

Estonsko přistupuje k Úmluvě COTIF

Petr Stejskal

Estonsko představuje nejkratší a nejpříznivější tranzitní koridor mezi západní Evropou a Ruskem, resp. bývalými státy Sovětského svazu. Společně se svými přístavy představuje železnice hlavní spoje tranzitní dopravy. Rozvoj mezinárodní železniční dopravy patří k hlavním prioritám estonského hospodářství.

První železniční trať (Paldiski – Tallin – Narva – Gatschina) byla otevřena 5. listopadu 1870 na spoji mezi Sankt Peterburgem a Varšavou.

Ministr dopravy nezávislé republiky Estonsko vydal 15. listopadu 1918 nařízení k založení Estonských železnic (EVR) jako státního podniku. EVR provozovalo 648 km širokorozchodných (1 524 mm) tratí a 187 km úzkokolejek. První elektrická trase byla v roce 1924.

Po obsazení Estonska Sovětským svazem v roce 1940 byla EVR integrována do sovětské sítě železnic. Po druhé světové válce trvala obnova zničené železniční sítě až do padesátých let. Od roku 1966 byla řada úzkokolejek zrušena nebo přestavěna na široký rozchod (1 520 mm).

Od roku 1963 do roku 1991 představovaly železnice Estonska, Lotyšska a Litvy jeden z dílů sovětského železničního systému pod názvem „Baltické železnice“ se sídlem v Rize. Po získání nezávislosti v roce 1991 Estonský stát založil nezávislou společnost Estonské železnice se sítí 1 025 km dlouhou (z toho cca 13 % elektrifikovanou). Tato nová společnost se stala opět členem mezinárodních organizací (UIC, OSŽD atd.).

V roce 1997 se veřejná železniční společnost přeměnila na nezávislou „Estonian Railway Ltd“ /s.r.o.) se 100 % podílem státu. V průběhu restrukturalizace došlo k oddělení společností Edelaraudtee AS (South-West Railway Ltd) a Elektriraudtee AS (Electrified Railway Ltd) od Estonia Railway Ltd. Tyto společnosti jsou činné zejména ve vnitrostátní a regionální dopravě. Podíly společností Estonia Railways Ltd a Edelaraudtee AS byly v roce 2001 prodány privátnímu kapitálu (také britské GB Railways).

V současné době má estonská železniční síť 1 696 km a k Úmluvě COTIF přistupuje panevropským koridorem Tallin – Tapa – Tartu – Valga, což představuje cca 273 km. Ke svým sousedním státům mají estonské železnice tři hraniční přechody, přičemž pouze jeden (Vaga – Lugazi) je do jiného členského státu OTIF (Lotyšsko). Hraniční přechody do Ruské federace jsou na severovýchodě (Narva) a jihovýchodě (Orava-Petseri), přičemž ten druhý je vlastně celý na ruské straně (cca 205 km za faktickou státní hranicí). Celní kontrola probíhá 75 km před hranicemi ve stanici Tartu.

Na estonské straně probíhá kontrola vlaků ve stanici Sala, která je 24 km před hranicemi. Tam probíhá také předávka vlaku, technická prohlídka vagonů. Zástupci October Railway (Ruská federace) přebírají vlaky do Ruska na nádraží Narva. Tam jsou prováděny hraniční a celní kontroly. Díky zlepšené spolupráci s October Railway na přejímacích procedurách se

