od představ Armanda. Proto, zklamán i nízkou efektivností a nedostatečnou pravomocí Euratomu, ke konci 1959 místo jeho prezidenta opouští.

Funkce generálního ředitele SNCF byla obsazena, a proto dočasně přijal funkci prezidenta lotrinských uhelných dolů. Definitivně však profesionálně zakotvuje ve funkci generálního sekretáře UIC v roce 1961.

Současně s „hlavním zaměstnáním“ se Louis Armand vždy věnoval širokému spektru problémů vědy, techniky, hospodářství, školství i politiky. Smysl svého myšlení a konání viděl v úsilí o osud člověka, lidstva, v planetárním měřítku. Cítil se profesně technikem a politicky Evropanem. Věřil v sílu vědy a techniky s tím, že technik nesmí řešit jen otázku „jak?“, ale i „proč?“, tj. jak to prospěje lidstvu. Podporoval konvergenci technických a humanitárních věd. Své postoje osvětlil v několika knihách s charakteristickými názvy, jako Obhajoba budoucnosti, Prosté úvahy, Poučení z věcí, Sázka na Evropu. Sám de Gaulle jej uznale označil za geizír idejí.

Byl profesorem a členem vědeckých rad vysokých škol (stavební, polytechnické, správní), členem akademie etických a politických věd, předsedou výboru aplikovaného výzkumu v národním ústředí vědeckého výzkumu, předsedou

francouzské asociace pro normalizaci (AFNOR), předsedou komise pro boj proti znečištění atmosféry, pak předsedou výboru pro zlepšení životního prostředí atd.

Byl nositelem celkem 35 francouzských a zahraničních státních i akademických vyznamenání, nejvyšší poctou však pro něj bylo přijetí do Francouzské akademie (mezi tzv. 40 nesmrtelných) v březnu 1964. Recepce k tomu uspořádal v budově UIC, oděn v tradiční zelené uniformě zdobené vyšíváním, s akademickým mečem u boku a s nejvyššími vyznamenáními na hrudi.

Louis Armand nechtěl nikdy vstoupit aktivně do politiky (soukromě říkal, že by nemohl myslet a konat svobodně), ale neváhal vyjadřovat se, spolu s významnými demokratickými osobnostmi, k závažným politickým situacím. Občas odmítal nabízené posty ministrů, v roce 1965 odmítl i návrhy mnoha osobností, aby kandidoval proti de Gaullovi na funkci prezidenta republiky.



Obr. 6: Současné sídlo UIC bylo slavnostně otevřeno 29. května 1963 za přítomnosti prezidenta UIC Hugo Gschwinda ze Švýcarských spolkových drah a Louise Armanda (na snímku), s přehlídkou národních krojů (© SNCF Médiathèque – Roger)

6. Armandova strategie pro rozvoj železnice

Počátkem roku 1967 Louis Armand vyslovil názor, že je třeba mít společnou strategii pro další rozvoj evropského železničního systému v podmínkách rostoucí konkurence na dopravním trhu a technického i hospodářského vývoje. Inicioval vytvoření nové komise UIC pro perspektivu složenou z ředitelů plánování/strategie členských železnic. Pro vyjádření nové role členů UIC byl na jeho popud ve statutu UIC změněn termín „železniční správy“ na „sítě“ (česky výstižněji „dráhy“). Nová komise začala pilně pracovat. Začala zformulováním celkové představy ve zprávě „Obraz železnice budoucnosti“ a pokračovala třemi studiemi: evropské železniční koridory, gabarit (průjezdny profil) a překonávání horských a mořských překážek.

První studie navrhla trasy a základní parametry panevropských železničních koridorů. Byla využita při přípravě pozdější příslušné dohody evropských ministrů dopravy a tím následně i pro vytyčení panevropských dopravních koridorů (zahrnujících i neželezniční druhy dopravy) Evropských společenství (ES), dnes EU.

Studie gabaritu navrhla jednotný průjezdny průřez evropských tratí (prioritně tratí s mezinárodní dopravou), který mj. po výměně podvozků umožní jízdy sovětských a španělských železničních vozidel. S ohledem na vysoké náklady úprav zejména tunelů a mostů bylo poznamenáno, že pro kompletní realizaci se jedná o program na 40 let.

