

32004L0054

2004 4 30

EUROPOS SAJUNGOS OFICIALUSIS LEIDINYS

L 167/39

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2004/54/EB**2004 m. balandžio 29 d.****dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų**

EUROPOS SAJUNGOS PARLAMENTAS IR TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,veikdami Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Savo 2001 m. rugsėjo 12 d. Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 m.: Sprendimų metas“ Komisija paskelbė, kad ji pasiūlytų būtiniausių saugos reikalavimus tuneliams, priklausantiems transeuropiniam kelių tinklui.
- (2) Transporto sistema, visų pirma 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos rekomendacijas dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros ⁽⁴⁾, apibrėžtas transeuropinis kelių tinklas, yra ypatingai svarbus remiant Europos integraciją ir užtikrinant aukštą Europos piliečių gerovės lygį. Europos bendrijos pareiga yra užtikrinti aukštą, vienodą ir pastovų transeuropinio kelių tinklo apsaugos, aptarnavimo ir patogumo lygį.
- (3) Daugiau kaip 500 m ilgio ilgieji tuneliai yra svarbios konstrukcijos, kurios padeda susisiekimui tarp didelių Europos vietovių ir turi lemiamą įtaką regionų ekonomikos funkcionavimui bei plėtrai.

- (4) Europos Taryba keletu progų, visų pirma savo 2001 m. gruodžio 14 ir 15 d. posėdyje Laekene, pabrėžė tunelių saugos tobulinimo priemonių ėmimosi neatidėliotumą.

- (5) 2001 m. lapkričio 30 d. Austrijos, Prancūzijos, Vokietijos, Italijos ir Šveicarijos transporto ministrai susitiko Ciuriche ir patvirtino Bendrąją deklaraciją, kuria rekomenduojama suderinti nacionalinius įstatymus pagal naujausius suderintus ilgųjų tunelių saugos didinimo reikalavimus.

- (6) Kadangi siūlomų veiksmų tikslų, visų pirma – vienodo, pastovaus ir aukšto visų Europos piliečių apsaugos kelių tuneliuose lygio pasiekimo valstybės narės negali tinkamai įgyvendinti ir todėl, dėl reikalaujamo suderinimo lygio, tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygiu, Bendrija gali imtis priemonių remdamasi subsidiarumo principu, kaip yra išdėstyta Sutarties 5 straipsnyje. Laikantis minėtame straipsnyje išdėstyto proporcingumo principo, ši direktyva neperžengia ribų to, kas būtina tokiam tikslui pasiekti.

- (7) Nesenos avarijos tuneliuose pabrėžia jų svarbą žmogiškoju, ekonominiu ir kultūriniu požiūriais.

- (8) Kai kurie seniai pradėti eksploatuoti tuneliai Europoje buvo suprojektuoti tuomet, kai techninės galimybės ir transporto sąlygos labai skyrėsi nuo dabartinių. Todėl jų saugos lygis yra nepalyginamai žemesnis ir šią padėtį būtina atitaisyti.

⁽¹⁾ OL C 220, 2003 9 16, p. 26.

⁽²⁾ OL C 256, 2003 10 24, p. 64.

⁽³⁾ 2003 m. spalio 9 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2004 m. vasario 26 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 95 E, 2004 4 20, p. 31) ir 2004 m. balandžio 20 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 228, 1996 9 9, p. 1. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 1346/2001/EB (OL L 185, 2001 7 6, p. 1).

- (9) Tunelių sauga reikalauja keleto priemonių, be kita ko, susijusių su tunelio geometrija ir jo konstrukcija, saugos įranga, įskaitant kelio ženklus, eismo valdymą, pagalbos tarnybų mokymą, incidentų valdymą, informacijos teikimą naudotojams apie tai, kaip geriausia elgtis tuneliuose ir geresnį ryšį tarp atsakingų institucijų bei pagalbos tarnybų, pvz., policijos, gaisrininkų brigadų ir gelbėjimo komandų.

- (10) Kaip jau paaiškėjo iš Jungtinių Tautų ekonomikos komisijos Europai (UNECE) darbo, eismo dalyvių elgesys yra lemiamas tunelių saugos aspektas.
- (11) Saugos priemonės turėtų leisti incidentų dalyviams išsigelbėti, eismo dalyviams veikti nedelsiant ir išvengti rimtesnių pasekmių, užtikrinti, kad pagalbos tarnybos galėtų veikti veiksmingai ir saugoti aplinką bei taip pat riboti materialią žalą.
- (12) Šia direktyva įdiegiami patobulinimai pagerins saugos sąlygas visiems naudotojams, įskaitant neįgalius asmenis. Tačiau, kadangi neįgaliems asmenims sunkiau išsigelbėti įvykus avarijai, jų saugai turėtų būti skirtas ypatingas dėmesys.
- (13) Siekiant įgyvendinti subalansuotą iniciatyvą ir įvertinant didelę priemonių kainą, turėtų būti apibrėžta būtiniausiaji saugos įranga, atsižvelgiant į kiekvieno tunelio tipą ir numatomą eismo intensyvumą jame.
- (14) Tarptautinės institucijos, pvz., Pasaulio kelių asociacija ir UNECE, ilgą laiką rengė neįkainojamas rekomendacijas, skirtas padėti patobulinti ir suderinti saugos įrangą bei eismo taisykles kelių tuneliuose. Tačiau, kadangi šios rekomendacijos nėra privalomos, visas jų potencialas gali būti išnaudotas tik tuomet, jei jose nurodyti reikalavimai įstatymais būtų padaryti privalomi.
- (15) Aukštam saugos lygiui išlaikyti būtina tinkamai prižiūrėti saugos infrastruktūrą tuneliuose. Turėtų būti sistemingai organizuojamas pasikeitimas informacija apie šiuolaikines saugos technologijas ir avarių/incidentų duomenimis tarp valstybių narių.
- (16) Siekiant užtikrinti, kad šios direktyvos reikalavimus tinkamai taikytų tunelių vadovai, valstybės narės turėtų paskirti vieną ar daugiau valstybės, regiono ar vietinio lygio institucijų, atsakingų už visų tunelių saugos aspektų užtikrinimą.
- (17) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinas lankstus ir laipsniškas tvarkaraštis. Tai leis užbaigti labiausiai neatidėliotinus darbus nesukeliant didesnių transporto sistemos sutrikdymų ar viešųjų darbų sangrūdų valstybėse narėse.
- (18) Esamų tunelių atnaujinimo išlaidos įvairiose valstybėse narėse labai skiriasi, ypač dėl geografinių priežasčių, ir valstybėms narėms turėtų būti leista paskirstyti bet kokius atnaujinimo darbus, reikalingus šios direktyvos reikalavimams įgyvendinti, jei tunelių tankumas jų teritorijoje gerokai viršija Europos vidurkį.
- (19) Jau naudojamiems tuneliams arba tuneliams, kurių projektas patvirtintas, tačiau jie dar neatidaryti visuomeniniam naudojimui per 24 mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo, valstybėms narėms turėtų būti leista patvirtinti rizikos sumažinimo priemonių priėmimą kaip alternatyvą direktyvos reikalavimų taikymui, jei dėl tunelio konstrukcijos neįmanoma už pagrįstą kainą įgyvendinti jokių konstrukcinių sprendimų.
- (20) Tunelių saugai padidinti dar būtina papildoma technikos pažanga. Turėtų būti įdiegta tvarka, leidžianti Komisijai suderinti šios direktyvos reikalavimus su technikos pažanga. Ta tvarka taip pat turėtų būti taikoma suderinti rizikos analizės metodikai patvirtinti.
- (21) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turi būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (22) Valstybės narės turėtų pateikti Komisijai ataskaitą apie priemones, kurias jos planuoja patvirtinti, kad laikytųsi šios direktyvos reikalavimų, siekiant sinchronizuoti darbus Bendrijos lygiu ir taip sumažinti eismo sutrikdymą.
- (23) Jei dėl šios direktyvos reikalavimų būtina pastatyti antrą jau projektuojamo arba statomo tunelio angą, ši antroji anga turėtų būti laikoma nauju tuneliu. Tas pats taikoma, jei dėl šios direktyvos reikalavimų būtina įdiegti naują teisiškai privalomą planavimo tvarką, įskaitant planavimo leidimų svarstymą dėl visų susijusių priemonių.
- (24) Darbas turėtų būti tęsiamas atitinkamuose forumuose, kad būtų pasiektas aukštas suderinamumo laipsnis dėl ženklų ir piktogramų, naudojamų įvairiuose tunelių informaciniuose ženkluose. Valstybės narės turėtų būti skatinamos suderinti naudotojams skirtus ženklus visoje jų teritorijoje esančiuose tuneliuose.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- (25) Valstybės narės turėtų būti skatinamos įgyvendinti panašų saugos lygį savo teritorijoje esančiuose tuneliuose, kurie nepriklauso transeuropiniam kelių tinklui ir todėl nepatenka į šios direktyvos taikymo sritį.
- (26) Valstybės narės turėtų būti skatinamos parengti nacionalines nuostatas, skirtas aukštesniam tunelių saugos lygiui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šia direktyva siekiama užtikrinti būtiniausių saugos lygį eismo dalyviams transeuropinio kelių tinklo tuneliuose, užkertant kelią kritiniams atvejams, kurie gali kelti pavojų žmonių gyvybei, aplinkai ir tunelio įrenginiams, taip pat teikiant apsaugą avarijų atveju.
2. Ji taikoma visiems eksploatuojamiems, statomiems ar tik projektuojamiems transeuropinio kelių tinklo tuneliams, kurių ilgis daugiau kaip 500 m.

