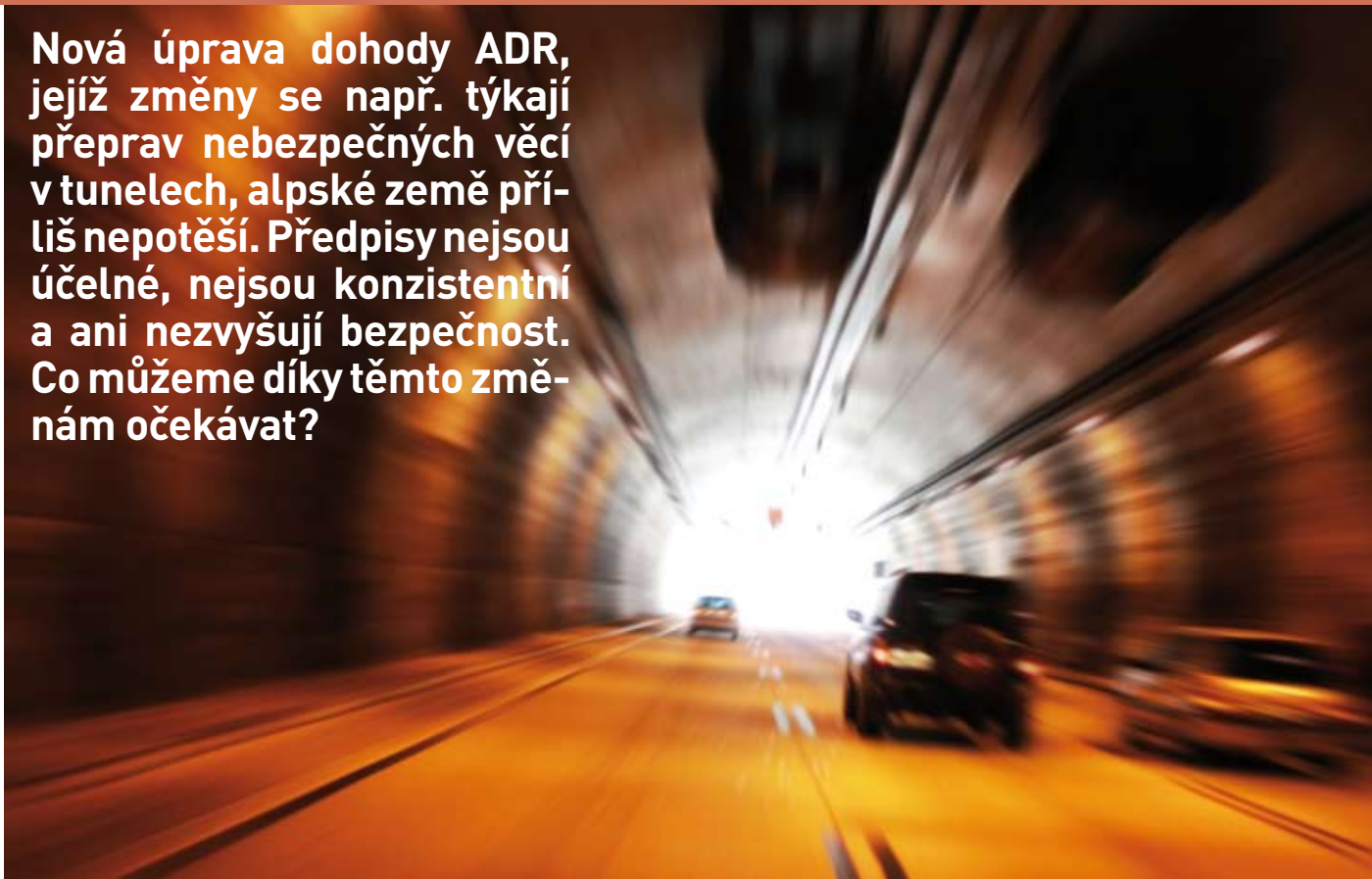


Tunelem nebo přes alpské kopce?

Nová úprava dohody ADR, jejíž změny se např. týkají přeprav nebezpečných věcí v tunelech, alpské země příliš nepotěší. Předpisy nejsou účelné, nejsou konzistentní a ani nezvyšují bezpečnost. Co můžeme díky těmto změnám očekávat?