Třetí studie navrhovala výstavbu tunelů a mostů překonávajících horská pásma a mořské úžiny. Šlo zejména o základové tunely v Alpách a mosty a tunely mezi střední Evropou a Skandinávií a v Bosporu (projektové práce na tunel pod Lamanšským průlivem již probíhaly). Dodnes bylo realizováno spojení (mosty a tunel) Německo – Dánsko – Švédsko, Lötschberský a Gotthardský základový (úpatní) tunel ve Švýcarsku a tunel pod Bosporskou úžinou v Istanbulu.

Sekretářem skupiny pro kybernetiku i komise pro perspektivu a odpovědným za tvorbu a realizaci programů všech tří symposií o železniční kybernetice byl Pavel Řezáč. V létě 1970 byl v souvislosti s normalizačními čistkami v ČSSR z GS UIC náhle odvolán. Předtím, v průběhu symposia v Tokiu, odmítl nabídky na zaměstnání od několika generálních ředitelů, emigrovat však nechtěl.

Dne 30. 8. 1971 Louis Armand náhle zemřel (zástava srdce). Generálním sekretářem UIC se stal Bernard de Fontgalland, ředitel výzkumu SNCF, který v rámci UIC již působil jako člen skupiny pro kybernetiku a pak jako předseda komise pro perspektivu.

7. Léta sedmdesátá a osmdesátá

Pracovní orgány UIC, v jejichž rámci se odehrávala veškerá práce v oblasti mezinárodní spolupráce, se shodovaly s hlavními aktivitami v železničních společnostech: výzkum a strategie, osobní doprava, nákladní doprava, finance, oběh vozidel, trakce, kolejová vozidla, zaměstnanci, pracovní postupy, technické specifikace a informační technologie. Spolupráce UIC a OSŽD vyústila ve vytvoření společných vyhlášek UIC a OSŽD. Za zmínku také stojí společné skupiny UIC–OSŽD: automatické spřáhlo, standardizované digitální kódování, dokumentace (výměna vědeckých a statistických informací) či pohraniční přechody. Nově byli prezidenti UIC voleni střídavě z východu a západu. Funkci prezidenta UIC tak vykonávali mj. také náměstci

ministra tehdejšího Federálního ministerstva dopravy ČSSR Ing. Stanislav Houška (1983) a Ing. Ladislav Blažek, CSc. (1984).

8. Konec studené války

Počátek 90. let přinesl pro UIC nové výzvy spojené s koncem studené války a návratem zemí střední a východní Evropy k liberalismu a tržní ekonomice na straně jedné a s aktivizací činnosti komise ES/EU v dopravní politice, zejména v úpravě pravidel a podmínek pro fungování železniční dopravy na straně druhé. EU nahlíží na železnici jako na jiné síťové systémy (telekomunikace, elektřina, nafta, plyn, voda atd.), v nichž samostatní podnikatelé (výrobci, poskytovatelé služeb aj.) využívají stejnou síťovou infrastrukturu vlastněnou a spravovanou jiným subjektem, často státním. To vyžaduje přeměnu státních železnic na samostatně podnikající železniční dopravce bez vlastní infrastruktury a zřízení manažerů státní železniční infrastruktury využívané všemi železničními dopravci (národními i zahraničními). Na základě těchto principů již nemohly schvalovat a udržovat mezinárodní technické aj. normy profesní organizace (tedy ani UIC), tuto činnost musely postupně převzít struktury EU, v daném případě zejména později vytvořená ERA (Agentura Evropské unie pro železnice). Proces realizace těchto změn trval celá devadesátá léta s přesahem do nového milénia a zásadně poznamenal činnost UIC a její další osud.

9. CER a Mise Východ–Západ

Z iniciativy západoevropských železnic byla v roce 1988 v rámci UIC ustavena nezávislá skupina se sídlem v Bruselu pod názvem Společenství evropských železnic (CER/CCFE/GEB)³, a to pro řešení politických a legislativních otázek ve vztahu k ES. Jeho členy byly pouze členské železnice UIC z členských států ES, v čele s generálními řediteli. Vztahy CER vůči železnicím střední a východní Evropy nebyly zpočátku příliš vstřícné. Proti tomu uspěl návrh ČD na zřízení Mise Východ–Západ (VZ) a oddělení VZ na GŘ UIC s úkolem urychlit integraci evropských železnic se vzájemným využitím úspěšných řešení a zkušeností (železnice střední a východní Evropy měly např. vyšší podíl na národním i mezinárodním dopravním trhu než železnice západní).