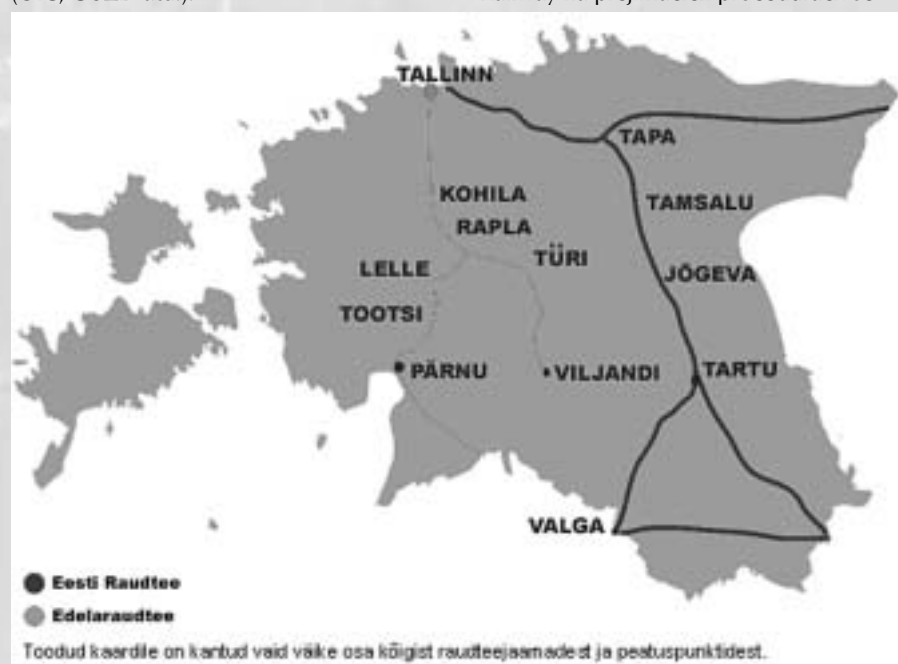
zkrátila doba pobytu vlaků na 60 minut zejména z důvodů převedení přejímacích postupů na předávající železnici. Přejímky probíhají za spolupráce pracovníků obou železničních společností. Spolupráce s celními orgány přinesla také požadované zkrácení prostoje na hranicích. Na severozápadě Estonska (Koidula) se připravuje nový hraniční přechod s podporou evropských fondů (ISPA).

Co přepravují estonské železnice? Jsou to především ropné produkty (70 %) a pak hnojivo, obiloviny, uhlí, dříví. Výměna zboží mezi Evropou a Asií má pro rozvoj států obou kontinentů stále větší význam. Dnes má estonské území dobrou šanci stát se mostem mezi oběma civilizacemi Starého světa. Prosazení a realizace tranzitních projektů vychází z pevně stanovených cílů Ruské federace k harmonizaci infrastruktury nejen Ruska, ale i Číny, Koreje, Finska, Estonska, Litvy a Lotyšska. Objemy přeprav stoupají na těchto územích ročně o více než 10 %.

Podle vlastních zkušeností Romana Šulce (GR ČD) byla osobní doprava Estonských státních drah privatizována třem, v současnosti zcela skomírajícím společnostem. V mezinárodní dopravě se provozují pouze dva páry vlaků, a to mezinárodní spoje Tallin – Moskva a Tallin – Sankt Petěrburg přes přechod Narva-Ivangorod Narvski. To jsou také jediné vlaky, kde se uznávají volné jízdenky OSŽD nebo mezinárodní jízdenky vystavené na ČD. Zaměstnanci jednotlivých společností hodnotí rozdělení a privatizaci železnice velmi negativně a předpokládají velmi blízký zánik osobní železniční dopravy v Estonsku.

Positivněji hodnotí situaci estonských železnic pan Edward A. Burkhardt, předseda dozorčí rady, prezident a generální ředitel společnosti Rail World, Inc. (byl zakladatelem společnosti Wisconsin Central Transportation Co v USA a první předseda společnosti English, Welsh and Scottish Railway v Anglii).

