



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Operační program Podnikání
a inovace pro konkurenceschopnost



NÁRODNÍ TECHNOLOGICKÁ PLATFORMA
Interoperabilita železniční infrastruktury
CZECH TECHNOLOGY PLATFORM
Interoperability of Railway Infrastructure

Zpravodaj TP IŽI 10/21

INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ TECHNOLOGICKÉ PLATFORMY INTEROPERABILITA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Výrobní a stavební společnosti



Státní organizace



Výzkumná a projektová centra



DIPRO, spol. s r. o.
Dopravní a inženýrské projekty,
projektová, inženýrská a konzultační kancelář

Vzdělávací instituce



Obsah:

- Ohlédnutí za činností technologické platformy v roce 2021
- Závěry z jednání Národní platformy Shift2Rail
- Plenární zasedání ERRAC
- Spolupráce firmy STARMON se středními školami
- SYMPOZIUM UIC 2021
- Gratulace k životnímu jubileu
- ANNONCE (Kalendář akcí TP, Události)
- PF 2022

Ohlédnutí za činností technologické platformy v roce 2021

Rok 2022 se pomalu chýlí ke svému konci a nastává čas pro ohlédnutí se za činností, kterou technologická platforma, její členové a jejich zástupci, zástupci expertních skupin, vědecké rady, sboru hodnotitelů a vedení platformy v tomto roce vyvíjeli. Rok 2021 lze považovat za zvláštní zejména všemi omezeními, které si epidemie covid-19 vyžádala. Zcela jistě to činnost platformy zasáhlo, protože tato situace vážným způsobem ovlivňovala všechna jednání, pro která platforma, a to považuji za její základní roli, vytváří podmínky. Přesto všechno bych si dovolil považovat činnost platformy v roce 2021 za úspěšnou.

Základní motivací a hybatelem aktivit platformy v roce 2021 byl především projekt výstavby vysokorychlostních tratí v ČR. V rámci realizace projektu „Vysokorychlostní tratě – budoucnost udržitelné mobility České republiky“ (VRT-B) se uskutečnilo množství aktivit a bylo připraveno několik důležitých dokumentů. Za zásadní lze považovat zejména „Cestovní mapu – postup zavádění moderních technologií při přípravě a realizaci Rychlých spojení“, která je výchozím dokumentem pro veškerou činnost technologické platformy – jejich členů. Obsah Cestovní mapy bezprostředně navazuje na vydané strategické dokumenty evropské železniční technologické platformy ERRAC „Rail 2030 - Research & Innovation priorities“ (Železnice 2030 – Priority výzkumu a inovací). Popis a analýza současného stavu, strategie dalšího postupu a návrhová část, tak jak jsou v Cestovní mapě zpracovány, se mohou stát významným podkladem pro připravované Národní centrum kompetence (NCK) „Železnice 2030“, které bude usilovat o podporu z veřejných prostředků v rámci programu Technologické agentury České republiky (TAČR). Uplatnění zde samozřejmě najde také Strategická výzkumná agenda a Implementační akční plán technologické platformy.

Kompletní souhrn o činnosti technologické platformy lze nalézt v zápisech ze dvou zasedání Správních rad, která se v roce 2021 uskutečnila. V prvních měsících roku 2021 bylo nejvýznamnější aktivitou zapojení do přípravy projektu SMARTY pro jednu z posledních výzev evropského rámcového programu vědy, výzkumu a inovací Horizon2020. Projekt SMARTY, připravovaný z iniciativy SNCF, za účasti několika českých partnerů včetně Správy železnic, měl být zaměřen na využití recyklovaných materiálů v oblasti železniční infrastruktury. Přes kladné hodnocení projekt bohužel nebyl vybrán k podpoře. V průběhu celého roku probíhala jednání technologické platformy se zástupci UIC nad přípravou memoranda o spolupráci. Zde si nezbyvá než přát, aby tato jednání byla začátkem roku 2022 úspěšně završena. V průběhu roku se zástupci expertních skupin účastnili množství konferencí a připravili několik workshopů, např. „Přechod na Jednotnou napájecí soustavu“ v červnu a „Popis sítě Správy železnic a jejího podstatného okolí“ v říjnu 2021. Technologická platforma také v roce 2021 přivítala nové členy – DUFONEV RS, a.s., DIPRO, spol. s r.o. Nejvíce restriktce spojené s pandemií covid-19 zasáhly aktivity spojené s Rokem železnice, který Evropská komise na rok 2021 vyhlásila. Akce s tím spojené se v ČR prakticky omezily na průjezd Connecting European Express, který na naše území zavítal v listopadu.