Obr. 7: Foyer sídla UIC
(© UIC – Coralie Filippini)

10. Železniční interoperabilita

Rozhodující pro další osud UIC však byla problematika železniční interoperability. Ta byla vlastně hlavní náplní činnosti UIC od jejího vzniku. Vůdčí roli v ní mělo nyní převzít ES, resp. EU, a její orgány. Na GŘ UIC ji zastřešoval odbor technický, jehož ředitelem byl Ing. Ivo Malina, CSc. (1992 až do svého návratu do vedení ČD v roce 1998). Ten navázal kontakt s ředitelstvím průmyslu a ředitelstvím dopravy Komise ES a dohodl úzkou spolupráci UIC na přípravě směrnic o železniční interoperabilitě. Nejdříve měla být vydána směrnice ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému. Současně se sice již připravovala směrnice o interoperabilitě „konvenčního“ evropského železničního

³ CER se stal nezávislou asociací v roce 1996.

systemu, ale ta vysokorychlostní byla zpracovávána prioritně, aby se předešlo problémům při vytváření celoevropské vysokorychlostní sítě. První vysokorychlostní tratě se totiž stavěly nebo připravovaly ve Francii, Německu, Itálii či Španělsku izolovaně a jejich technické parametry nebyly ještě sjednoceny (např. různá výška nástupišť u TGV a ICE apod.). Směrnice o interoperabilitě také přinesly změny v postupech zpracování a schvalování příslušných norem. Zavedly např. novou kategorii technických specifikací interoperability (TSI), které předcházely vypracování norem a jejich schvalování normalizačními institucemi.

Ivo Malina navázal také úzký kontakt s Unií evropského železničního průmyslu (UNIFE) se sídlem v Bruselu. Dohodli se, že problematika železniční interoperability a změny působností při tvorbě a schvalování norem se týká jak železničních podniků, tak i železničního průmyslu, a proto UIC a UNIFE budou při hájení zájmů svých členů spolupracovat. Ivo Malina navíc inicioval kontakt ČD s UNIFE. Z podnětu ČD pak byla založena Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) a stala se prvním členem UNIFE ze států mimo EU.

V roce 1996 odešel Michel Walrave do důchodu a generálním ředitelem GŘ UIC se stal Philippe Roumeuguère, bývalý vedoucí pracovník z SNCF, který přihlížel dynamickým změnám při vytváření nové struktury procesů řešení železniční interoperability, včetně tvorby a schvalování příslušných předpisů a norem, a probíhajícím přístupovým jednáním EU s kandidátskými zeměmi, avšak zvláštní podporu očekávanou těmito zeměmi neposkytoval.

11. Světový akční plán

Implementace světového akčního plánu v druhé polovině 90. let představovala významný krok v přeměně UIC na mezinárodní odbornou organizaci se skutečně celosvětovým dosahem. Balíček kombinující politiku a mezinárodní propagaci železnic umožnil posílit spolupráci s řadou mezinárodních organizací. Činnosti vyvíjené pod záštitou světové výkonné rady UIC vytvořené v roce 1995 byly věnovány diskuzím o organizaci a řízení železničních společností, aspektům politiky intermodální dopravy, zefektivnění provozu a snížení nákladů díky zavádění nových technologií a nových systémů řízení, iniciativám v oblasti vzdělávání a prvním plánům na zřízení železničních koridorů. Byly pořádány tzv. interaktivní semináře, jejichž cílem bylo propojit mezinárodní železniční průmysl a mezinárodní železniční komunitu s konkrétními tématy (elektrická trakce, řízení a zabezpečení, nákladní doprava atd.). V roce 1997 UIC poprvé uspořádalo (57.) valné shromáždění mimo Evropu, a to v Marrákeši, u příležitosti světového kongresu, další pak následovala v Montrealu (2006), Soulu (2008), Tokiu (červen 2010) a Pekingu (prosinec 2010).