2 straipsnis

Apibrėžimai

Šioje direktyvoje vartojamos tokios sąvokos:

1. „Transeuropinis kelių tinklas“ – tai Sprendimo Nr. 1692/96/EB I priedo 2 skirsnyje nurodytas kelių tinklas, pavaizduotas žemėlapiuose ir (arba) aprašytas to sprendimo II priede;
2. „Pagalbos tarnybos“ – tai visos vietinės valstybinės ar privačios tarnybos arba tunelio personalo dalis, kurios įvykus avarijai imasi veiksmų, įskaitant policijos tarnybas, gaisrininkų brigadas ir gelbėjimo komandas.
3. „Tunelio ilgis“ – tai ilgiausios eismo juostos ilgis, matuojant visiškai uždaroje tunelio dalyje.

3 straipsnis

Saugos priemonės

1. Valstybės narės užtikrina, kad į šios direktyvos taikymo sritį patenkantys tuneliai jų teritorijoje atitiktų I priede nustatytus būtiniausius saugos reikalavimus.
2. Jei tam tikrus I priede nustatytus konstrukcijos reikalavimus galima įvykdyti tik techninių sprendimų pagalba, kurių neįmanoma įgyvendinti arba įmanoma įgyvendinti tik už neproporcingai didelę kainą, valdymo institucija, kaip nurodyta

4 straipsnyje, alternatyviai tų reikalavimų taikymui gali patvirtinti rizikos sumažinimo priemonių įgyvendinimą, jei tik tokios alternatyvios priemonės suteiks lygiavertę ar geresnę apsaugą. Tokių priemonių veiksmingumas įrodomas 13 straipsnio nuostatas atitinkančia rizikos analize. Valstybės narės informuoja Komisiją apie rizikos sumažinimo priemones, patvirtintas kaip alternatyva, ir pateikia jų pagrindimą. Ši straipsnio dalis netaikoma projektuojamiems tuneliams, kaip nurodyta 9 straipsnyje.

3. Valstybės narės gali nustatyti griežtesnius reikalavimus, jei tik jie neprieštarauja šios direktyvos reikalavimams.

4 straipsnis

Administracinė institucija

1. Valstybės narės paskiria valdymo instituciją(-as), toliau – valdymo institucija, kuri(-ios) yra atsakingos už rūpinimąsi, kad būtų užtikrinti visi tunelio saugos aspektai, ir kuri imasi visų būtinų priemonių šios direktyvos laikymuisi užtikrinti.
2. Valdymo institucija gali būti įsteigta valstybiniu, regioniniu ar vietiniu lygiu.
3. Kiekvienas atskiros valstybės narės teritorijoje esantis transeuropinio kelių tinklo tunelis tenka vienos valdymo institucijos atsakomybei. Kiekvienam dviejų valstybių narių teritorijose esančiam tuneliui kiekviena valstybė narė paskiria po valdymo instituciją arba, kaip alternatyvą, abi valstybės narės paskiria jungtinę valdymo instituciją. Jei yra dvi skirtingos valdymo institucijos, bet kurios iš jų priimti sprendimai, vykdant atitinkamas jų galias ir pareigas dėl tunelio saugos, patvirtinami gavus išankstinį kitos institucijos sutikimą.
4. Valdymo institucija atiduoda eksploatuoti tunelius II priede nustatyta tvarka.
5. Nepažeidžiant papildomų šios srities susitarimų nacionaliniu lygiu, valdymo institucija turi teisę sustabdyti arba apriboti tunelio eksploataciją, jei nesilaikoma saugos reikalavimų. Ji nurodo sąlygas, kuriomis įprastas eismas gali būti atnaujintas.

6. Valdymo institucija užtikrina, kad būtų vykdomos tokios užduotys:

- a) tuneliai reguliariai bandomi bei tikrinami ir rengiami su tuo susiję saugos reikalavimai;
- b) diegiamos organizacinės ir eksploatavimo schemos (įskaitant skubaus reagavimo planus), skirtos pagalbos tarnybų mokymui ir aprūpinimui reikiama įranga;

- c) nustatoma nedelsiamo tunelio uždarymo esant avarinei situacijai tvarka;
- d) įgyvendinamos būtinos rizikos mažinimo priemonės.