Od 1. ledna 2007 je součástí dohody ADR omezení přeprav nebezpečných věcí silničními tunele. Tím došlo k mezinárodní standardizaci úpravy, která dosud spadala do národních kompetencí jednotlivých zemí. Různé národní úpravy pro jízdu v tunelech platné v členských státech dohody ADR přestanou platit po ukončení přechodného období k 1. lednu 2010.

Podle novelizované dohody ADR musí příslušný úřad smluvního státu dohody ADR zařadit své silniční tunele do stanovené kategorie.

Nové předpisy jsou tedy skutečně něco! Zatímco pro obyvatele rovin (a opravdu to neříkám s despektem), jako jsou Holanďané nebo Maďaři, má co nejjednodušší úprava smysl, protože všechny základy zde zůstávají bez dalších důsledků díky celé řadě možných objížděk. V alpských zemích, jako je Švýcarsko, Francie, Itálie a Rakousko to však vypadá zcela jinak. Pokud bude

nutné v důsledku kategorizace některý z alpských tunelů objíždět, znamená alternativní cesta opět přepravy nebezpečných věcí přes Alpy - a tedy určení nové kategorie. V létě je možné očekávat rizikové cesty přes alpské průsmyky, v zimě zde můžeme čekat velké problémy vzhledem k počasí.

Dosud bylo rozhodující množství a požární zatížení

Ve Švýcarsku již po mnoho let platí mi-niaturní předpis, který hodnotí veškeré nebezpečné zboží pouze podle jeho rizikového potenciálu - bez ohledu na způsob přepravy nebo druh obalu. Tomuto systému podléhají veškeré současné přejezdy Alp.

Existuje patnáct tunelů s omezeními, která mohou vést až k zákazu průjezdu. Na druhé straně ale některé nebezpečné věci jsou v tunelu tak bezpečné, jako nikde jinde. Např. v uvedených patnácti tunelech neexistuje žádné omezení tý-

kající se látek znečišťujících vody (třída 9 podle dohody ADR). Pokud by v tunelu došlo k jejich úniku, byly by odvedeny tzv. bočními žlaby do retenční nádrže. A co třeba prázdná a nevyčištěná cisterna od kyslíčnicku uhličitého nebo dusíku? Co je na ní při průjezdu tunelem nebezpečného?

Existují však také velmi nebezpečné látky, např. benzin nebo určité druhy pyrotechniky, které jsou zcela zakázané, a to i tehdy, jestliže je podle 1.1.3.1 a) přepravují soukromé osoby. Mohu uvést i jiné výjimky, např. pověstný zvláštní předpis 145 nebo často používaný zvláštní předpis 601 podléhají v tunelu stejným omezením, jako nepovolené látky.

A konečně množství látek balených podle kapitoly 3.4 nebo 3.5 je omezeno stejně jako nepovolené látky.

Podle výsledků zkoumání rizik v tunelu nehraje roli to, jak je zboží baleno nebo zda je přepravováno na základě povolení. Vzhledem ke zvláštním pod-

mínkám tunelu není podstatné, zda je zboží baleno podle LQ nebo řádně nebo je přepravováno jakkoli volně ložené. Význam má pouze množství resp. požární zatížení! A při vzniku požáru, vyvolaného např. vznícením motoru nebo srážkou vozidla přepravujícího nebezpečné věci s autobusem plným cestujících se počítá pouze s požárním zatížením, které způsobí navíc naložený náklad.