12. Nové stanovy UIC z let 2006 a 2009

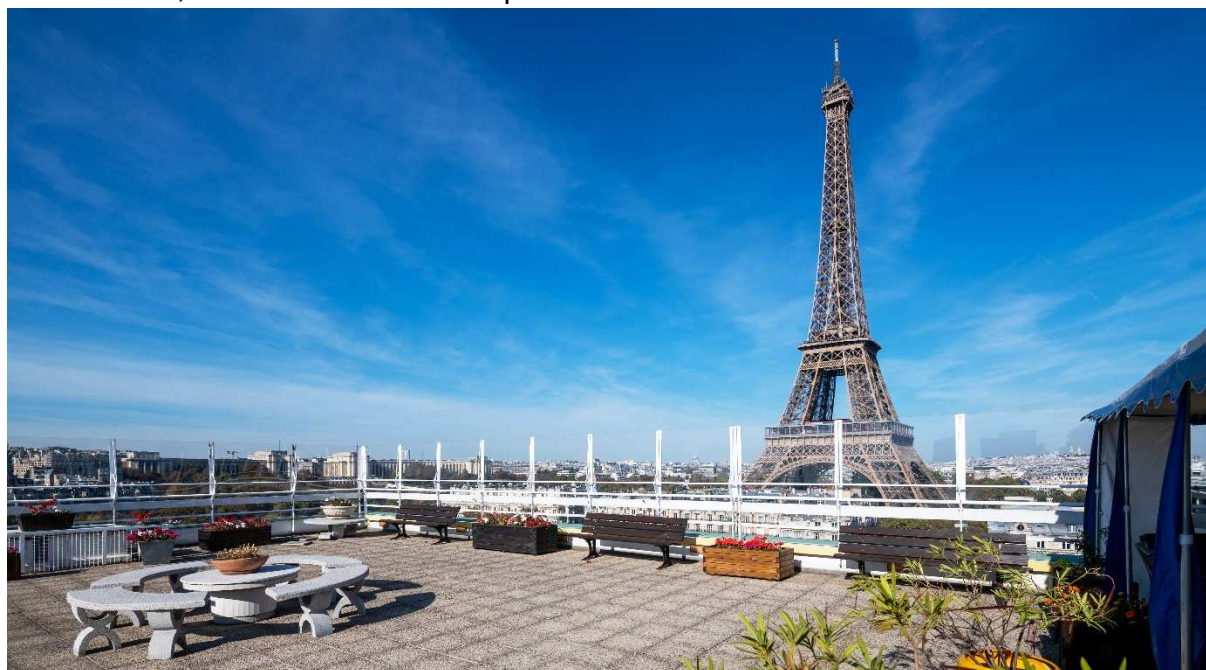
Valné shromáždění UIC konané v červnu 2006 v Montrealu přijalo nové stanovy, podle nichž nahradil světovou výkonnou radu vytvořenou v roce 1995 řídicí orgán na vysoké úrovni: výkonná rada složená z 21 členů jmenovaných podle systému geografického zastoupení. Další novinkou bylo zřízení šesti regionálních shromáždění UIC: Afrika, Severní Amerika, Jižní Amerika, Asie, Evropa a Blízký východ. Období 2007–2008 však bylo poznamenáno značnými potížemi v činnosti UIC, které vedly až k ohrožení samotné existence sdružení, neboť nová pravidla řízení se velmi rychle ukázala být příčinou vážné nefunkčnosti řízení sdružení a hlubokého napětí mezi členy. Patová situace v rámci mechanismů fungování sdružení, zejména na jeho dvou

nejvyšších rozhodovacích úrovních – valném shromáždění a výkonné radě – tak vedla k další revizi stanov. UIC nakonec vyšlo z této vnitřní debaty silněji. Nové stanovy, na jejichž přípravě se významně podíleli členové ze všech světových regionů, byly předloženy na valných shromážděních, která se konala v prosinci 2008 a v březnu 2009, na nichž byla přijata jednomyslná rozhodnutí.

Nové stanovy odstranily všechny nejasnosti, které vedly k předchozímu nefunkčnímu stavu. Podporují jedinečné globální poslání UIC, čímž ukončují dichotomii Evropa/svět, a definují jasná pravidla řízení. Valné shromáždění, které sdružuje všech cca 200 členů, je jediným řídicím orgánem UIC a uplatňuje systém váženého rozhodování odrážející účast členů na činnostech UIC. Výkonná rada, která se nadále skládá z 21 členů s geografickým zastoupením, je poradním orgánem pověřeným řízením těch činností UIC, které mají celosvětový dosah. Nové stanovy rovněž posilují roli generálního ředitele UIC, který je jako jediný pověřen řízením sdružení a kterým byl zvolen Jean-Pierre Loubinoux (SNCF). Obnovené ambice UIC pro 21. století jsou obsaženy ve třech hodnotách: jednota, solidarita, univerzálnost.