Co popřát technologické platformě v roce 2022? Především ukončení omezení vyplývajících z epidemické situace a obnovení osobního setkávání členů všech součástí technologické platformy. Věříme, že v první polovině roku bude úspěšně dokončena realizace projektu VRT-B. Přejeme si, aby se jako završení tohoto projektu podařilo podat přihlášku do programu NCK TAČR a aby nově ustavené centrum bylo přijato k veřejné podpoře. A především doufáme, že technologická platforma bude i nadále místem pro setkávání a diskusi mezi jejími členy z řad společností železničního průmyslu, stavebních a projekčních společností, výzkumných a vzdělávacích institucí a Správou železnic.

Na závěr Vám přeji v roce 2022 zejména pevné zdraví, potřebné štěstí a mnoho úspěchů a radosti v pracovním i osobním životě.

doc. Ing. Otto Plášek, Ph.D., místopředseda Správní rady

Závěry z jednání Národní platformy Shift2Rail

Jednání Národní platformy Shift2Rail, uskutečněné dne 1. prosince 2021, zahájil z pověření náměstka ministra dopravy, který Národní platformě předsedá, ředitel O710 JUDr. Kobera. K jednotlivým projednávaným bodům dále níže:

1) Seznámení s vývojem přípravy EUROPE´s Rail JU (ERJU) před jeho založením;

Miroslav Haltuf upřesnil vývoj přípravy EUROPE´s Rail JU v tom, že dne 30. 11. 2021 bylo zveřejněno Nařízení COUNCIL REGULATION (EU) 2021/2085 of 19 November 2021 establishing the Joint Undertakings under Horizon Europe and repealing Regulations

(EC) No 219/2007, (EU) No 557/2014, (EU) No 558/2014, (EU) No 559/2014, (EU) No 560/2014, (EU) No 561/2014 and **(EU) No 642/2014 (Nařízení o Shift2Rail JU)**. Dále upřesnil, jak bude probíhat další postup v přijímání nezbytných doprovodných dokumentů, jak je ERJU Master Plan, Multi-Annual Work Programme a Annual Work Plan 2022. Seznámil rovněž se základními odlišnostmi ve složení, v managementu a pravomocích jednotlivých orgánů ERJU.

ČR v tomto partnerství významně posílila svou pozici – má 2 zakládající členy (AŽD Praha a České dráhy) a také díky prosazení změn v kompetencích jednotlivých orgánů ERJU bude významně posílen vliv členských států a celého sektoru na procesy rozhodování v rámci ERJU.

Jako výkonný ředitel bude nadále působit pan Carlo Borghini. První jednání ERJU Governing Board se uskuteční 21. 12. 2021. Na něm by měl být formálně schválen **ERJU Master Plan**, jehož připomínkování proběhlo ve dvou fázích. První fáze, připomínky ze strany členských států, byla ukončena 26. 10. 2021 a dokument byl předložen k veřejným konzultacím v rámci sektoru, které byly ukončeny dne 26. 11. 2021.

Schvalovací proces dalších zmíněných dokumentů – **Multi-Annual Work Programme (MAAP) a Annual Work Plan 2022 (AWP2022)** – se bude odvíjet podle rozhodnutí ERJU GB. Dokumenty budou předloženy k diskusi v druhé polovině prosince 2021, případně během ledna 2022.