Deklaruje, že hlavním středem dopravního zájmu železnice EVR zůstává tranzitní doprava mezi Ruskem a estonskými přístavy u Baltského moře. Železnice EVR pokračuje v plnění dalších vládních cílů (Estonská vláda zůstává vlastníkem 34 % akcií železnice EVR a má tři své zástupce v její osmičlenné dozorčí radě) jako je zvyšování konkurenceschopnosti tranzitních tras v Estonsku a zlepšování kapacity železnice pro efektivní zvládnutí růstu této dopravy. Konsorcium splnilo svůj závazek (182 mil. dolarů po dobu pěti let) investovat do lokomotiv a infrastruktury pro zlepšení podmínek a zajištění dalších kapacit. Po 20 % nárůstu tranzitní dopravy mezi ruskou hranicí a estonskými přístavy v roce 2002 začala



Mapka 1. Železniční síť Estonska

v roce 2003 tranzitní doprava klesat. Bylo to způsobeno zamrznáním estonských přístavů začátkem roku, což odklonilo velkou část dopravy do ostatních baltských přístavů.

Zatímco se růst tranzitní přepravy ropných produktů zpomalil, úspěch Ruska na exportních trzích obilí, kovů, uhlí a umělých hnojiv nabízí významné možnosti dalšího růstu tranzitní dopravy. V době privatizace činil počet pracovníků železnice přibližně 4 400 lidí. Od té doby se tento počet snížil na necelých 3 000 zaměstnanců následkem investování do zvyšování produktivity, restrukturalizace a iniciativ v řízení. Přestože se počet zaměstnanců o třetinu snížil, mzdový fond zůstal stejný.

Přístupem Estonska k Úmluvě COTIF bude zajištěno, že přepravně právní podmínky CIV a CIM (včetně dalších) opět rozšiřují své teritorium působnosti a estonské železnice budou „kompatibilní“ k ostatním členským státům OTIF.

Evropská komise podpořila budoucí rozvoj železnic

17. 3. 2005 podepsala Evropská komise v Bruselu memorandum o porozumění se skupinou evropských mezinárodních železničních organizací (CER, UIC, EIM, UNIFE). Tímto memorandumem byly stanoveny společné principy a konkrétní odpovědnost pro zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS). Zavedení tohoto jednotného systému přispěje k propojitelnosti jednotlivých sítí evropských železnic a tím zvýší konkurenceschopnost železniční dopravy. Memorandum, které za EK podepsal komisař pro dopravu M. Barrot stanoví konkrétní úkoly a odpovědnost pro nejbližších 18 měsíců.

„Jednotný přístup Evropské komise a evropských železnic k řešení problematiky interoperability železničních tratí a jejich dalšího rozvoje představuje velkou šanci pro železnici. Tuto šanci musíme využít,“ řekl v Bruselu Ing. Jan Komárek, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), který jako viceprezident Sdružení evropských železnic (CER) připojil svůj podpis pod historicky první evropské železniční memorandum. Uzavřené memorandum jen potvrdilo názor Evropské komise, že železniční doprava má potenciál hrát rozhodující roli v celoevropském systému dopravy.

(SŽDC)

Výcvik železničních mostních odborností pro připravenost železniční dopravy na řešení krizových situací

Radovan Soušek, Jan English

Klíčovou úlohou pro řešení krizových situací většího rozsahu na železnici se hrává schopnost obnovit provoz na zničených mostních objektech. Pro obnovu mostů v České republice je připraveno u ČD, a.s. značné množství provozních mostních provizorií různých typů (např. dvojčité nosníky Faltus, jednokomorové konstrukce otevřené, dvoukomorové konstrukce apod.) umožňujících vytvořit jednotlivá mostní pole až do rozpětí 30 metrů. Vkládání těchto provizorií se obvykle provádí vcelku pomocí speciální železniční jeřábové techniky. Z technologického hlediska nepatří postupy spojené s jejich stavbou k nejsložitějším a nevyžadují zvláštní školení.