13. Úkoly UIC pro výzvy 21. století

Nové stanovy přijaté v březnu 2009 přesahují původní činnosti v oblasti technické harmonizace a provozních pravidel. Do popředí se dostává odpovědnost za podporu železniční dopravy na světové úrovni a pomoc členům při překonávání současných i budoucích výzev v oblasti mobility a udržitelného rozvoje. Z prvního úkolu vyplývá několik dalších: podpora interoperability železničních systémů a vytváření světových železničních norem, podpora všech forem mezinárodní spolupráce mezi členy, podpora členů v jejich úsilí o rozvoj nových trhů (zejména mezinárodních), navrhování oblastí pro zlepšení technické a environmentální výkonnosti železnic s cílem zvýšit konkurenceschopnost a snížit náklady. UIC podepsalo řadu memorand o porozumění s mnoha vlivnými institucemi: Světovou bankou, Americkou asociací veřejné dopravy (APTA), Evropskou hospodářskou komisí OSN, Komisí Africké unie atp.



Obr. 8: Při významných událostech se konají společenská setkání na terase budovy UIC s ikonickým výhledem na Paříž (© UIC – Philippe Fraysseix)

14. Klíčové oblasti spolupráce

V roce 2009 UIC určilo pět oblastí spolupráce, které jsou považovány za velmi důležité pro celou železniční komunitu: životní prostředí a udržitelný rozvoj, bezpečnost, rozvoj mezinárodních koridorů pro nákladní dopravu, zabezpečovací technologie a standardizace. Základem nového mandátu UIC je co nejlépe využít environmentální kvality železnice pro dosažení cílů udržitelného rozvoje. Ačkoli současný kontext, který je charakterizován celou řadou krizí, stále omezenějšími zdroji a větším povědomím environmentálních výzev, se nepochybně promítá do mnoha omezení pro železniční sektor, je také mimořádně výhodný pro tento druh dopravy, který předčí jiné druhy dopravy svou vynikající výkonností v řadě ukazatelů: vysoká úroveň bezpečnosti, energetická účinnost a nízká úroveň znečištění, velká přepravní kapacita a nízká zástavba i zábor půdy. Železniční doprava se navíc jeví jako jedno z nejefektivnějších řešení pro uspokojení potřeb mobility cestujících a nákladů s nejnižšími emisemi CO₂. Proto UIC nyní posiluje svou roli mluvčího železniční komunity ve světové diskuzi o boji proti globálnímu oteplování a snižování emisí CO₂. Členové UIC navíc 5. listopadu 2009 podepsali společné prohlášení, v němž uvedli, že železnice je součástí řešení boje proti emisím CO₂ v odvětví dopravy a že UIC a jeho členové jsou odhodláni dále posilovat své úsilí v této oblasti.



Obr. 9: Zástupci UIC se účastnili klimatického summitu OSN v New Yorku v září 2014 poté, co UIC zařadilo v roce 2009 téma životního prostředí a udržitelného rozvoje mezi svých pět klíčových oblastí spolupráce (© UIC – Marie Plaud)

15. Vysokorychlostní železnice

UIC se velmi brzy zapojilo do podpory rozvoje vysokorychlostní železnice. Louis Armand od 50. let 20. století považoval elektrizaci železniční sítě a zvyšování rychlosti za prioritu v rozvoji železnic (právě za jeho éry v SNCF byly v roce 1955 překonány