Nové předpisy pro tunely nejsou účelné

Nové předpisy v dohodě ADR nejsou pouze neúčelné, ale z hlediska požáru jsou navíc nebezpečné! Na omluvu Švýcarska a jeho zástupce v legislativních grémiích ECE lze uvést, že se Švýcarsko zasazovalo o zavedení podstatně rozvinutějšího systému švýcarského

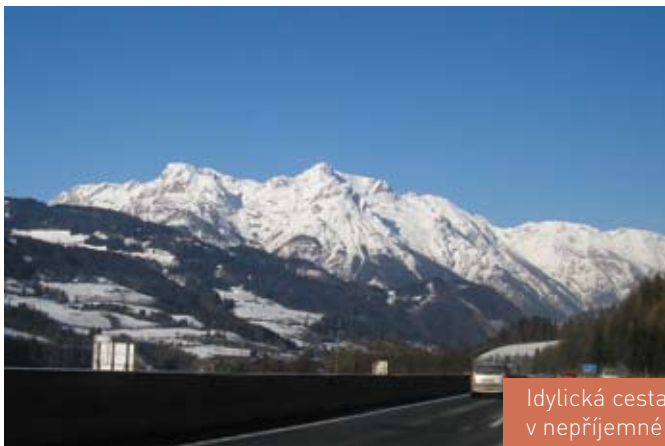
nařízení SDR, ale nedokázalo je u států, které jsou součástí dohody ADR (převážně rovinných), prosadit. Tam nepředstavují objížďky několika málo tunelů pravděpodobně žádné problémy. Ale co v alpských zemích? Tam jsou objížďky zejména v zimě značně složité.

Jako další omluvu pro Švýcarsko lze dodat, že při notifikaci textů podalo odpor, avšak pouze jako jediná země WP.15! Bohužel bezvysledně, protože pro zablokování nových předpisů by bylo bývalo zapotřebí nejméně pět zemí. Švýcarské Ministerstvo dopravy nyní navrhuje, aby se všechny již klasifikované tunely zařadily do kategorie



Náročná trasa přes švýcarské Alpy. V letních měsících to ještě jde.

„E“. Jiná možnost neexistuje, což je zřejmé na příkladu benzínu nebo etanolu: pokud má být zakázána přeprava těchto látek v sudech nebo kanystrech, je nutné kvůli kódu omezujícímu ↘



Idylická cesta přes zasněžené Alpy se může během několika desítek minut změnit v nepříjemné dobrodružství.

průjezd tunelem (D/E) volit u UN 1203 a 1170 kategorii tunelu „E“.

Jak jsem již uvedl výše, je podle dnešního stavu hodnocení rizika absolutně irrelevantní, v jaké formě, kým a v jakém druhu obalu je nebezpečné zboží tunelem převáženo. Je rozhodující pouze doplňkové požární zatížení vyvolané nebezpečným nákladem.

A jak toto téma pojmají nové předpisy? Žádné skutečnosti podle odstavce 1.1.3 dohody ADR novým ustanovením o tunelech nepodléhají, a to ani v těch nejnebezpečnějších tunelech, které nesou označení „E“. Podle toho smí například nákladní auto o celkové hmotnosti do 40 tun na jednu přepravní jednotku přepravující hořlavé kapaliny bez dalšího omezení projíždět i tím nejrizikovějším tunelem při maximální hustotě dopravy, v obousměrném provozu atd. A nikdo, dokonce ani provozovatel tunelu, o tom neví! Příkladem může být přeprava benzínu. Jen si to představte: nákladní auto s nákladem benzínu speciál, baleným podle LQ4, tedy 3 l/vnitřní obal, 30 kg/kus, celkem 40 tun brutto na přepravní jednotku. A úplně klidně jede!



Dnešní omezení SDR činí 50 litrů, resp. s povolením 500 litrů, tedy asi 350 kg. Jako příklad mohu uvést mj. koncentrát na čištění skel, který se do zimních podmínek vyrábí na bázi vysokoprocenního etanolu a balí se podle omezeného množství "LQ". Nebo spreje balené rovněž podle omezeného množství obsahující propan. Všechno je dovoleno! Jak by asi dopadla srážka s následným požárem? Vzpomínky na Via Mala ožívají: při vážné dopravní nehodě v tunelu Viamala (u Churu) zemřelo 17. září 2006 šest lidí. Tehdy se srazil autobus s osobním autem a ve hře nebyly žádné nebezpečné věci. 742 metrů dlouhý tunel nemá žádnou únikovou štolu.