Pro obnovu mostních polí o větším rozpětí jsou ve státních hmotných rezervách (dále jen SHR) uloženy provizorní železniční mostní konstrukce ŽM - 16 a ŽM - 16 M, s jejichž pomocí lze obnovovat mosty s rozpětím jednotlivých polí od 36 do 78 metrů bez pomocné vysouvací podpěry. Spolu s těmito konstrukcemi je v zásobách uložen i provizorní pilířový materiál typu PIŽMO.

Práce s uvedenými konstrukcemi vyžaduje pravidelnou přípravu jak kompetentních pracovníků s rozhodovací pravomocí, tak i vedoucích realizačních pracovníků. Systém přípravy pro práci s těmito konstrukcemi byl v minulosti spojen s existencí železničního vojska. Uvedené konstrukce, obvykle pouze jako pomocné, jsou některými stavebními organizacemi v omezeném rozsahu využívány i po jeho zrušení v roce 1993.

Zkušenosti z povodní v roce 2002, kdy byly nasazeny obdobné silniční provizorní konstrukce, ukázaly, že po vyřazení tohoto materiálu z výzbroje armády výrazně klesá schopnost jeho praktického použití v krizových situacích. Pokud by nebyli k dispozici lektori, provádějící ve výcvikové základně MD ČR pravidelné školení a praktický výcvik s těmito konstrukcemi, nebylo by možné v požadovaném množství a rychlosti obnovit sjízdnost silniční sítě.

Zejména z tohoto důvodu bylo v roce 2003 ministerstvem dopravy rozhodnuto zahájit praktický výcvik také ve stavbě železničních mostních provizorních konstrukcí. Na základě uvolněných finančních prostředků pro realizaci kurzu byla

ředitelstvem zvláštních obnovovacích závodů MD ČR (dále jen ZOZ MD ČR) v průběhu roku 2004 teoreticky rozpracována náplň kurzu. Zejména ve spolupráci se Správou státních hmotných rezerv byl uvolněn a převezen do Kojetína nezbytný materiál. Teoretické předpoklady organizace kurzu byly ověřeny realizací zkráceného zkušebního výcviku, kterého se zúčastnili převážně pracovníci ZOZ MD ČR, kteří budou v rozhodující míře vykonávat funkce lektorů.

V návaznosti na získané poznatky budou, počínaje rokem 2005, ve výcvikové základně MD ČR Kojetín organizovány čtrnáctidenní kurzy, skládající se ze dvou jednotýdenních částí - část I. problematika PIŽMO a část II. problematika ŽM. V kurzu budou školeni a prakticky procvičováni vybraní pracovníci ČD, a.s., SŽDC s.o., armády ČR, pracovníci určovaní do krizových štábů, vedoucí pracovníci vybraných železničních stavebních organizací a někteří pracovníci z oblasti krizového řízení. Náplň kurzu bude zaměřena jak na zásady použití materiálu PIŽMO a ŽM - 16 respektive ŽM - 16 M pro řešení provizorní obnovy zničených železničních mostů o více mostních polí většího rozpětí než 30 metrů, tak na atypické využití tohoto materiálu i mimo železniční stavby.

Cílem výcviku železničních mostních odborností bude:

1. zkvalitnit připravenost a rozšířit možnost výběru vedoucích a řídicích pracovníků pro mostní ZOZ MD ČR,
2. rozšířit znalost o možnostech a výhodách použití provizorního železničního mostního a pilířového materiálu, který je uložen ve SHR i při nevojenských krizových situacích,
3. snížit škody na materiálu při jeho zá-půjčkách.

Absolventům kurzu budou péčí MD ČR vydávána osvědčení opravňující po dobu 3-5 let k zá-půjčce a montáži materiálu ŽM a PIŽMO. Dále budou vydávány písemné materiály s údaji o těchto konstrukcích, které komplexností svého obsahu budou výrazně přesahovat rozsah prováděného výcviku.