7. Jei valdymo institucijomis paskirtos įstaigos egzistavo iki šiame straipsnyje nurodyto paskyrimo, tokios valdymo institucijos gali tęsti savo ankstesnę veiklą, jei tik jos laikosi šios direktyvos.

5 straipsnis

Tunelio vadovas

1. Kiekvienam vienos valstybės narės teritorijoje esančiam tuneliui, ar jis būtų projektuojamas, statomas ar eksploatuojamas, valdymo institucija paskiria tunelio vadovu valstybinę ar privačią įstaigą, atsakingą už tunelio vadybą atitinkamo etapo metu. Šią funkciją gali atlikti pati valdymo institucija.

2. Kiekvienam dviejų valstybių narių teritorijose esančiam tuneliui dvi valdymo institucijos arba jungtinė valdymo institucija paskiria tik vieną įstaigą, atsakingą už tunelio eksploatavimą.

3. Apie bet kokią rimtą incidentą ar avariją tunelyje tunelio vadovas parengia incidento ataskaitą. Ši ataskaita ne vėliau kaip per mėnesį nusiunčiama 6 straipsnyje nurodytam saugos pareigūnui, valdymo institucijai ir pagalbos tarnyboms.

4. Kai parengiama tyrimo ataskaita, analizuojanti šio straipsnio 3 dalyje nurodyto incidento ar avarijos aplinkybes arba išvadas, kurias galima iš jų padaryti, tunelio vadovas nusiunčia šią ataskaitą saugos pareigūnui, valdymo institucijai ir pagalbos tarnyboms ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo dienos, kurią pats ją gauna.

6 straipsnis

Saugos pareigūnas

1. Tunelio vadovas, prieš tai pritarus valdymo institucijai, kiekvienam tuneliui paskiria vieną saugos pareigūną, kuris koordinuoja visas prevencines ir apsaugos priemones naudotojų ir eksploatuojančio personalo saugai užtikrinti. Saugos pareigūnas gali būti tunelio personalo arba pagalbos tarnybų narys, turi būti nepriklausomas visais kelių tunelių saugos aspektais ir šiais aspektais neturi būti pavaldus darbdaviui. Saugos pareigūnas gali vykdyti savo užduotis ir funkcijas keliuose vieno regiono tuneliuose.

2. Saugos pareigūnas atlieka tokias užduotis/funkcijas:

- a) užtikrina koordinavimą su pagalbos tarnybomis ir dalyvauja rengiant eksploataavimo schemas;

- b) dalyvauja planuojant, įgyvendinant ir vertinant avarines operacijas;

- c) dalyvauja apibrėžiant saugos schemas ir naujų tunelių bei esamų tunelių modifikacijų konstrukcijos, įrangos ir eksploatacijos technines charakteristikas;

- d) tikrina, ar eksploatacijos personalas ir pagalbos tarnybos yra parengtos, ir dalyvauja organizuojant reguliarias pratības;

- e) pataria dėl tunelių konstrukcijos ir įrangos atidavimo eksploatuoti bei eksploataavimo;

- f) tikrina, kad tunelio konstrukcija ir įranga būtų prižiūrima ir remontuojama;

- g) dalyvauja vertinant bet kokią rimtą incidentą ar avariją, kaip nurodyta 5 straipsnio 3 ir 4 dalyse.

7 straipsnis

Patikros subjektas

Valstybės narės užtikrina, kad patikras, įvertinimus ir bandymus atliktų patikros subjektai. Šią funkciją gali atlikti valdymo institucija. Bet kuris patikras, įvertinimus ir bandymus atliekantis subjektas turi turėti aukšto lygio kompetenciją, ypačingai kokybiškai atlikti procedūras ir būti funkcinė prasme nepriklausomu nuo tunelio vadovo.

8 straipsnis

Pranešimas apie valdymo instituciją

Valstybės narės praneša Komisijai valdymo institucijos pavadinimą ir adresą. Šiai informacijai pasikeitus, jos apie tai informuoja Komisiją per tris mėnesius.

9 straipsnis

Tuneliai, kurių projektas dar nepatvirtintas

1. Šios direktyvos reikalavimai taikomi bet kuriam tuneliui, kurio projektas nėra patvirtintas atsakingos institucijos iki.

2. Tunelis turi būti atiduodamas eksploatuoti II priede nustatyta tvarka.

10 straipsnis

Tuneliai, kurių projektas patvirtintas, bet kurie dar nėra eksploatuojami

1. Jei tunelio projektas yra patvirtintas, bet jis nebuvo atidarytas visuomeniniam eismui, valdymo institucija įvertina jo atitiktį šios direktyvos reikalavimams, ypač įvertindama pagal II priede numatytą saugos dokumentaciją.

2. Kai valdymo institucija nustato, kad tunelis neatitinka šios direktyvos nuostatų, ji praneša tunelio vadovui, kad turi būti imtasi atitinkamų priemonių saugai padidinti, ir informuoja saugos pareigūną.

3. Tuomet tunelis atiduodamas eksploatuoti II priede nustatyta tvarka.

11 straipsnis

Tuneliai, kurie jau eksploatuojami

1. Valdymo institucija turi įvertinti tunelių, kurie jau yra atidaryti visuomeniniam eismui, atitiktį šios direktyvos reikalavimams, specialiai vertindama pagal II priede numatytą saugos dokumentaciją ir remdamasi patikra.

2. Jei reikia, tunelio vadovas pasiūlo valdymo institucijai tunelio suderinimo su šios direktyvos nuostatomis planą ir atkuriamąsias priemones, kurių jis ketina imtis.

3. Administracinė institucija patvirtina atkuriamąsias priemones arba paprašo jas pakeisti.

4. Vėliau, jei atkuriamosios priemonės apima bet kokią esminį konstrukcijos ar eksploatavimo pakeitimą, tai jų ėmusis įgyvendinama II priede nustatyta tvarka.

5. Valstybės narės. pateikia Komisijai ataskaitą apie tai, kaip jos ketina patenkinti šios direktyvos reikalavimus, apie planuojamas priemones ir, kai taikytina, pagrindinių privažiavimo prie tunelių kelių atidarymo ar uždarymo pasekmes. Siekdama sumažinti eismo sutrikdymą Europos lygiu Komisija gali pareikšti pastebėjimus dėl tvarkaraščio darbų, skirtų užtikrinti, kad tuneliai atitiktų šios direktyvos reikalavimus.

6. Tunelių atnaujinimas atliekamas pagal tvarkaraštį ir turi būti baigtas.

7. Kai bendras esamų tunelių angų ilgis, padalintas iš bendro jų teritorijoje esančio transeuropinio kelių tinklo dalies ilgio, viršija Europos vidurkį, valstybės narės gali pratęsti šio straipsnio 6 dalyje nurodytą laikotarpį penkeriais metais.

12 straipsnis

Periodiškos patikros

1. Valdymo institucija užtikrina, kad patikros subjektas reguliariai atliktų patikras, skirtas užtikrinti, kad visi į šios direktyvos taikymo sritį patenkantys tuneliai atitiktų jos nuostatas.