světové rekordy dosažené elektrickými lokomotivami řady BB 9004 a CC 7107, které zaznamenaly rychlost 331 km/h)⁴. Rychlost konvenčních osobních vlaků se tehdy výrazně zvýšila zavedením spojů o rychlosti 200 km/h. Vysokorychlostní železniční doprava dosáhla od té doby významného komerčního úspěchu v Evropě i ve světě a počet zemí využívajících vysokorychlostní železnici se neustále zvyšuje. Celosvětová délka vysokorychlostních tratí dnes činí přibližně 60 tisíc km a dalších 20 tisíc km nových vysokorychlostních tratí je ve výstavbě. Vývoj a příprava nových projektů nyní probíhají takřka na všech kontinentech. Kromě rychlosti se vyznačuje vysokou úrovní bezpečnosti a spolehlivosti, komfortem, šetrností k životnímu prostředí a hospodárností. UIC propaguje tento systém dopravy po celém světě již od počátku 90. let, především pak formou mezinárodních konferencí a kongresů. UIC vede různé projekty ve spolupráci s dodavatelským průmyslem týkající se společných technických specifikací pro vysoké rychlosti. UIC také každoročně vydává publikaci High-Speed Rail Atlas s přehledem projektů vysokorychlostních tratí ve světě.

16. Výzkum a technologický rozvoj

Po roce 2000 se UIC více zapojovalo do aktivit EU, konkrétně do jednotlivých rámcových programů pro výzkum a technologický rozvoj. V rámci VII. rámcového programu se zapojila do projektu Foster Rail, jehož cílem bylo posílení výzkumných a inovačních strategií odvětví dopravy v Evropě. V neposlední řadě byl tento projekt základním podpůrným nástrojem pro poskytnutí příslušného strategického programu výzkumu a inovací v železniční dopravě, jenž obsahoval scénáře železničního rozvoje do roku 2050. Projekt současně podpořil součinnost více druhů dopravy a řešil další multimodální otázky. Hlavním koordinátorem celého projektu bylo právě UIC. Do projektu byla aktivně zapojena mj. i česká Národní technologická platforma – Interoperabilita železniční infrastruktury.

Současně se UIC zapojilo do spolupráce s Evropskou železniční technologickou platformou a Poradním výborem Evropské komise pro železniční výzkum ERRAC (European Rail Research Advisory Council). Po vzniku společného podniku Evropské unie a podniků evropského železničního průmyslu pod názvem Shift2Rail se UIC zapojilo do řešení jednotlivých projektů, založilo konsorcium EUROC (European Railway Operating Community) složené z evropských železničních organizací, které se stalo přidruženým členem Shift2Rail. V současné době je UIC zapojeno do projektů nástupce Shift2Rail – Společného podniku pro evropské železnice (Europe's Rail Joint Undertaking – ERJU).

V roce 2005 byl založen Mezinárodní výbor pro železniční výzkum IRRB (International Railway Research Board), jehož cílem je definovat potřeby železnic v oblasti výzkumu a inovací, stanovovat prioritní výzkumná témata a propojovat a koordinovat světové výzkumné kapacity pro jejich řešení. Od svého vzniku se IRRB stal platformou pro sdílení výstupů o společných tématech výzkumu a inovací souvisejících s železniční dopravou. IRRB zkoumá, jak nejlépe využít potenciál výzkumu a inovací ve prospěch členů UIC po celém světě prostřednictvím užší spolupráce, budování mostů mezi kontinenty a zkoumání příležitostí pro globální

⁴ Tento nový rekord pro elektrické lokomotivy dokonce držely po dobu 51 let až do roku 2006, kdy byly překonány německou lokomotivou Taurus společnosti Siemens s rychlostí 357 km/h. Francouzi však také postupně překonávali světové rekordy dosahované vysokorychlostními vlaky, jednotka TGV Duplex dodnes drží světový rekord v kategorii „kolo-kolejnice“ dosažený v roce 2007 s hodnotou 574,8 km/h.

financování výzkumu. V letech 2012–2016 pracoval ve funkci viceprezidenta IRRB Ing. Jaroslav Grim, Ph.D. z Výzkumného Ústavu Železničního, který měl na starosti identifikaci světových výzkumných kapacit a podporovat jejich spolupráci při řešení prioritních výzkumných témat IRRB. Na jeho působení poté v letech 2017–2019 ve funkci viceprezidenta IRRB navázal doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA z Českých drah, resp. Správy železniční dopravní cesty.

17. Současné aktivity UIC a priority Správy železnic

Ačkoli roli lídra v oblasti harmonizace technických standardů postupně přebírá EU, UIC nadále zůstává významným koordinátorem v mnoha oblastech. Správa železnic společně s dalšími aktivními členy spolupracuje na převádění vyhlášek „Kodexu UIC“⁵ do tzv. mezinárodních železničních řešení – IRS (International Railway Solutions), působí v nejrůznějších pracovních skupinách a projektech podle svých aktuálních potřeb a priorit. Významným a zároveň vysoce aktuálním projektem řešeným v rámci UIC je v současnosti tzv. Budoucí mobilní radiokomunikační systém pro železniční dopravu (Future Railway Mobile Communication System – FRMCS).