K dosažení stanovených cílů bude náplň kurzu zaměřena zejména na:

- seznámení s konstrukcemi ŽM - 16 (M) a PIŽMO, včetně obsahu předpisů,

- které slouží pro práci s nimi,
- pravidla bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zásady zřizování skládek, ošetřování a údržby materiálu,
- způsoby založení a stavby pilíře PIŽMO blokovou montáží na nánožkách, na roštích a ve vodě,
- montáž základních typů konstrukce ŽM - 16 (M) a její atypické použití.

Celkový rozsah kurzu bude 68 výcvikových hodin. Pro teorii bude vyčleněno 14 hodin, včetně promítání výcvikových filmů a v rozsahu 54 hodin bude metodicky prováděn praktický výcvik ve stavbě pilíře PIŽMO a ŽM - 16.

V současné době zpracované a výše popsané programy výuky je nutno chápat jako nezbytný základ pro nové přístupy k řešení krizových situací většího rozsahu na železnici. Perspektivy dalšího postupu spojeného s výcvikem železničních mostních odborností spočívají v rozšiřování výuky o další prvky spojené s výstavbou mostních provizorií (způsoby výsuvu a spouštění mostní konstrukce, práce s pracovním soulodím, výcvik vedoucích malých plavidel) a následně i zvládnutí navrhování mostních provizorií s využitím výpočetní techniky. Základem pro tuto činnost bude programové dílo, které je připravováno na specializovaném pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice.

Takto připravení pracovníci budou schopni, při řešení různých krizových situací, posoudit vhodnost použití materiálu ŽM a PIŽAMO, který je uložen ve SHR a podle potřeby odborně vyžádat jeho uvolnění a případně i řídit práce při jeho použití.

Zapojením širšího okruhu právnických osob do problematiky využívání tohoto materiálu i při řešení krizových situací mimo železnici se dosáhne také zvýšení efektivnosti a návratnosti finančních prostředků vynakládaných na ochraňování uvedených konstrukcí. ■

Referendum o zpopltnění vjezdu do města v Edinburgu

Ve skotském Edinburgu se 21. února bude konat referendum o zavedení mýtného pro vjezd automobilů do centra města. Bez omezení provozu vozidel, kterých dnes centrem projíždí 160 000 denně, by se jejich počet mohl do roku 2016 zvýšit až na 180 000 za den. Navrhované mýtné činí 2 libry (2,9 EUR). Projekt by měl být zahájen v roce 2009 a během 20 let by mohl přispět do městského rozpočtu částkou 760 milionů liber (1,1 miliard EUR).

(Zdroj: Rail & Transport č. 365)

(Telematika - datis) ■

Sociální a psychologické důvody vandalismu ve veřejné dopravě

Alena Houserová

Vandalismus je jev, který se u nás ještě před několika desetiletími vyskytoval pouze ojediněle a škody jím způsobené nenabývaly takového rozsahu, jako dnes. Vandalové se ještě v nedávné minulosti v oblasti dopravy zaměřovali především na přístřešky u zastávek tramvají a autobusů, na ničení jízdních řádů, na vyrývání monogramů do omítek zdí. I když to byly skutečnosti, které život ve městech a cestování veřejnou dopravou velice zneprjemňovaly, škody na majetku nebyly rozsáhlé a v podstatě nedocházelo k ohrožení vlastního provozu a bezpečnosti jízdy.

I když k projevům vandalismu dochází ve všech oblastech denního života, nejhorší je situace ve veřejné dopravě. Dochází nejen k znehodnocování majetku, ale i k úbytku klientů veřejné dopravy (z důvodů jejich ohrožení, ať už objektivních, nebo vnímaných subjektivně) a následně ke snižování příjmů veřejných dopravců. Vandalismus, při kterém jsou ničeny např. červená světla výstražníků na přejezdech, jsou klasickým příkladem vandalismu s následkem nebezpečí nehody.

Na druhé straně krádeže kabelů a součástí zabezpečovacího zařízení, stejně jako dopravních značek, mají jiný podnět - mají být prostředkem obohacení, ovšem následek může být v tomto případě tragický: nefunkční zabezpečovací zařízení může způsobit železniční neštěstí.