2. Bet kurio tunelio dvi nuosekliai vykdomos patikros atliekamos ne rečiau kaip kas šešerius metus.

3. Kai, remdamasi patikros subjekto ataskaita, valdymo institucija nustato, kad tunelis neatitinka šios direktyvos reikalavimų, ji praneša tunelio vadovui ir saugos pareigūnui, kad turi būti patvirtintos priemonės tunelio saugai padidinti. Valdymo institucija apibrėžia tunelio eksploatacijos tęsimo arba tunelio atidarymo iš naujo reikalavimus, kurie taikomi iki tol, kol yra įgyvendinamos atkuriamosios priemonės ir bet kokie papildomi atitinkami apribojimai ar sąlygos.

4. Jei atkuriamosios priemonės susijusios su esmine konstrukcijos ar eksploatavimo modifikacija, tuomet jų ėmusis tuneliui II priede nustatyta tvarka turi būti išduotas naujas eksploatavimo leidimas.

13 straipsnis

Rizikos analizė

1. Rizikos analizę, kai tai yra būtina, atlieka institucija, funkciškai nepriklausoma nuo tunelio vadovo. Rizikos analizės turinys ir rezultatai įtraukiami į valdymo institucijai pateikiamą saugos dokumentaciją. Rizikos analizė – tai konkretaus tunelio rizikos analizė, atsižvelgiant į visus konstrukcijos veiksnius ir eismo sąlygas, turinčias įtakos saugai, ypač į eismo ypatybes ir tipą, tunelio ilgį ir tunelio geometriją, taip pat numatomą sunkiasvorių krovininių transporto priemonių skaičių per dieną.

2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionaliniu lygiu būtų taikoma išsami ir aiškiai apibrėžta metodika, atitinkanti geriausią prieinamą praktiką, ir informuoja Komisiją apie taikomą metodiką; Komisija elektronine forma pateikia šią informaciją kitoms valstybėms narėms.

3. Komisija paskelbia ataskaitą apie tai, kaip laikomasi praktikos valstybėse narėse. Kai būtina, ji 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka pateikia pasiūlymus dėl bendros suderintos rizikos analizės metodikos.

14 straipsnis

Nukrypimas dėl pažangių metodų

1. Siekdama leisti įrengti ir naudoti pažangią saugos įrangą arba taikyti pažangią saugos tvarką, kuri suteikia lygiavertį ar aukštesnį apsaugos lygį nei esamos technologijos, kaip nurodyta šioje direktyvoje, valdymo institucija gali taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą dėl šios direktyvos reikalavimų, remdamasi tinkamai dokumentais pagrįstu tunelio vadovo prašymu.

2. Jei valdymo institucija ketina taikyti tokią nukrypti leidžiančią nuostatą, valstybė narė iš pradžių turi pateikti Komisijai paraišką dėl nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo, kurioje yra pradinis prašymas ir patikros subjekto išvada.

3. Komisija praneša valstybėms narėms apie paraišką per vieną mėnesį nuo jos gavimo.

4. Jei per tris mėnesius nei Komisija, nei valstybė narė nepateikia prieštaravimų, nukrypti leidžianti nuostata laikoma taikytina ir Komisija atitinkamai informuoja visas valstybes nares.

5. Jei prieštaravimai pareiškiami, Komisija 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka pateikia siūlymą. Jei priimamas neigiamas sprendimas, valdymo institucija nukrypti leidžiančios nuostatos netaiko.

6. Po patikrinimo 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, sprendime nukrypti leidžiančią nuostatą gali būti leista taikyti kitiems tuneliams.

7. Kai tai pateisina jai pateikti prašymai taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, Komisija paskelbia ataskaitą apie valstybėse narėse taikomą praktiką ir, jei reikia, pateikia siūlymus dėl šios direktyvos pataisų.

15 straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Kas dvejus metus valstybės narės rengia ataskaitas apie gaisrus tuneliuose ir avarijas, kurie aiškiai kenkia eismo dalyvių saugai tuneliuose, ir apie tokių incidentų dažnumą bei priežastis, įvertina juos ir pateikia informaciją apie faktinį saugos įrenginių ir priemonių vaidmenį bei veiksmingumą. Šias ataskaitas valstybės narės perduoda Komisijai iki rugsėjo mėnesio pabaigos tų metų, kurie eina po ataskaitinio laikotarpio. Komisija suteikia galimybę visoms valstybėms narėms susipažinti su šiomis ataskaitomis.

2. Valstybės narės parengia planą, kuriame yra palaipsnio šios direktyvos nuostatų taikymo jau eksploatuojamiems tuneliams, nurodytiems 11 straipsnyje, tvarkaraštis, ir pateikia jį Komisijai. Po to valstybės narės kas dvejus metus, iki 11 straipsnio 6 ir 7 dalyse nurodyto laikotarpio pabaigos, informuoja Komisiją apie plano įgyvendinimo eigą ir bet kokius jo pakeitimus.

16 straipsnis

Derinimas su technikos pažanga

Komisija derina šios direktyvos priedus su technikos pažanga 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka.

17 straipsnis

Komiteto darbo tvarka

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Jei yra pateikiama nuoroda į šį straipsnį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto Sprendimo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis – trys mėnesiai.

3. Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

18 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šios direktyvos įgyvendinimui. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai šių nuostatų tekstus ir patvirtintų nacionalinių nuostatų atitikties šiai direktyvai lentelę.

2. Valstybių narių patvirtintose nuostatose turi būti pateikiama nuoroda į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo būdą nustato valstybės narės.

19 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

20 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2004 m. balandžio 29 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