Nová ustanovení bohužel nejsou konzistentní

Na jedné straně je tedy povolen průjezd nebezpečného nákladu až do 40 tun brutto na přepravní jednotku, a to bez jakéhokoli omezení! Současně může být v tunelu tolik nákladních aut a jiných vozidel, kolik se jich tam vejde. Na druhé straně mají průjezd tunelem zcela zakázány prázdné nevyčištěné cisterny. Do tunelů náležících do kategorie „E“ nesmí ani prázdné nevyčištěné cisterny obsahující plyny jako je oxid uhličitý nebo dusík. Přitom nebezpečné látky ve strojích mohou být v budoucnu podle ADR 1.1.3.1b) přepravovány zcela volně v jakémkoli množství. Přeprava nevyčištěných obalů a IBC kontejnerů je povolena v neomezeném množství, nevyčištěné cisterny, cisternové kontejnery a cisternová vozidla nikoli. Dává to smysl?

Podle dnešního stavu zjišťování rizik neexistuje pro velmi často přepravované látky třídy 9 podle dohody ADR (UN 3077 a 3082) bezpečnější místo než tunel. Nepředstavují žádné požární nebezpečí, při úniku se zachytí ve žlabech a odtečou do retenčních nádrží nebo je

lze jednoduše odstranit pomocí koštěte a lopaty. Jaké nebezpečí představují prázdné nevyčištěné cisterny, které obsahovaly CO₂ nebo tekutý dusík?

SDR dnes tyto látky účelně osvobozu-

Autor článku předkládá následující návrhy:

- Část dohody ADR týkající se přepravy nebezpečných věcí v tunelech musí být znovu přepracována.
- Uzavřít multilaterální dohodu, podle které by předpisy v alpských zemích byly ještě pozastaveny. Čas využít k opravě největších chyb v dohodě ADR.
- Znovu zvážit určité kódy omezující provoz v tunelech pro určitá čísla UN. Například UN 3082 a 3077 nepotřebují žádný kód pro omezení průjezdu tunelem a přitom podle dohody ADR 2009 je jim přiřazeno „E“. Prázdné nevyčištěné cisternové vozy nebo určitá limitní množství UN 2187 nebo UN 1951, UN 1977 atd. rovněž žádný omezující kód nepotřebují. Přitom kód mají přidělený (C/E). Zdá se, že v tomto případě je nutné podstatně podrobnější zařazování. Má-li být nadále zakázána přeprava látek jako je UN 3082, které v tunelu nejsou nebezpečné, a současně může být volně převáženo 40 tun vysoce vznětlivých látek, nemůže to přece být konečné vítězství zdravého rozumu.
- Je třeba zvážit, zda určité alpské přechody mají být pro přepravy nebezpečných věcí otevřeny tak, aby nákladní vozidla s tímto zbožím stála v kolonách a blokovala tak další dopravu? Nebylo by rozumnější nechat vozidla s nebezpečným nákladem projet v konvoji jednou směrem ze severu na jih a jednou opačně?

je, a to i v případě nejnebezpečnějších tunelů. Nový předpis v dohodě ADR je ale opačný: ten tuto přepravu zcela zakazuje. Neexistuje ani žádná alternativa, protože všechny švýcarské průjezdy Alpami mají být zařazeny do kategorie "E". Uvedené příklady lze libovolně rozšířit. A jak již bylo řečeno na začátku: Kategorizace musí být „E“, jakékoli mírnější zařazení podle současného systému by bylo nezodpovědné.

Výjimky by představovaly krok zpátky

Švýcarsko je zemí s velmi zvláštní topografií. Na mnohá místa se bez průjezdu tunelem nedostanete, zejména pak v zimě. Podle dohody ADR 1.9.5.3.1 musí smluvní státy zakazy průjezdu tunelem a alternativní trasy vyznačit dopravními značkami. Značky musí být navíc umístěny tam, kde je možná volba alternativní trasy (dohoda ADR 1.9.5.3.4). Tedy nejlépe hned na hraničních přechodech Basilej a Chiasso. Ale jak se pak mají zásobovat regiony, které jsou v zimě přístupné pouze tunely? Existuje vůbec nějaká alternativní cesta ve vnitrostátní dopravě? A jak bude vypadat situace, kdy švýcarské kantony

dostanou do rukou nástroj, podle kterého vydají na základě stejného vzoru omezení pro všechny kantonální silnice?