Obr. 10: První celosvětová konference UIC na téma Budoucí mobilní radiokomunikační systém pro železniční dopravu (Future Railway Mobile Communication System – FRMCS) v květnu 2019 v Paříži (© UIC – Juliette Jem)

⁵ „Kodex UIC“ představuje z globálního hlediska bezkonkurenční sbírku. V současné době obsahuje cca 700 vyhlášek pokrývajících všechny hlavní oblasti činnosti železnic. Od roku 1999 je k dispozici i na internetových stránkách UIC ve francouzském, německém a anglickém jazyce (dostupné na adrese <https://shop.uic.org/en/>, průběžné zpravodajství z aktuálních aktivit UIC je dostupné na adrese: <https://uic.org/com/enews/>).

Významnou roli sehrává UIC ve sdílení zkušeností v oblasti vysokorychlostní železnice. Správa železnic je od roku 2023 členem Výboru pro dálkovou a vysokorychlostní železniční dopravu (Intercity and High-Speed Committee – ICHSC), jenž poskytuje cenné příležitosti k výměně osvědčených postupů a k diskusi o společných problémech v této oblasti prostřednictvím kongresů, konferencí, workshopů, studií a projektů.

Obdobně exkluzivní možnosti nabízí Globální skupina správců stanic (Station Managers Global Group – SMGG), která se zabývá aktivitami v oblasti správy železničních stanic a zastávek. Skupina, ve které je Správa železnic aktuálně zapojena jako pozorovatel, pořádá přednášky a workshopy k nejnovějším trendům v rámci svého zaměření (např. chytré digitální stanice, multimodální přestupní uzly, využití nádražních budov pro celospolečenské aktivity, koncepty provozu parkovišť, modely krátkodobých pronájmů), ale také komentované exkurze k úspěšně implementovaným projektům na železničních stanicích.

Odborníci Správy železnic jsou zapojeni do trvalých činností UIC – zejména Skupiny traťových expertů (Track Experts Group – TEG), Panelu odborníků na konstrukce (Panel Of Structural Experts – POSE), pracovní skupiny Správa sítě GSM-R či pracovní skupiny k rámcovému programu EU pro výzkum a vývoj – Horizon Europe.

Správa železnic si průběžně pečlivě vybírá z pestré nabídky nových volitelných projektů. Pro další období nyní připravuje zapojení svých expertů do projektů týkajících se prediktivní údržby trakčního vedení, rozúčtování trakční energie či technických řešení v oblasti hluku a vibrací. Správa železnic je dlouhodobě aktivní také v pracovní skupině Nové technologie, sleduje vývoj v oblasti kybernetické bezpečnosti, účastní se celosvětové iniciativy v rámci mezinárodního dne informovanosti o železničních přejezdech (International Level Crossing Awareness Day – ILCAD), jejímž cílem je zvyšovat povědomí o bezpečnosti na železničních přejezdech. Jako aktivní člen UIC se také podílí na procesu navrhování nových projektů.

V současné době pozici předsedy Statistické platformy UIC zastává doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA ze Správy železnic. Platforma stanovuje soustavu sledovaných statistických veličin železničního systému. Sledují se statistické údaje z celé šíře činnosti železničního systému, tj. z provozu, přepravy, infrastruktury, životního prostředí, údaje o nehodách, finanční údaje a další. Odbor mezinárodních vztahů Správy železnic zajišťuje účast na valném shromáždění a dalších významných jednáních, koordinuje obousměrnou komunikaci a zapojení expertů Správy železnic do odborných činností UIC.