Nově musí být zřízena skupina zástupců členských států (SRG), nominace na členy za členské státy má být provedena do 3. 12. 2021 a jména nominovaných zástupců musí být předána Evropské komisi prostřednictvím Stálého zastoupení členského státu, aby SRG byla schopna splnit své povinnosti vzhledem na schvalovací proces MAAP a AWP2022.

Předpokládá se, že oba dokumenty budou schváleny do konce února 2022, aby mohla být připravena a publikována první výzva k podání návrhů projektů (březen 2022). V období červenec až září 2022 by mělo proběhnout hodnocení podaných návrhů a přidělení podpory včetně podpisů grantových smluv se předpokládá během listopadu a prosince 2022, aby práce mohly začít ihned počátkem roku 2023.

Na závěr Miroslav Haltuf zdůraznil, že žádný subjekt nelze do aktivit ve výzkumu a inovacích nutit, ale je třeba maximálně využít vysokého potenciálu českého železničního sektoru v oblasti inovací a výzkumu (jako příklad byl uveden vývoj vodíkové lokomotivy u CZ Loko, které se ale do evropských aktivit nezapojuje).

2) Připomínkování témat Multi-Annual Action Plan a Annual Work Plan 2022;

Miroslav Haltuf zúčastněné informoval, že zatím nebyly publikovány příslušné dokumenty týkající se ERJU. To se předpokládá až po prvním jednání Governing Board 21. 12. 2021. SRG dala souhlas s AWP 2022 pro část týkající se současného Shift2Rail (prostřednictvím „written procedure“) – nebylo třeba širší diskuse, neboť tento AWP 2022 se týkal pouze dočerpání dostupných prostředků z rozpočtu současného Shift2Rail.

První verze MAAP k diskusi bude připravena pravděpodobně před koncem roku 2021. Každopádně nejdříve musí být zveřejněn dohodnutý Master Plan, jehož projednávání je v procesu. V případě Master Plan již nelze měnit strukturu dokumentu, lze provést dodatečné drobné úpravy.

Governing Board ERJU v únoru 2022 bude projednávat AWP 2022 znovu – dosud není ERJU oficiálně ustaven a nejsou ustaveny všechny jeho pracovní orgány. Jak bylo zmíněno v předchozím bodě programu jednání, diskuse proběhnou počátkem roku 2022, po zveřejnění dokumentů budou členové platformy informováni o procesu připomínkování.

3) Budoucí propojení EUROPE´s Rail JU a dalších EU a národních programů v období 2023–2025;

Miroslav Haltuf vysvětlil, že jedním z nových cílů ERJU je využívání synergie s dalšími evropskými i národními programy podpory jak zaměřených na výzkum a inovace, tak především zaměřených na demonstrování výsledků výzkumných projektů a jejich zavedení do praxe. Jedná se především o synergie s programem CEF2, RRF nebo HORIZON EUROPE. Na národní úrovni se jedná především o OPD3, IROP, DOPRAVA 2020+ (nebo nástupce). Ukázkou pro využití synergických efektů může být projekt Digital Automatic Coupler – DAC), o kterém se hovořilo následně v AOB.

Byla zdůrazněna nutnost věnovat tématu propojení velkou pozornost. Evropská komise klade důraz na synergie mezi podporovanými programy a propojení lze hledat v oblastech intermodality, logistiky, digitalizaci, automatizaci a nákladní dopravy. Evropská komise dále klade důraz na prosazování projektových výstupů do praxe. Cíl JU je podpora aplikovatelných projektů. Miroslav Haltuf zmínil, že se železniční firmy nezapojují do projektů, a proto žádá organizaci ACRI, aby v této věci plnila roli osvěty.