Dnešní SDR předpokládá, že mnohé nebezpečné látky smí být v určitém množství přepravovány rovněž klasifikovanými tunelely bez povolení (popř. s povolením). Navrženým zařazením dnes již klasifikovaných tunelů do kategorie „E“ bude tato možnost zrušena, ledaže by docházelo k nekontrolované přepravě podle 1.1.3 (viz výše). Naskytá se tedy otázka, zda jsou možné výjimky. Ano, výjimky by byly možné, ale Švýcarsko je na dohodu ADR vázáno dohodou o pozemní dopravě a rámcovou směrnicí. Nemůže tedy samostatně vydávat výjimky, které by měly mezinárodní účinnost. Přitom výjimky z nových předpisů, jež se vracejí k předpisům dosavadním, vyvolávají otázku, zda by nebylo lépe zachovat dosavadní předpisy!

Zdá se, že nové předpisy nejsou ani účelné, ani nevyhazují z rizik, ani neodrážejí stav aktuálního zjišťování rizik.



V některých tunelech je přeprava nebezpečných věcí omezena.

Takže se ptám: musí opravdu nejdříve dojít k neštěstí, aby byly předpisy upraveny v souladu se snahou o dosažení vysokého stupně bezpečnosti? Uvedené příklady ukazují, že nová ustanovení v žádném ohledu nevyhovují požadavkům na bezpečnou dopravu a neomezují přepravu tam, kde to bezpečnost vyžaduje. ■

Ernst Winkler,
GEFAG Gefahrgut-Ausbildung
und Beratung
Článek byl převzat z časopisu
Gefährliche Ladung.

Foto: archiv
Ilustrace: Robert Tippman

Tunely jsou rozděleny do pěti kategorií

Od 1. ledna 2007 je dohodou ADR řešena problematika přepravy nebezpečných věcí tunely. Jak známo dohoda ADR rozděluje tunely do pěti kategorií A – E.

Kategorie tunelu	Omezení
A	Žádná omezení pro dopravu nebezpečných věcí
B	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu
C	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu, silnému výbuchu nebo velkému úniku toxické látky
D	Omezení pro nebezpečné věci, které mohou vést k velmi silnému výbuchu, silnému výbuchu, velkému úniku toxické látky nebo velkému požáru
E	Omezení pro všechny nebezpečné věci jiné než UN 2919, 3291, 3331 a 3373

Např. tunelem kategorie C může bez problému projet cisterna s UN 1203 BENZÍN, protože tato látka má kód omezující průjezd tunelem D/E (tj. při přepravě cisternovým vozidlem může bez dalšího omezení projet tunely kategorie A, B a C a při přepravě v kusech může bez dalšího omezení projet tunely kategorie A, B, C a D).

Stejným tunelem ale již nesmí projet dopravní jednotka převážející ve stolitrových sudech 1000 l UN 1204 NITROGLYCERIN, ROZTOK V ALKOHOLU, protože tato látka má kód omezující průjezd tunelem B (Tuto látku lze převážet pouze v kusech a bez dalšího omezení může vozidlo s touto látkou projet pouze tunelem kategorie A).

Jiří Došek,
DEKRA Automobil

Kategorizace tunelů v ČR

Jak plyne z dohody ADR, musí být do konce roku 2009 provedena kategorizace tunelů ve všech členských státech dohody ADR. Dle mých informací, máme v současné době na území ČR pouze tunely dvou kategorií a to tunely kategorie A a tunely kategorie E. V souladu s dohodou ADR nejsou tunely kategorie A značeny žádnou dopravní značkou ani informativní tabulkou. Průjezd těmito tunely je i pro vozidla převážející nebezpečné věci bez omezení.

Tunely kategorie E jsou označeny zákazovou dopravní značkou B18 – Zákaz vjezdu vozidel přepravujících nebezpečný náklad. Tato dopravní značka zakazuje vjezd všem vozidlům, která převážejí nebezpečné věci a jsou označena podle dohody ADR oranžovými reflexními tabulkami a případně bezpečnostními značkami. Tunely jiných kategorií než těchto se v současné době na našem území nevyskytují.

Jiří Došek,
DEKRA Automobil