UIC je významným partnerem mnoha dalších organizací, spolupracuje mj. se všemi klíčovými aktéry evropského železničního sektoru:

- CER: Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností
- EIM: Sdružení evropských manažerů železniční infrastruktury
- ERA: Agentura Evropské unie pro železnice
- ERFA: Evropské sdružení pro železniční nákladní dopravu
- UIP: Mezinárodní unie vlastníků soukromých nákladních vozů
- UIRR: Mezinárodní unie společností kombinované silniční a železniční dopravy
- UITP: Mezinárodní sdružení veřejné dopravy
- UNIFE: Sdružení evropského železničního průmyslu

Závěr

Existence UIC byla a nadále je pro železniční sektor velice důležitá a jeho úloha, v současnosti s celosvětovou působností, je nezastupitelná. UIC je sdružením pro technickou spolupráci mezi železnicemi, koordinuje pozici celého odvětví a zastupuje ho při vyjednávání s výzkumem i dodavatelským průmyslem, rozvíjí potřeby železnice s cílem plně využít potenciálního zájmu železničních organizací. UIC nadále zůstává platformou pro výměnu zkušeností, rozvíjení spolupráce a řešení společných projektů i v současném turbulentním období, kdy svět i železniční odvětví čelí novým náročným výzvám. Současným prezidentem UIC je předseda představenstva PKP (Polskie Koleje Państwowe) Krzysztof Mamiński a generálním ředitelem François Davenne.

Výročí 100 let trvání UIC je vítanou příležitostí uvědomit si význam této organizace, popřát jí mnoho úspěchů v její další práci a poděkovat všem, kteří přispěli k jejímu rozvoji. Autoři článku tímto děkují UIC za poskytnutí souhlasu s použitím cenných informací z publikace UIC the Worldwide Association of Railways: Challenges Past, Present and Future, stejně jako autorům ilustračních fotografií za poskytnutí souhlasu s jejich publikací. Za iniciování a podporu vzniku tohoto příspěvku patří poděkování kolegyni Ing. Danuši Marusičové a kolegům Ing. Jaroslavu Grimovi, Ph.D., Ing. Liboru Lochmanovi, Ph.D. a Ing. Jaroslavu Vašátkovi, kterým se UIC prolínalo jejich profesními kariérami.

Převážná část příspěvku byla uveřejněna v časopise Nová železniční technika, a to v číslech 1 a 2, v únoru a dubnu 2023, ročník 31.

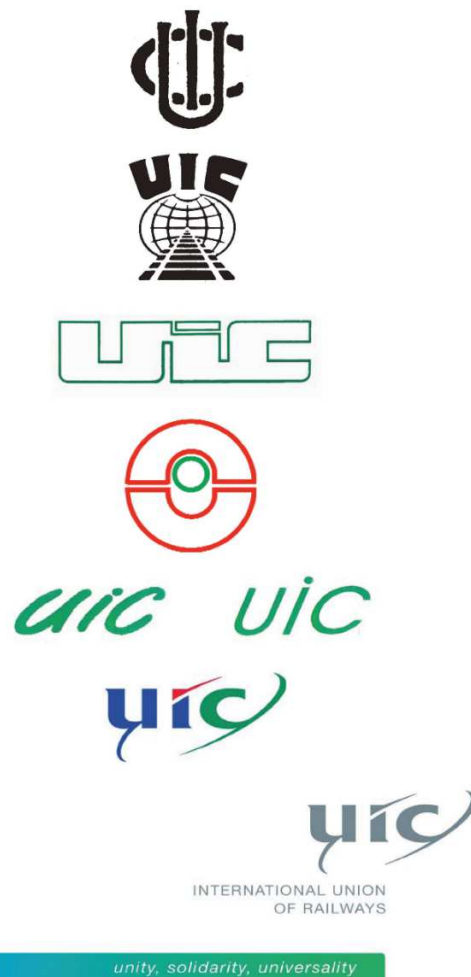
Literatura a použité zdroje:

[1] André Lewin, Paul Véron, „UIC the Worldwide Association of Railways: Challenges Past, Present and Future“. UIC, Paříž, 2010.

[2] Webová prezentace UIC, dostupná na adrese <https://uic.org/>.

[3] Osobní vzpomínky Ing. Pavla Řezáče.

Logo UIC
1922 - 2010



Obr. 11: Proměny logotypu UIC během století (© UIC)

Lektorovali: Ing. Jaroslav Grim, Ph.D.
Technologická platforma „Interoperabilita železniční infrastruktury“, viceprezident IRRB (2012–2016)

Ing. Libor Lochman, Ph.D.
výkonný ředitel CER (2012–2020)



Obr. 12: Dobová pohlednice z období vzniku UIC v roce 1922 v Paříži (© Cartes postales „Collection A.N.“)