V oblasti přímé působnosti ERJU jsou v plánu minimálně dva projekty typu „Large Scale Demonstrator“ pro oblast střední a východní Evropy. S velkou pravděpodobností, a zde záleží na aktivním přístupu zakladatelů ERJU z této oblasti – tedy také AŽD a ČD – jaké

priority podpoří. V této oblasti je nutné velmi detailně sdílet informace a podpořit ze všech úrovní, aby takové projekty byly s účastí českého železničního sektoru.

Václav Kobera zmínil EUSPA (EU Agency for the Space Programme), kde lze najít průniky se železničním sektorem, vč. Tématu standardizace. Uvedl, že by bylo možné v této souvislosti posílit spolupráci.

4) Informace k programu na podporu aplikovaného výzkumu DOPRAVA 2020+;

Tereza Čížková informovala, že proběhla 3. veřejná soutěž v programu Doprava 2020+, výsledky byly zveřejněny v pondělí 29. 11. Ze 199 podaných návrhů projektů bude podpořeno celkem 39 projektů z celkových 126 doporučených k podpoře, a to s ohledem na celkovou alokaci 500 mil. Kč. Příslušné statistiky budou detailněji rozpracovány. V rámci soutěže byla vyhlášena priorita v oblasti digitalizace, obecně v rámci výzvy uspěla rovněž řada projektů železničního výzkumu. Další soutěž bude vyhlášena v dubnu 2022. Tereza Čížková dále zdůraznila nutnost podpořit synergie s evropskými programy při přípravě nového programu na podporu aplikovaného výzkumu v dopravě.

Ing. Bohuslav Dohnal, výkonný ředitel TP IŽI, člen NP S2R

Plenární zasedání ERRAC

Dne 19. 11. 2021 se uskutečnilo formou videokonference další plenární zasedání Evropské železniční technologické platformy ERRAC. Za technologickou platformu se zasedání zúčastnila Mgr. Eva Tetíková.

Plenární zasedání se uskutečnilo již pod vedením nového předsedy ERRAC pana Rolanda Mosera, který se ve svých prohlášeních pevně zavázal ke spojení železničního sektoru, aby plně podpořil ambice Evropské komise.

Klíčové proslovy na plenárním zasedání přednesli zástupci Evropské komise – pan Kristian Schmidt z DG MOVE a paní Rosaline van der Vlies z DG Research and Development. Pan Kristian Schmidt ve svém vystoupení významně podpořil důležitost železnice v rámci evropského dopravního systému a vyzdvihl roli evropského železničního průmyslu jako jednoho z předních světových průmyslových odvětví. Paní Rosaline van der Vlies zdůraznila důležitost meziodvětvové spolupráce v rámci nového programu Horizon Europe a poděkovala ERRAC za trvalou podporu během posledních 20 let.

Zástupci Evropské komise též informovali o přípravě nového programu Horizon Europe a přípravě nového Shift2Rail pod názvem Europe's Rail JU. Zdůraznili důležitost dokumentu

ERRAC – SRIA (Strategic Research and Innovation Agenda), který je klíčovým podkladem pro obsahové plnění Europe's Rail JU.

V další části zasedání vystoupil pan Carlo Borghini, výkonný ředitel S2R. Informoval o posledních aktivitách v rámci S2R a o přípravě nového S2R – Europe's Rail JU. Konstatoval, že nové výzvy Europe's Rail JU se dají očekávat začátkem příštího roku – nejspíše v březnu 2022.

Jako host vystoupil na plenárním zasedání výkonný ředitel Evropské technologické platformy Waterborn, zaměřené na vodní dopravu, pan Jaap Gepraad. Informoval o činnosti ETP Waterborne a o možné spolupráci s ERRAC.

V další části vystoupili vedoucí pracovních skupin ERRAC – WG1 – Vize a strategie, WG2 – Projekty a spolupráce, WG3 – Komunikace a vedoucí Academic PAG (Permanent Advisory Group), kteří informovali o činnosti svých skupin od posledního plenárního zasedání. V rámci tohoto bloku informací byla podána informace o nových webových stránkách ERRAC, které by měly usnadnit distribuci a šíření informací pro členy ERRAC.