P. COX

Tarybos vardu

Pirmininkas

M. McDOWELL

I PRIEDAS

3 straipsnyje minimos saugos priemonės

1. Saugos priemonių ėmimosi pagrindas
 - 1.1. Saugos parametrai
 - 1.1.1. Tunelyje įgyvendinamos saugos priemonės turi būti grindžiamos sisteminiu visų iš infrastruktūros, eksploataavimo, naudotojų ir transporto priemonių sudarytos sistemos aspektų apsvaistymu.
 - 1.1.2. Turi būti atsižvelgiama į tokius parametrus:
 - tunelio ilgį,
 - angų skaičių,
 - eismo juostų skaičių,
 - skerspjūvio geometriją,
 - vertikalias ir horizontalias projekcijas,
 - konstrukcijos tipą,
 - vienkryptį ar dvikryptį eismą,
 - eismo intensyvumą angoje (įskaitant jo pasiskirstymą laike),
 - spūsties riziką (kasdienės ar sezoninės),
 - pagalbos tarnybų atvykimo trukmę,
 - sunkiasvorių krovinių transporto priemonių buvimą ir procentinę dalį,
 - pavojingų krovinių eismo buvimą, procentinę dalį ir tipą,
 - privažiavimo kelių charakteristikas,
 - eismo juostų plotį,
 - greičio aspektus,
 - geografines ir meteorologines sąlygas.
 - 1.1.3. Kai tunelis pasižymi ypatingomis savybėmis pagal pirmiau minėtus parametrus, pagal 13 straipsnį turi būti atliekama rizikos analizė, skirta nustatyti, ar aukštam tunelio saugos lygiui užtikrinti būtinos papildomos saugos priemonės ir (arba) papildoma įranga. Šioje rizikos analizėje įvertinamos galimos avarijos, kurios aiškiai mažina eismo dalyvių saugą tuneliuose ir kurios gali įvykti eksploatuojant tunelį, bei galimų jų pasekmių pobūdis ir dydis.
 - 1.2. Būtiniausi reikalavimai
 - 1.2.1. Tolimesnėse dalyse reikalaujamos būtiniausios saugos priemonės turi būti įgyvendintos, kad būtų užtikrintas būtiniausias visų šia direktyva reglamentuojamų tunelių saugos lygis. Gali būti taikomos ribotos leidžiančios nukrypti nuo šių reikalavimų nuostatos (nukrypti leidžiančios nuostatos), esant sąlygai, jog sėkmingai užbaigiama toliau aprašyta procedūra.

Valstybės narės arba valdymo institucija nusiunčia Komisijai informaciją apie:

- numatomas taikyti ribotas nukrypti leidžiančias nuostatas,
- numatytas ribotas nukrypti leidžiančias nuostatas pagrindžiančias būtinas priežastis,
- alternatyvias rizikos sumažinimo priemones, kurios turi būti naudojamos arba sustiprintos siekiant užtikrinti bent lygiavertį saugos lygį, įskaitant jų įrodymą atitinkamos rizikos analizės forma.

Komisija perduoda bet kokią prašymą dėl ribotos nukrypti leidžiančios nuostatos valstybėms narėms nedelsdama, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo jo gavimo.

Jei per trijų mėnesių laikotarpį nuo dienos, kurią Komisiją gauna prašymą, nei Komisija, nei valstybė narė nepateikia prieštaravimų, ribota nukrypti leidžianti nuostata laikoma suteikta ir Komisija atitinkamai informuoja visas valstybes nares. Jei prieštaravimai pareiškiama, Komisija 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka pateikia siūlymą. Kai sprendimas neigiamas, nukrypti leidžianti nuostata neleidžiama.

- 1.2.2. Siekiant sudaryti suvienodintą visų tunelių, kuriems taikoma ši direktyva, sąsają, neleidžiamos jokios nukrypti leidžiančios nuostatos dėl tolimesnės pastraipose pateikiamų reikalavimų dėl numatomos saugos infrastruktūros konstrukcijos, kuri skirta tunelio naudotojams (avariniai punktai, ženklai, pakelės sustojimo aikštelės, avariniai išėjimai, radijo retransliacija, kai to reikalaujama).
- 1.3. Eismo intensyvumas
 - 1.3.1. Sąvoka „eismo intensyvumas“ šiame priede reiškia kasdienio eismo vienoje tunelio eismo juostoje metinį vidurkį. Eismo intensyvumui nustatyti kiekviena motorinė transporto priemonė laikoma vienu vienetu.
 - 1.3.2. Jei sunkiasvorių krovinių transporto priemonių, kurių masė didesnė kaip 3,5 t, skaičius viršija 15 % kasdienio eismo metinio vidurkio, arba sezoninis kasdienis eismas žymiai viršija kasdienio eismo metinį vidurkį, tolimesnėms dalims taikyti įvertinama papildoma rizika ir į ją atsižvelgiama didinant tunelio eismo intensyvumą.
2. Infrastruktūros priemonės
 - 2.1. Angų ir eismo juostų skaičius
 - 2.1.1. Pagrindiniai kriterijai, kuriais remiamasi sprendžiant, ar statyti vienos ar dviejų angų tunelį, yra numatomas eismo intensyvumas ir sauga, atsižvelgiant į tokius aspektus kaip sunkiasvorių krovinių transporto priemonių procentinė dalis, nuolydis bei ilgis.
 - 2.1.2. Bet kuriuo atveju, jei projektuojamų tunelių 15 metų prognozė rodo, kad eismo intensyvumas viršys 10 000 transporto priemonių per dieną vienoje eismo juostoje, tuo metu, kai šis dydis bus viršytas, turi būti pastatytas dviejų angų tunelis su vienkrypčiu eismu.
 - 2.1.3. Išskyrus avarinę eismo juostą, tunelyje ir už jo turi būti vienodas eismo juostų skaičius. Jei eismo juostų skaičius keičiasi, tai turi įvykti pakankamai toli nuo įvažiavimo į tunelį; šis atstumas turi būti ne mažesnis kaip atstumas, kurį didžiausiu leistinu greičiu važiuojanti transporto priemonė nuvažiuoja per 10 sekundžių. Jei to negalima padaryti dėl geografinių aplinkybių, turi būti imamasi papildomų ir (arba) sustiprintų saugos didinimo priemonių.
 - 2.2. Tunelio geometrija
 - 2.2.1. Ypatingas dėmesys atkreipiamas į saugą projektuojant tunelio ir jo privažiavimo kelių skerspjūvio geometriją ir horizontalias bei vertikalias projekcijas, kadangi šie parametrai turi didelę įtaką avarijų tikimybei ir sunkumui.
 - 2.2.2. Didėnis kaip 5 % išilginis nuolydis naujuose tuneliuose neleistinas, nebent kitoks sprendimas geografiškai būtų neįmanomas.
 - 2.2.3. Tuneliuose, kurių nuolydis didėnis kaip 3 %, turi būti imamasi papildomų ir (arba) sustiprintų saugos didinimo priemonių, remiantis rizikos analize.
 - 2.2.4. Jei lėtėjimo eismo juostos plotis yra mažesnis kaip 3,5 m ir leidžiama važiuoti sunkiasvorių krovinių transporto priemonėms, turi būti imamasi papildomų ir (arba) sustiprintų saugos didinimo priemonių, remiantis rizikos analize.
 - 2.3. Avariniai keliai ir avariniai išėjimai
 - 2.3.1. Naujuose tuneliuose, kuriuose nėra avarinės eismo juostos, turi būti įrengti avariniai takai, iškelti arba ne, skirti tunelio naudotojams sugedus transporto priemonei arba įvykus avarijai. Ši nuostata netaikoma, jei dėl tunelio konstrukcijos savybių to padaryti negalima arba yra neproporcingai brangu, tunelis yra vienkryptis ir jame įrengta nuolatinio stebėjimo bei eismo juostų uždarymo sistema.
 - 2.3.2. Esamuose tuneliuose, kuriuose nėra nei avarinės eismo juostos, nei avarinių takų, turi būti imamasi papildomų ir (arba) sustiprintų priemonių saugai užtikrinti.
 - 2.3.3. Avariniai išėjimai leidžia tunelio naudotojams išeiti iš tunelio be savo transporto priemonių ir pasiekti saugią vietą įvykus avarijai ar kilus gaisrui, taip pat suteikia galimybę avarinėms tarnyboms pėsčiomis patekti į tunelį. Tokių avarinių išėjimų pavyzdžiai:
 - tiesioginiai išėjimai iš tunelio į išorę,
 - tunelio angas jungiantys koridoriai,
 - išėjimai į avarinę salę,
 - slėptuvės su avariniu keliu, atskirtu nuo tunelio angos.

