

deflanka subkonscie vekas la atenton. Tiun reflekson eluzas la sistemo por altiri la rigardon al la direkto, el kiu povas proksimiĝi danĝero. La efiko estas evidenta, dum hela tago same kiel en krepusko kaj malhelo.

La aparatoj laŭdifine ne estas signalteknikaj instalaĵoj kaj tial ankaŭ ne devas trapasi la longan agnoskan procedon. Aktuale daŭras la elprovo ĉe unu referenca pasejo, dum kiu agoj kaj reagoj de aŭtomobilistoj divers-aĝaj estas registrataj per kamerao muntita en la respektiva veturilo. La elprovo estu vastigata al pluraj pasejoj. Anticipeble en la proksima estonto ni renkontos tiujn lumojn apud pliaj neteknike sekurigataj traknivelaj pasejoj.

Fontoj: DVV-Media El 1/16, DB Netz AG, nombroj kaj kvantoj el jaro 2016

Guido Brandenburg

Bruo kontraŭ estetiko – ambivalenco de interesoj

La urbo *Česká Třebová* kuŝas en relative mallarĝa valo tra kiu kondukas ĉefa ŝoseo kaj ankaŭ grava fervojlinio en direkto de *Praha* al *Brno* kaj al *Ostrava*. La fervojo estis konstruita meze de la 19-a jarcento kaj de tiu tempo ĝi ludis kaj ankoraŭ ludas gravan rolon en la ĉiutaga vivo de la urbo. Komence la linioj al menciitaj urboj estis tie unutrakaj kaj la fervojstacio malgranda. Dum multjara ekzistado de la fervojo necesis aldoni duan trakon, la linio en direkto al *Praha* nun eĉ estas



La situo de la fervojo en Česká Třebová
(bildo: Ladislav Kovář)

kvartraka, la longeco de la fervojstacio kun diversaj trakogrupoj hodiaŭ atingas ĉirkaŭ kvin kilometrojn. Pro la priskribitaj geografiaj kondiĉoj la stacio kaj la linioj trairas centron de la urbo, kio kaŭzas multajn problemojn kaj por la urbo kaj por la fervojo.

La situacio nun pliakraĝas ĉefe pro tio, ke estas preparata projekto por rekonstruo de la tuta fervojstacio enkadre de renovigo de ĉefaj koridoroj en Ĉeĥa Respubliko. La koncepto antaŭvidas krome alikonstruon de trakaro, de subirejoj, kajoj, sekuriga sistemo ktp.

La plue kreskonta trafiko necesigas konsideri kreskontan bruon. Sekve oni



Motorvagonaro en intermura koridoro
(bildo: Guido Brandenburg)

planas ankaŭ konstruaĵojn laŭlonge de trakoj en interna urbareo – t.n. „kontraŭbrujajn murojn”. La tasko por la projektkompanio estis klara – plenumi la kondiĉojn de higienaj normoj rilate al permesita bruonivelo.

Post publikigo de unuaj proponoj kiamaniere solvi tiun problemon,

inter urbanoj leviĝis vigla diskutado plejparte kun negativaj komentoj. En la projekto oni proponis instalon de diversaltaj muroj – iuloke eĉ kvin metrojn super la stratoj. Tiu solvo – eble efika, sed certe ne estetika tute ne plaĉas al tiuj loĝantoj, kiuj argumentas, ke la fervojo ekzistas en la urbo jam 170 jarojn kaj la loĝantoj en domoj aŭ loĝejoj proksimaj al la fervojlinio jam kutimas la trafikon sur reloj kaj ne volas rigardi el siaj fenestroj al iuj ajn muroj. Aliaj loĝantoj grumblas pro troa bruoj, kiu malhelpas al ili trankvile ripozi aŭ dormi.

Do ekestis tasko por projektistoj trovi tian solvon, kiu estu akceptebla por ambaŭ grupoj kaj samtempe plenumu higienajn normojn. La rezulton ni ekvidos post finpretigo de la rekonstrulaboroj.