V závěrečné části plenárního zasedání se diskutovalo o zapojení ERRAC do organizace konference Transport Research Arena (TRA) 2022. TRA je největší evropskou akcí věnovanou výzkumnému a technologickému rozvoji v dopravě. Prostřednictvím vývoje inovativních řešení se TRA 2022 hodlá zaměřit na efektivnější, bezpečnější, bezuhlíkovou, inkluzivní a udržitelnou dopravu ve všech jejích druzích. Konference TRA se uskuteční ve dnech 14. až 17. listopadu 2022 v Lisabonu. Členové ERRAC vyjádřili podporu konferenci TRA s cílem zviditelnit na konferenci železniční dopravu jako součást evropského dopravního systému.

Na závěr plenárního zasedání předseda ERRAC pan Roland Moser oznámil, že příští plenární zasedání ERRAC se uskuteční dne 24. května 2022 v Bruselu. Poté poděkoval účastníkům za jejich aktivní účast a plenární zasedání ukončil.

Ing. Jaroslav Vašátka, expertní skupina Mezinárodní spolupráce

SPOLUPRÁCE FIRMY STARMON SE ŠKOLAMI

1. Úvod



Společnost STARMON s.r.o. byla založena v roce 1993. Na jejím začátku stálo 22 pracovníků, kteří přišli jako zkušení a špičkoví odborníci v oblasti zabezpečení železnice a nově se rozvíjející oblasti počítačových technologií. Od samého začátku firma potřebovala pro svůj rozvoj v oblasti zabezpečovací techniky, sdělovací techniky, informační a diagnostických systémů pro moderní železnici vyhledávat hlavně technicky vzdělané spolupracovníky a bylo třeba se zaměřit na spolupráci se školami. Za 28 let existence se firma rozrostla na nyníjších 172

zaměstnanců, 31 spolupracujících fyzických osob a 32 zaměstnanců v dceřiných společnostech. Tito pracovníci vykonávají svou odbornou činnost nejen v sídle společnosti v Chocni, ale i na pobočkách v České Třebové, Hradci Králové, Brně a Praze.



2. Potřeba lidských zdrojů

Jako každá technologická společnost se v této době potýkáme s kritickým nedostatkem technicky vzdělaných uchazečů o práci. V následujících pěti letech počítáme s tím, že vznikne v naší společnosti potřeba zaintegrovat do struktury firmy přibližně 40 středoškolsky a vysokoškolsky technicky vzdělaných budoucích spolupracovníků. A to nejen pro nově vznikající pozice v oblasti BIM a geodézie, ale i na pozice elektrotechnik, elektromechanik, programátor, projektant elektro, rozpočtář, návrhář HW, IT technik, ekonom, účetní či personalista. Důvodem potřeby nových pracovníků je samozřejmě i přirozená generační obměna.

3. Jak se nám to daří?

V minulosti bylo technické školství na velice dobré úrovni. Naše firma se tak mohla spolehnout na ročníky 1950–1965. Tito kolegové položili základ většině profesí a udali firmě směr a tvář. Výhodou samozřejmě byl výběr kvality mezi těmito pracovníky. Bohužel již jsou dnes někteří v důchodovém věku a naštěstí Ti klíčoví jsou ještě pracovně aktivní. Podobná situace se poté rozvinula i u pracovníků s ročníky narození v rozmezí let 1966–1980. Tyto ročníky mají ve firmě procentuálně nejvyšší zastoupení a jsou nynější hlavní hybnou silou. Ročníky 1981 až 1993 ale již bohužel takové zastoupení nemají a zde zaznamenáváme značný propad v počtu pracovníků. S příchodem ročníků 1994 a mladších zaznamenáváme postupné oživení, ale i to je velice málo. Není tak možné najít potřebnou kvalitu, a to hlavně u absolventů vysokých škol.