- 2.3.4. Slėptuves be išėjimo į avarinius kelius, vedančius į lauką, įrengti draudžiama.
- 2.3.5. Avariniai išėjimai įrengiami, jei susijusios rizikos analizė, įskaitant tai, kaip toli ir kaip greitai dūmai plinta vietos sąlygomis, rodo, kad ventilacijos ar kitų saugos priemonių nepakanka eismo dalyvių saugai užtikrinti.
- 2.3.6. Bet kuriuo atveju naujuose tuneliuose avariniai išėjimai turi būti įrengiami, jei eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje.
- 2.3.7. Ilgesniuose kaip 1 000 m esamuose tuneliuose, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje, įvertinamas naujų avarinių išėjimų įrengimo įgyvendinamumas ir veiksmingumas.
- 2.3.8. Jei avariniai išėjimai įrengiami, atstumas tarp dviejų avarinių išėjimų turi būti ne didesnis kaip 500 m.
- 2.3.9. Įrengiamos reikiamos priemonės, pvz., dūrys, saugančios, kad dūmai ir karštis negalėtų pasiekti avarinių kelių už avarinio išėjimo, taip, kad tunelio naudotojai galėtų saugiai pasiekti lauką ir pagalbos tarnybos galėtų patekti į tunelį.
- 2.4. Pagalbos tarnybų patekimas
 - 2.4.1. Dviejų angų tuneliuose, kuriuose angos yra vieno ar beveik vieno lygio, bent kas 1 500 m turi būti įrengti jas jungiantys koridoriai, tinkami naudoti pagalbos tarnyboms.
 - 2.4.2. Jei geografiškai įmanoma, kirsti viduryje esančią apsauginę juostą (skiriamąją juostą) turi būti įmanoma ties kiekvienu dviejų ar daugiau angų tunelio įvažiavimu. Ši priemonė leis pagalbos tarnyboms nedelsiant patekti į bet kurią angą.
- 2.5. Sustojimo aikštelės
 - 2.5.1. Naujuose, ilgesniuose kaip 1 500 m dvikrypčiuose tuneliuose, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje, ir kuriuose nėra avarinių eismo juostų, ne didesniais kaip 1 000 m intervalais įrengiamos sustojimo aikštelės.
 - 2.5.2. Ilgesniuose kaip 1 500 m esamuose tuneliuose, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje ir juose nėra avarinių eismo juostų, įvertinamas sustojimo aikštelių įrengimo įgyvendinamumas ir veiksmingumas.
 - 2.5.3. Jei dėl tunelio konstrukcijos savybių to padaryti neįmanoma arba tai reikalauja neproporcingai didelių išlaidų, sustojimo aikštelių įrengti nereikia, jei bendras tunelio plotis, kuriuo gali naudotis transporto priemonės, išskyrus iškeltąsias dalis ir įprastas eismo juostas, yra bent lygus vienos įprastos eismo juostos pločiui.
 - 2.5.4. Sustojimo aikštelėse turi būti avarinis punktas.
- 2.6. Drenažas
 - 2.6.1. Jei leidžiama vežti pavojingus krovinius, turi būti įrengtas degių ir nuodingų skysčių drenažas per tinkamai suprojektuotus nutekamuosius latakus arba kitos priemonės tunelio skerspjūviuose. Be to, drenažo sistema turi būti suprojektuota ir prižiūrima taip, kad nebūtų leidžiama ugniai ir degiems bei nuodingiems skysčiams pasklisti tunelio angose arba tarp jų.
 - 2.6.2. Jei esamuose tuneliuose šio reikalavimo neįmanoma įvykdyti arba tai reikalauja neproporcingai didelių išlaidų, į tai turi būti atsižvelgta priimant sprendimą, ar leisti vežti pavojingus krovinius, remiantis susijusios rizikos analize.
- 2.7. Konstrukcijų atsparumas ugniai

Pagrindinė visų tunelių konstrukcija, kuriai įgriuvus tai turėtų katastrofinių padarinių, pvz., tuneliai po vandeniu arba tuneliai, kuriems sugriuvus galėtų sugriūti svarbūs gretimi statiniai, turi būti pakankamo atsparumo gaisrui lygio.
- 2.8. Apšvietimas
 - 2.8.1. Įrengiamas įprastas apšvietimas, užtikrinantis tinkamą matomumą dieną ir naktį vairuotojams įvažiavimo zonoje ir tunelio viduje.
 - 2.8.2. Įrengiamas avarinis apšvietimas, suteikiantis būtiniausių apšviestumą tunelio naudotojams išvažiuoti iš tunelio nutrūkus elektros tiekimui.
 - 2.8.3. Įrengiamas evakuacijos apšvietimas, pvz., žymimosios evakuacijos lemputės, esantis ne didesniame kaip 1,5 m aukštyje, avarinės situacijos atveju nukreipiantis tunelio naudotojus reikiama kryptimi išeinant iš tunelio pėsčiomis.

2.9. Ventiliacija

2.9.1. Projektuojant, konstruojant ir eksploatuojant ventiliacijos sistemą atsižvelgiama į:

- kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolę esant įprastam ir didžiausiam eismo srautui,
- kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kontrolę, kai eismas sustabdomas dėl incidento ar avarijos,
- karščio ir dūmų kontrolę gaisro atveju.

2.9.2. Visuose ilgesniuose kaip 1 000 m tuneliuose, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje, įrengiama mechaninė ventiliacijos sistema.

2.9.3. Dvikrypčio ir (arba) intensyvaus vienkrypčio eismo tuneliuose išilginė ventiliacija leidžiama tik tada, jei rizikos analizė pagal 13 straipsnį rodo, kad ji priimtina ir (arba) imamasi specialių priemonių, pvz., atitinkamo eismo reguliavimo, trumpesnių avarinių išėjimų, reguliaraus išmetamųjų dujų šalinimo sistemų įrengimo.

2.9.4. Skersinės arba pusiau skersinės ventiliacijos sistemos naudojamos tuneliuose, kuriuose būtina mechaninė ventiliacijos sistema, o išilginė ventiliacija neleidžiama pagal 2.9.3 punktą. Tokios sistemos turi gebėti ištraukti dūmus gaisro atveju.