Dalším stupněm kriminality je pak terorismus, jehož hrozeb především na železnici přibývá. Terorismus má za cíl provést destrukci společnosti, která se teroristovi zdá být nepřátelskou.

V následujícím uvádíme šest možných důvodů vandalismu a kriminality obecně, tak, jak je vidí různí autoři:

1) Vandalismus je destruktivní a likvidační chování, které nepřináší pachateli žádné materiální obohacení. Hlavním znakem této kategorie chování jednotlivce nebo skupin je ničení hodnot materiálních i duchovních včetně civilizačních vymožeností, snaha aktivně zasáhnout do běhu dění, zanechat svým činem stopu ve společnosti. Z psychologického hlediska je ničení „tvorbou se záporným znaménkem“ a asociálnímu člověku přináší stejnou slast a uspokojení, v tomto případě zažívá pocit, že vlastními silami mění tvář světa. (Otmar Dvořák). Dnešní vandaloové vědí přesně, co dělají a činí tak o své vůli a ve většině případů také bez pocitu viny. Vandalské činy zdůvodňují potřebou

odreagovat pocity odloučenosti, izolovanosti a zbytečnosti, nudou, snahou zabavit se nebo úmyslně provokovat. Podle psychologů jsou příčinou vandalství větší společenské napětí, hospodářská nejistota, spousta násilí ve filmech, rodinné krize a neexistující žebříček životních hodnot. Situaci zhoršuje i drogová závislost.

2) Rychlá urbanizace způsobila narušení sociálních a rodinných vazeb, zhoršila se soudržnost mezi lidmi, kteří se již necítí být spojeni žádnými vzájemnými vazbami, odcizují se navzájem a dochází k častějším občanským konfliktům. S růstem anonymity souvisí i vznik míst s extrémně nízkou sociální kontrolou, která se pak stávají dějištěm kriminálních činů.

3) V lidské společnosti mělo a má násilí a agrese své místo. Kriminalita stoupá v souvislosti s nárůstem populace a světovým přelidněním, odlivem venkovského obyvatelstva do anonymity velkých měst. Vývoj moderních technologií utvrzuje lidstvo v jeho možnostech a schopnostech, ve víře v jeho dokonalost. Ne všichni mohou mít z této situace prospěch, dochází ke stále většímu rozdílu mezi vrstvou bohatých a chudých, přičemž dříve početně nejsilnější střední vrstva pomalu přestává existovat. Tato situace vede při ztrátě morálních hodnot k nárůstu kriminality a k majetkové trestné činnosti. Po roce 1989 u nás (podobně jako v ostatních postkomunistických zemích) majetková i jiná kriminální činnost vzrostla řádově o stovky procent, ještě vyšší je nárůst počtu vražd. Objevily se dříve neznámé formy zločinnosti: vraždy mezi podnikateli, únosy dětí, používání výbušnin a nájemných vrahů, vynucování výpalného. Rozšířil se rejstřík osobností páchajících trestné činy: na jedné straně převažují lidé s nižší úrovní intelektu a vzdělání, na druhé straně enormně vzrostla hospodářská kriminalita, jejímiž pachateli jsou především lidé vzdělaní, zastávající vysoké funkce. Vandalismus je úzce spojen s konfliktními situacemi, které vznikají jako situace tvořená kontradikcemi mezi cíly různých objektů. Psychologická definice konfliktu hovoří o neslučitelnosti forem motivace, přičemž motivy jsou chápány jako vnitřní příčiny chování subjektu. Jsou to pudy, potřeby, zájmy, záliby, sklony, ideály apod. Počátkem konfliktní situace je rozdílnost navzájem neslučitelných cílů.

4) Americký výzkumník Oskar Newman je autorem analýzy, z níž vyplývá, že míra kriminality je závislá do určité míry