Proto jsme přibližně před pěti lety začali spolupracovat se školami v regionu na různých úrovních. Pomocí některých programů se nám za posledních pět let povedlo do firmy přivést 14 středoškolsky a 5 vysokoškolsky vzdělaných kolegů. Základem programů je finanční, technická a lektorská spolupráce se školami, zavedení motivačního programu pro žáky učňovských oborů, žáků maturitních oborů a studentů bakalářského a magisterského programu na vysokých školách a v neposlední řadě potom i nabídka lukrativních brigád. Uchazeče se snažíme nalákat nejen na výši platu a zaměstnanecké benefity, ale důležitá je pro nás i otázka firemní kultury, moderního a příjemného pracovního prostředí, nabídky práce s nejmodernějšími technologiemi, a nakonec hlavně kamarádský pracovní kolektiv. Od pracovníků požadujeme pracovitost, svědomité plnění úkolů, loajalitu k firmě a obětavost pro práci v kolektivu.

4. Motivační program

V roce 2018 jsme zavedli ve firmě motivační program pro žáky technických a ekonomických oborů. K dnešnímu dni jej využívá šest žáků SŠ a čtyři studenti VŠ. Podmínkou k plnění smlouvy o motivačním příspěvku je povinná placená brigáda v délce minimálně 30 dní za rok a po úspěšném ukončení studia podpis pracovní smlouvy v minimální délce trvání pěti let. Bohužel od jara 2020 jsme zaznamenali pokles zájmu. Toto ale přikládáme covidové krizi. Je velice dobré, že se ale zvyšuje počet žáků a studentů na školách. Tento trend zaznamenáváme u všech škol. Bohužel jednotlivé studijní programy nepřipravují studenty adresně na železnici. Naší snahou je tedy také naše budoucí kolegy zapojit do dalších vzdělávacích kurzů, a to jmenovitě CISCO akademie, železniční akademie a případně rekvalifikačního kurzu pro techniky zabezpečovacího zařízení. Tyto kurzy jim samozřejmě plně hradíme. Motivační program vypadá v číslech následovně:

	UO	ÚSO / Mat	Bc.	Ing. (Mgr.)
Stipendium	1.000 Kč	1.500 Kč	3.000 Kč	4.000 Kč
Ubytování a jízdné	1.200 Kč	1.200 Kč	2.000 Kč	2.000 Kč
CELKEM měsíčně	2.200 Kč	2.700 Kč	5.000 Kč	6.000 Kč
Pomůcky / rok	1.000 Kč	1.000 Kč	2.000 Kč	2.000 Kč
Brigáda	až 140 Kč/h	až 140 Kč/h	až 200 Kč/h	až 220 Kč/h

5. Spolupráce se školami

V roce 2018 jsme také započali přímou spoluprací se středními školami v Orlickoústeckém regionu, a to jmenovitě Střední školou technickou a dopravní Gustava Habrmana v České Třebové, Průmyslovou střední školou v Letohradě a Stavební školou ve Vysokém Mýtě a

Obchodní akademií v Chocni, a to na úrovni věcných či peněžitých darů, pomoci při rekonstrukci a vybavení učeben, spolupráce s pedagogy a exkurzí a praxe žáků. Probíhají jednání o tom, že by se i naši specialisté přímo podíleli na výuce a přiblížili tak žákům náhled z praxe. Roční výdaje na zajištění spolupráce se pohybuje v průměrné výši 1.500.000 Kč. Obecně panuje v naší firmě shoda s majiteli na nutnosti tuto částku zvýšit.

