# Revize směrnic týkajících se bezpečnosti silnic mimo i v silničních tunelech

Publikováno: 24. 10. 2017
CDV

Hlavním problémem je to, že zatímco z pohledu řidiče je celá silnice jednotnou lineární stavbou silniční infrastruktury většinou v otevřené krajině a někdy i v uzavřeném prostředí v podobě tunelu, tak striktní vymezení pro použití obou směrnic na silniční infrastrukturu vede k nestejnému přístupu bezpečnosti k silnicím mimo tunel a k silnicím v tunelech.

Zahraniční projekt ECOROADS vznikl v návaznosti na iniciativu týkající se obou výše uvedených evropských směrnic o bezpečnosti a dvou workshopů pořádaných na Evropském hospodářském a sociálním výboru (EESC) v únoru a květnu 2013 se skupinou mezinárodních účastníků. Iniciativa a následná debata byla především reakcí na tragickou dopravní nehodu autobusu ve Švýcarsku, při které zemřelo 28 osob, z toho 22 dětí. Tato nehoda se stala v roce 2012 při kolizi autobusu s betonovou stěnou na konci Nouzového zálivu ve švýcarském tunelu Sierra (zprovozněn v roce 1999 a v roce 2005 v testu EuroTAP ohodnocen jako „dobrý“). Betonová stěna byla orientována v úhlu 90° ve směru jízdy bez jakýchkoliv ochranných systémů, což přispělo k takto závažným následkům. Takový návrhový prvek tunelu, kolmá betonová stěna, je pro evropské tunely typický.

## Cíle projektu ECOROADS

Obecným cílem projektu ECOROADS bylo vypořádání se s mezerou, která vznikla v důsledku formálního výkladu směrnic 2008/96/EC a 2004/54/EC, kdy směrnice 2008/96/EC o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury nedovoluje provádění auditu bezpečnosti a bezpečnostní inspekce současně na silnicích mimo tunely i na silnicích v tunelech (delších jak 500 m).

Projekt ECOROADS měl proto za cíl ustanovit obecný vylepšený přístup k řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a k řízení bezpečnosti tunelů užitím pojmů a hledisek směrnice 2008/96/EC a výsledků jiných souvisejících projektů financovaných Evropskou komisí (EC). Cílem projektu ECOROADS bylo vyřešení tohoto problému definováním postupů, za jakých podmínek by bylo možné zkoordinovat přístup bezpečnostních opatření na silnice mimo tunely, na silnice v tunelech i na úseky jejich spojení.

Toho bylo dosaženo pomocí následujících aktivit:

- Workshopy se zainteresovanými stranami (evropští správci silnic a tunelů);
- Výměna osvědčených postupů a ostatních zkušeností mezi evropskými experty na tunely a

experty na bezpečnost silnic;
- Společné provádění a vyhodnocování nástrojů (audit/inspekce) na nejméně 5 úsecích evropských silnic, které zahrnují jak část silnice mimo tunel tak část silnice v tunelu;
- Zpracování doporučení a metodických pokynů pro aplikaci auditu bezpečnosti a bezpečnostní inspekce do bezpečnostních opatření v tunelech.

## Praktické provádění inspekcí

Jednou z aktivit projektu bylo i společné provádění bezpečnostních inspekcí a auditů bezpečnosti. Na těchto praktických činnostech se účastnili experti a odborníci na bezpečnost silnic a bezpečnost tunelů z různých států Evropy, nejen z Evropské unie. Jednou z organizací, která byla v projektu zastoupena je také SEETO (South East Europe Transport Observatory), která sdružuje odborníky z některých států Balkánského poloostrova. Z celkem 14 předem vytipovaných lokalit tunelů pro provedení inspekce bylo v průběhu řešení vybráno 5 nejvhodnějších pro provedení inspekcí na rok 2016. Byl to tunel v Belgii, Albánii, Srbsku, Makedonii a Německu.

## Dopady projektu

Projekt ECOROADS vedl k mezinárodní výměně zkušeností, k vzájemnému obohacení obou přístupů (bezpečnost silnic v tunelu, bezpečnost silnic mimo tunel) a nakonec i k lepší implementaci všech bezpečnostních nástrojů silniční infrastruktury. Výsledky umožní společné sdílení osvědčených bezpečnostních postupů a definování jednotného přístupu pro aplikaci směrnice 2008/96/EC o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na úseky silnic v tunelech i na přechodové úseky silnic bez toho, aby bylo jakkoliv dotčeno provádění stávajících bezpečnostních opatření v tunelech. Z těchto prováděných nástrojů bezpečnosti slouží nyní načerpané poznatky jako podklad pro implementaci procesů z bezpečnostní inspekce i do směrnice týkající se bezpečnosti tunelů.

Výsledná zjištění a závěry projektu jsou v současnosti předkládána Evropské komisi a výsledky projektu ECOROADS tak přispějí i k implementaci promyšlených bezpečnostních postupů na celé silniční síti, a to jak na úrovni jednotlivých členských států, tak i na společné evropské úrovni.

## Závěry výzkumu

Bylo zjištěno, že společné bezpečnostní postupy prováděné v součinnosti jak expertů na problematiku silničních tunelů, tak i expertů na bezpečnost silničního provozu jsou možné a zároveň i užitečné a náklady na tyto společné postupy mohou být v případě vhodného plánování nízké. Celkem bylo provedeno 5 společných bezpečnostních prohlídek na pěti různých evropských úsecích, který vždy zahrnoval část silnice mimo tunel, v přechodovém úseku i v tunelu. Tyto společné prohlídky byly provedeny mezinárodním týmem složeným z expertů na bezpečnost silnic i z expertů na bezpečnost tunelů. Prohlídky zahrnovaly celkem 17 expertů, 42 pozorovatelů a 5 zástupců správce dotčené infrastruktury v době od března do října 2016.

Z písemné zprávy na konci výzkumu vyplynulo, že potencionální bezpečnostní přínos společných prohlídek je obzvláště důležitý v přechodových úsecích mezi silnicí mimo tunel a v tunelu. Zpráva také uvádí, že přidanou hodnotou je sama přítomnost zahraničních expertů v inspekčním týmu při provádění prohlídek. Závěrečná zpráva rovněž doporučuje, aby členské státy EU, jako dozorující orgány, zajistily vzájemné uznávání certifikátů bezpečnostních auditorů (inspektorů) certifikovaných jinými členskými státy EU a zároveň tato zpráva navrhuje, aby stávající evropské předpisy týkající se bezpečnosti silnic a tunelů mohly být rozšířeny i na silnice nejen TEN-T. Necelé dva týdny po ukončení projektu spustila na základě výsledků Evropská komise otevřené veřejné konzultace k revizi obou směrnic, což byl jeden ze záměrů projektu ECOROADS.

**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.** se podílelo na řešení tohoto dvouletého výzkumného projektu jako třetí strana jednoho z partnerů projektu ETSC (European Transport Safety Council) a mohlo tak na mezinárodní půdě přispět při svém zapojení svými zkušenostmi s prováděním auditů bezpečnosti a bezpečnostních inspekcí k uvedeným výsledkům.