2.9.5. Dvikrypčio eismo ilgesniuose kaip 3 000 m tuneliuose su valdymo centru ir skersine ir (arba) pusiau skersine ventiliacija, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje, imamasi tokių būtinausių ventiliacijos priemonių:

- įrengiamos oro ir dūmų ištraukimo sklendės, kurias galima valdyti atskirai arba grupėmis,
- išilginis oro srauto greitis nuolat stebimas ir atitinkamai sureguliuojamas ventiliacijos sistemos valdymo (sklendžių, ventiliatorių ir kt.) procesas.

2.10. Avariniai punktai

2.10.1. Avariniai punktai yra skirti suteikti įvairius saugos įrangos elementus, visų pirma avarinius telefonus ir gesintuvus, tačiau šie punktai nėra skirti apsaugoti eismo dalyvius nuo gaisro padarinių.

2.10.2. Avarinius punktus gali sudaryti prie šoninės sienos arba, pageidautina, šoninės sienos griovelyje įtvirtinta dėžė. Juose turi būti bent jau avarinis telefono aparatas ir du gesintuvai.

2.10.3. Avariniai punktai įrengiami netoli įvažiavimų ir viduje, ne didesniais kaip 150 m intervalais naujuose tuneliuose ir 250 m intervalais – esamuose tuneliuose.

2.11. Vandentiekis

Visuose tuneliuose turi būti vandentiekis. Vandens kolonėlės įrengiamos netoli įvažiavimų ir viduje, ne didesniais kaip 250 m intervalais. Jei vandentiekio nėra, būtina kontroliuoti, kad pakankamai vandens būtų tiekama kitu būdu.

2.12. Kelio ženklai

Specialūs ženklai naudojami visoms tunelio naudotojams įrengtomis saugos priemonėms. Tuneliuose naudoti skirti ženklai ir skydai pavaizduoti III priede.

2.13. Valdymo centras

2.13.1. Valdymo centras įrengiamas visuose ilgesniuose kaip 3 000 m tuneliuose, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje.

2.13.2. Iš bendro centralizuoto valdymo centro galima stebėti keletą tunelių.

2.14. Stebėsenos sistemos

2.14.1. Visuose tuneliuose, kurie turi valdymo centrą, įrengiamos vaizdo stebėsenos sistemos ir sistema, gebanti automatiškai aptikti eismo įvykius (pvz., sustojusias transporto priemones) ir (arba) gaisrą.

2.14.2. Visuose tuneliuose, kurie neturi valdymo centro, kuriame dūmų kontrolės mechaninė ventiliacija veikia skirtingai nei automatinės ventiliacijos sistemos, skirtos teršalams kontroliuoti.

2.15. Tunelio uždarymo įranga

2.15.1. Visuose ilgesniuose kaip 1 000 m tuneliuose prieš įvažiavimus įrengiami kelio signalai, kad avarijos atveju tunelį būtų galima uždaryti. Galima įrengti papildomas priemones, pvz., keičiamų pranešimų ženklus ir užtvarus, skirtus užtikrinti, kad nurodymų būtų paisoma.

2.15.2. Visuose ilgesniuose kaip 3 000 m tuneliuose su valdymo centru, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje, ne didesniais kaip 1 000 m intervalais rekomenduojama įrengti transporto priemonių sustabdymo avarijos atveju įrangą. Tokią įrangą turi sudaryti kelio signalai ir galbūt papildomos priemonės, pvz., garsiakalbiai, keičiamų pranešimų ženklai ir užtvapai.

2.16. Ryšio sistemos

2.16.1. Visuose ilgesniuose kaip 1 000 m tuneliuose, kuriuose eismo intensyvumas yra didesnis kaip 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje, įrengiama radijo retransliacijos įranga, skirta naudoti pagalbos tarnyboms.

2.16.2. Jei yra valdymo centras, turi būti galimybė pertraukti tunelio naudotojams skirtų kanalų retransliavimą, jei tokie yra, kad galima būtų paskelbti avarinius pranešimus.

2.16.3. Slėptuvėse ir kitoje infrastruktūroje, kur evakuojami tunelio naudotojai turi laukti iki galės patekti į lauką, įrengiami garsiakalbiai, skirti informacijai naudotojams teikti.

2.17. Elektros tiekimas ir elektros grandinės

2.17.1. Visuose tuneliuose turi būti avarinis elektros tiekimas, gebantis užtikrinti būtinos evakuacijai saugos įrangos veikimą iki visi naudotojai bus evakuoti iš tunelio.

2.17.2. Elektros, matavimo ir valdymo grandinės projektuojamos taip, kad vietinis sutrikimas, pvz., dėl gaisro, neturėtų įtakos nepažeistoms grandinėms.

2.18. Įrangos atsparumas ugniai

Nustatant visos tunelio įrangos atsparumo ugniai lygį, atsižvelgiama į technologines galimybes ir siekį išlaikyti būtinas saugos funkcijas kilus gaisrui.

2.19. Būtiniausių reikalavimų informacinės suvestinės lentelė

Toliau esančioje lentelėje pateikiama pirmesnėse dalyse nustatytų būtiniausių reikalavimų suvestinė. Būtiniausių reikalavimai yra nurodyti šio priedo tekste.

BŪTINAUSIŲ REIKALAVIMŲ SUVESTINĖ		Eismas = 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje		Eismas > 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje			Papildomos sąlygos, kurioms esant įgyvendinimas privalomas, arba pastabos
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m	
Konstrukcinės priemonės	Dvi ar daugiau angų		*				Privaloma, kai 15 metų prognozė rodo, kad eismo intensyvumas viršys > 10 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje.
	Nuolydis < 5 %	*	*	*	*	*	Privaloma, nebent nebūtų įmanoma geografiškai.
	Avariniai takai	*	*	*	*	*	Privaloma, kai nėra avarinės eismo juostos, nebent laikomasi 2.3.1 punkto reikalavimo. Esamuose tuneliuose, kuriuose nėra nei avarinės eismo juostos, nei avarinio tako, imamas papildomų/sustiprintų priemonių.
	Avariniai išėjimai bent kas 500 m	○	○	*	*	*	Avarinių išėjimų įrengimas esamuose tuneliuose turi būti įvertinamas kiekvienu konkrečiu atveju.
	Skersiniai sujungimai avarinėms tarnyboms bent kas 1 500 m	○	○/●	○	○/●	●	Privaloma ilgesniuose kaip 1 500 m dviejų angų tuneliuose.
	Viduryje esančios apsauginės juostos kirtimas ties kiekvienu įvažiavimu	●	●	●	●	●	Privaloma dviejų ar daugiau angų tunelių išorėje, jei įmanoma geografiškai.
	Sustojimo aikštelės bent kas 1 000 m	○	○	○	○/●	○/●	Privaloma naujuose dvikrypčiuose > 1 500 m ilgio tuneliuose be avarinių eismo juostų. Esamuose dvikrypčiuose > 1 500 m ilgio tuneliuose — atsižvelgiant į analizę. Tiek naujuose, tiek esamuose tuneliuose — atsižvelgiant į papildomą naudojamą tunelio plotį.
Degų ir nuodingų skysčių drenažas	*	*	*	*	*	Privaloma, kai leidžiama vežti pavojingus krovinius.	
Konstrukcijų atsparumas ugniai	●	●	●	●	●	Privaloma, jei vietinis sugriuvimas gali turėti tragiskų pasekmių.	