Z výše uvedeného bychom určitě měli vyzdvihnout spolupráci s Českotřebovskou střední školou a jejím ředitelem Mgr. Janem Kovářem. Zde zaznamenáváme největší úspěch v získání nových kolegů a stipendistů. Je potřeba také říci, že s touto školou nás pojí historické vazby, jelikož spousta z nás tuto školu navštěvovalo ještě pod názvem Střední průmyslová škola železniční. Od roku 2018 jsme se významně podíleli finančně i technicky na vytvoření učebny s modelovým kolejištěm, kde se plánuje nejen výuka a příprava budoucích dispečerů a výpravčích, ale také se bude využívat pro přípravu budoucích pracovníků údržby zabezpečovacího zařízení. Kolejiště je plně automatizováno, je rozděleno do několika stanic s vazbou na trať a tyto stanice je možné ovládat jak jednotlivě lokálně, tak i dálkově pomocí SW, který plně odpovídá směrnici JOP. Systém řízení, který vychází z našeho stavědla K-2002, a celá učebna tak velice věrně napodobuje reálný stav na velké železnici. V letošním roce jsme také vybavili učebnu pro výuku systémů IoT, chytrých domácností, zabezpečení budov a 3D modelingu. Snažíme se pravidelně scházet s pracovníky školy, řešíme potřeby a také předáváme učitelům poznatky z praxe. V budoucnu chystáme naše zapojení přímo do výuky, a to od školního roku 2022/23. Na následující dva roky vzniknul technický a finanční plán, který zajistí dovybavení učebny s modelovým kolejištěm o systémy GRADO (automatické vedení dopravní dokumentace) a HaVIS (informační systém pro cestující), které jsou velice důležitými provozními aplikacemi doplňující potřeby kvalitní výuky obsluhy zabezpečovacího zařízení. Dále chceme investovat do moderní měřicí techniky a pro doplnění nových prvků do učebny IoT.

6. Závěr

Výše uvedené postihuje jen naše zkušenosti a naše možnosti, jinde to nemusí takto fungovat. Jsme si ale rozhodně jisti, že bez úzké spolupráce se školami nebudeme v budoucnu schopni zajistit konkurenceschopnost naší firmy při absenci technicky vzdělaných lidí. Zatím investujeme cca 1 % ze zisku, ale plán by měl být až 3 %. Musíme se nyní zaměřit i na spolupráci s jednotlivými VŠ a chceme podpořit vzdělávací kurzy. Společně napříč železničním průmyslem by se měl vyvinout tlak na MŠMT, aby více spolupracovalo na metodickém vedení výuky na technických školách a jako firma také doporučujeme přechod na centrální řízení takových škol.

Ing. Jaroslav Mládek, ředitel společnosti STARMON s.r.o.

UIC SYMPOZIUM 2021

U příležitosti zahájení svého stého výročí spojila UIC všechny své členy a zainteresované strany v prvním sympoziu UIC **“The Future of the Railways: Making Modal Shift Desirable”**, které se konalo 30. 11. a 1. 12. 2021.

Tématem sympozia byla **“Budoucnost železnic: Přejít na jiný druh dopravy je žádoucí”**. Účastníci sympozia UIC jsou přesvědčeni, že v nadcházejících letech bude UIC hrát ještě větší roli při prosazování nových inovativních řešení v železničním sektoru pro skutečný modální posun a že symposium bylo dobrou příležitostí.

Výchozím bodem pro diskusi se stala vize společného rozvoje železnice do roku 2030, kterou společně vypracovali členové UIC z Evropy, Asie a Tichomoří, Severní a Latinské Ameriky, Afriky a Středního východu. Dokument s názvem **DESIGN A BETTER FUTURE – VISION OF RAIL 2030** popisuje prostředí mobility do roku 2030, kde:



- osobní a nákladní auta budou využívána méně, protože vlaky bude využívat více zákazníků a cestujících v nákladní dopravě, než kdy předtím;
- vysokorychlostní železniční doprava se celosvětově zdvojnásobí oproti dnešní úrovni a bude dobře konkurovat letectví na všech krátkých a některých středně dlouhých trasách;
- mnoho leteckých společností zastaví své služby na krátké vzdálenosti a budou úzce spolupracovat na spojení s železnicí.

