

# EuroTAP-Tunely-Testy 2010

## Metodika: Jak probíhají testy

Již od roku 2000 spolupracuje 18 automobilových klubů ze 17 evropských zemí – členů Mezinárodní automobilové federace FIA prostřednictvím evropského programu EuroTest/Tap na zvýšení bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím testování různých zařízení silniční infrastruktury (tunely, přechody pro chodce, benzínová čerpadla, kruhové objezdy atd.) z hlediska jejich kvality a bezpečnosti. Ze strany klubů se jedná o benefit nejen pro jejich členy, ale i pro všechny ostatní účastníky silničního provozu v Evropě. Jediným členem tohoto týmu je za Českou republiku **ÚAMK ČR**.

Již po dvanácté v řadě byly v roce 2010 provedeny testy tunelů v rámci evropského programu EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme) – součást programu EuroTest – speciální program starající se o zvýšení bezpečnosti evropských tunelů. V evropských tunelech se v roce 2010 kontrolovalo a testovalo více, než kdy předtím. Cílem těchto intenzivních kontrol je, aby tunely odpovídali bezpečnostním požadavkům EU, které byly schváleny v roce 2004. Ambiciózním cílem tohoto nařízení EU je nejpozději do **konce roku 2019** dosáhnout stavu, kdy **všechny tunely v Evropě** budou odpovídat stanoveným bezpečnostním požadavkům. Na programu kontrol pro rok 2010 bylo celkem **26 tunelů** ve 13 zemích (4 ve Španělsku, 3 v Německu, Itálii, Rakousku a Švýcarsku, po 2 ve Francii a Norsku a po 1 v Belgii, Chorvatsku, Nizozemsku, Slovensku a České republice a poprvé byl také testován tunel na Islandu).

Kritériem pro výběr testovaných tunelů opět byla délka tunelů, jejich situace z hlediska transevropské silniční sítě a dále jejich význam pro provoz. Tři z testovaných tunelů byly testovány opakovaně: rakouský Katschberg byl ohodnocen v roce 1999 známkou „nebezpečný“ a v roce 2002 po jeho první modernizaci ohodnocen známkou „dostatečný“. Známkou „dostatečný“ obdržel v prvním testu v roce 2001 i rakouský tunel Tanzenberg a v roce 2002 francouzský tunel Maurice Lemaire.

### Kontrolní list

Objektivním podkladem pro hodnocení tunelů je kontrolní list zpracovaný odborníky z ADAC (německý autoklub – téměř 18 miliónů členů) a DMT (odborná firma na posuzování materiálů..), který je každoročně aktualizován.

Kontrolní list je rozčleněn do 8 kategorií - například:

#### ◆ Tunelový systém

**váha 14 procent**

- ◇ Počet trub
- ◇ Světlost tunelových stěn
- ◇ Šířka a uspořádání jízdních pruhů
- ◇ Geometrie a uspořádání odstavných pruhů/ ostrůvků a nouzových cest pro pěší

◇ Dodatečná opatření: Situace portálů, potah jízdní dráhy, průběh tunelu

◆ **Osvětlení a zásobování energiemi**

**váha 7 procent**

- ◇ Průběžné osvětlení a jeho adaptace
- ◇ Zásobování energií – nouzový přísun proudu

◆ **Provoz a sledování provozu**

**váha 17 procent**

- ◇ Kongesce v tunelu
- ◇ Omezení rychlosti
- ◇ Omezení příp. povinnost nahlášení nebezpečných nákladů
- ◇ Opatření k uzavření tunelu: semafony, závory, informační tabule
- ◇ Značení
- ◇ Možnost ovlivnění a řízení provozu: semafony, proměnné tabule, oznamovací tabule
- ◇ Videosledování
- ◇ Automatické zjišťování stavu provozu, kongescí a zvláštních a mimořádných událostí
- ◇ Řídící centrála tunelu
- ◇ Dodatečná opatření: např. Automatické zjišťování nebezpečných nákladů, kontrola výšky nákladních vozidel, sledování bezpečnostního odstupu mezi vozidly a jejich rychlosti

◆ **Komunikace**

**váha 11 procent**

- ◇ Dopravní vysílání
  - ◇ Reprodukory
  - ◇ Vysílání v tunelu
- ◇ Další kategorie jsou: únikové cesty a cesty pro záchranáře (váha 14 procent), protipožární ochrana (váha 18 procent), větrání (váha 11 procent) a systém řízení při nouzové situaci (váha 8 procent).

**Bezpečnostní a rizikový potenciál**

Pomocí více jak 200 položek v kontrolním listu je vyhodnocen tzv. bezpečnostní potenciál tunelu. Popisuje všechna stavební a organizační opatření, které mají zabránit nouzovým situacím nebo značně omezit jejich rozsah. Vedle toho je zjišťován tzv. rizikový potenciál. To znamená parametr rizika, že dojde k neštěstí při průjezdu testovaným tunelem a s jak těžkými následky je nutno při nehodě/neštěstí v tomto tunelu počítat. Pro hodnocení testovaného tunelu se bezpečnostní a rizikový potenciál sloučí.

**KO- Kritéria**

Bezpečnostní opatření v jednotlivých kategoriích se mohou navzájem doplňovat nebo kompenzovat, jako například u opatření k rozpoznání a zvládnutí mimořádných událostí, nebo mohou být více, či méně nezávislá, jako například v oblasti prevence. Nejsilnější propojení existují uvnitř a mezi

kategoriemi – únikových a záchranných cest a u systému větrání. Zde totiž nelze nahradit případné vážné deficity prostřednictvím jiných opatření. Pro test tunelu to znamená: aby byl tunel hodnocen celkově pozitivně, mělo by být všech 8 kategorií bezpečnostního potenciálu hodnoceno pozitivně, minimálně nesmí být žádná hodnocena špatně.

Celkově se nachází hodnocení EuroTapu „velmi dobře“, „dobře“ a „vyhovující“ v oblasti pozitivních hodnocení a hodnocení „vážný“ a „nedostatečný“ v oblasti negativních.