Symposium poskytlo příležitost ukázat tvůrcům politik, jaké transformační projekty budou mít významný dopad na efektivitu v krátkodobém horizontu a v konečném důsledku:

- transformování měst a propojování komunit;
- přispění k vítězství v závodech o nulové emise uhlíku a nastolení revoluce obnovitelných zdrojů;
- inovace pro fyzickou a digitální konektivitu s dalšími režimy pro službu „door to door“;
- revolucionizování zákaznické zkušenosti pro změnu chování v oblasti mobility.

Tyto projekty poslouží jako hnací síla přechodu na železnici a veřejnou dopravu za účelem dosažení cílů Sustainable Development Goals a cílů Green Deal.

Ambicí UIC je předložit konkrétní plán pro příští desetiletí, a stát se hlavním přispěvatelem k dekarbonizaci prostřednictvím masivního modálního přesunu směrem k železnici.

Program akcí UIC na rok 2022 bude zveřejněn začátkem příštího roku.

Všechny prezentace ze symposia jsou zveřejněny [zde](#)

Celý záznam ze symposia naleznete [zde](#)

Tisková zpráva na stránkách [UIC News](#)



Ing. Danuše Marusičová, expertní skupina Výzkum a Rychlá spojení

Gratulace k životnímu jubileu

V tomto měsíci blahopřejeme k životnímu jubileu, našemu kolegovi, Ing. Jaroslavu Grimovi, Ph.D., který svým přístupem a odborným přehledem přináší do týmu platformy své bohaté profesionální zkušenosti a má velký zájem o budoucí směřování železnice.



Do dalších let Vám, vážený pane inženýre, přejeme hlavně pevné zdraví, stálý optimismus, osobní spokojenost, hodně energie a radosti z úspěchů a přínosů Vaší profesní činnosti, kterou vykonáváte a které si velmi ceníme. Děkujeme Vám za Vaši dosavadní obětavou práci a těšíme se na další týmovou spolupráci.

Ze srdce Vám přejeme vše dobré

Vaši kolegové/kolegyně z TP

NA ZDRAVÍ!!!!!!!



ANNONCE

Kalendář akcí TP:

- Dnem 1. 1. 2022 se stává řádným členem technologické platformy „Interoperabilita železniční infrastruktury“ společnost Swietelsky Rail CZ s.r.o. a novým členem Správní rady je Mgr. Viliam Perknovský – jednatel a obchodní ředitel společnosti. Společná budoucí spolupráce s touto společností přinese oboustranný prospěch v oblasti propojení výzkumu, vývoje a vzdělávání se železničním stavebnictvím České republiky.

Události:

- Horizon Europe Coordinators' Day on Grant Agreement Preparation:
Dne **26. ledna 2022 (9:30–12:45)** pořádá Evropské komise webinář **Horizon Europe Coordinators' Day on Grant Agreement Preparation**. V rámci webináře se účastníci dozvědí více informací k problematice přípravy a podpisu grantové dohody v projektech Horizontu Evropa. Cílovou skupinou jsou koordinátoři projektů, řadoví partneři i ostatní zájemci o tuto problematiku.
Detaily akce jsou k dispozici [zde](#):
Registrace na akci není vyžadována.
- Evropská komise přijala ve Štrasburku dne 14. prosince 2021 čtyři nové návrhy pro oblast dopravy, které mají zvýšit efektivitu a zlepšit udržitelnost, více informací včetně odkazů na související dokumenty obsahuje [tisková zpráva EK](#)
- TRA 2022
Největší evropská konference v oboru dopravy **TRA 2022 (Transport Research Arena)** se koná ve dnech **14.–17. 11, 2022 v Lisabonu**.
Do 31. 12. 2021 je možné předložit příspěvek.
[Detaily a program](#)



Přejeme Vám příjemné prožití svátků vánočních, pevné zdraví, silnou imunitu, hodně energie a optimismu k dosažení úspěchů v nastávajícím roce 2022.

Předsednictvo Správní rady technologické platformy 