- privaloma visiems tuneliams ○ neprivaloma
- * privaloma su išimtimis ● rekomenduojama

		Eismas = 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje		Eismas > 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje			Papildomos sąlygos, kurioms esant įgyvendinimas privalomas, arba pastabos
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	> 3 000 m	
Apsvietimas	Įprastas apšvietimas	●	●	●	●	●	
	Saugos apšvietimas	●	●	●	●	●	
	Evakuacijos apšvietimas	●	●	●	●	●	
Ventiliacija	Mechaninė ventiliacija	○	○	○	○	○	
	Specialios (pusiau) skersinės ventiliacijos priemonės	○	○	○	○	○	Privaloma dvikrypčiuose tuneliuose, kuriuose yra valdymo centras.
Avariniai punktai	Bent kas 150 m	*	*	*	*	*	Su įrengtu telefonu aparatu ir 2 gesintuvais. Esamuose tuneliuose leidžiami ne didesni kaip 250 m intervalai.
Vandentiekis	Bent kas 250 m	●	●	●	●	●	Jei nėra, būtina tiekti pakankamai vandens kitu būdu.
Kelio ženklai		●	●	●	●	●	Žymintys visas tunelio naudojimams skirtas saugos priemones (žr. III priedą).
Valdymo centras		○	○	○	○	○	Iš bendro centralizuoto valdymo centro galima stebėti keletą tunelių.
Stebėsenos sistemos	Vaizdo	○	○	○	○	○	Privaloma, jei yra valdymo centras.
	Automatinė incidentų ir (arba) gaisro aptiktis	●	●	●	●	●	Tuneliuose su valdymo centru privaloma bent viena iš dviejų sistemų.
Tunelio uždarymo įranga	Kelio signalai prieš įvažiavimus	○	○	○	○	○	
	Kelio signalai tunelyje bent kas 1 000 m.	○	○	○	○	○	Rekomenduojama, jei yra valdymo centras ir ilgis didesnis kaip 3 000 m.

BŪTINAUSIŲ REIKALAVIMŲ SUVESTINĖ

		BŪTINAUSIŲ REIKALAVIMŲ SUVESTINĖ						Papildomos sąlygos, kurioms esant įgyvendinimas privalomas, arba pastabos
		Eismas = 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje		Eismas > 2 000 transporto priemonių vienoje eismo juostoje				
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Ryšio sistemos	Radio retransliavimas avarinėms tarnyboms	○	○	○	●	●		
	Avariniai radijo pranešimai tunelio naudotojams	●	●	●	●	●	Privaloma, jei radijas retransliuojamas tunelio naudotojams ir kur yra valdymo centras.	
	Garsiakalbiai slėptuvėse ir išėjimuose	●	●	●	●	●	Privaloma, jei evakuojami naudotojai turi laukti, iki galės pasiekti lauką.	
Avarinis elektros tiekimas		●	●	●	●	●	Būtinai saugos įrangos veikimui užtikrinti bent jau tunelio naudotojų evakuacijos metu.	
Įrangos atsparumas ugniai		●	●	●	●	●	Siekama išlaikyti būtinas saugos funkcijas.	

3. Eksploatavimo priemonės

3.1. Eksploatavimo priemonės

Tunelio eksploatavimas organizuojamas taip ir naudojamos tokios priemonės, kad būtų užtikrintas eismo tunelyje nepertraukiamumas ir sauga. Eksploatuojantysis personalas ir pagalbos tarnybos turi įgyti tinkamą pradinį ir nuolatinį parengimą.

3.2. Avarinis planavimas

Avarinio reagavimo planai turi būti parengti visiems tuneliams. Jei tunelis prasideda ir baigiasi skirtingose valstybėse narėse, vienas dvišalis avarinio reagavimo planas turi apimti abi šalis.

3.3. Darbai tuneliuose

Visiškas ar dalinis eismo juostų uždarymas dėl iš anksto suplanuotų statybos ar techninės priežiūros darbų visuomet turi prasidėti tunelio išorėje. Šiuo tikslu gali būti naudojami keičiamų pranešimų ženklai, kelio signalai ir mechaninės užtvartos.

3.4. Avarijų ir incidentų valdymas

Įvykus rimtai avarijai ar incidentui visos atitinkamos tunelio angos turi būti nedelsiant uždarytos eismui.

Tai turi būti padaryta kartu aktyvinant ne tik pirmiau minėtą įrangą prieš įvažiavimus, bet ir keičiamų pranešimų ženklais, kelio signalais ir mechaninėmis užtvartomis tunelio viduje (jei jie yra), kad visas eismas galėtų būti kuo greičiau sustabdytas tunelio išorėje ir viduje. Trumpesni kaip 1 000 m tuneliai gali būti uždaromi kitomis priemonėmis. Eismas valdomas taip, kad nenukentėjusios transporto priemonės tai galėtų skubiai padaryti.

Pagalbos tarnybų patekimo į tunelį laikas įvykus incidentui tunelyje turi būti kuo trumpesnis ir išmatuojamas reguliarių pratybų metu. Bet to, jį galima matuoti įvykus incidentams. Dideliuose dvikrypčiuose tuneliuose su didelio intensyvumo eismu rizikos analizė pagal 13 straipsnį turi nustatyti, ar pagalbos tarnybos turi būti įkurdintos abiejuose tunelio galuose.

3.5. Valdymo centro veikla

Visus tunelius, kuriems reikia valdymo centro, įskaitant tuos, kurie prasideda ir baigiasi skirtingose valstybėse narėse, bet kuriuo metu turi visiškai valdyti bendras valdymo centras.

3.6. Tunelio uždarymas

Uždarant tunelį (ilgam ar trumpam laikui) naudotojai informuojami apie geriausius alternatyvius maršrutus lengvai prieinamos informacijos sistemos pagalba.

Tokie alternatyvūs maršrutai turi būti įtraukti į sisteminius nenumatytų atvejų planus. Jais turi būti siekiama kuo labiau išlaikyti transporto srautą ir sumažinti šalutinius saugos padarinius aplinkinėms zonoms.

Valstybės narės turėtų dėti visas pagrįstas pastangas, kad išvengtų situacijos, kuomet dviejų valstybių narių teritorijose esančio tunelio negalima naudoti dėl blogų oro sąlygų sukeltų pasekmių.

3.7. Pavojingų krovinių vežimas

Toliau nurodytos priemonės taikomos pavojingus krovinius vežančių transporto priemonių patekčiai į tunelius, kaip apibrėžta atitinkamuose Europos teisės aktuose dėl pavojingų krovinių vežimo keliais:

- prieš nustatant ar pakeičiant taisykles ir reikalavimus dėl pavojingų krovinių vežimo turi būti atlikta rizikos analizė pagal 13 straipsnį,
- taisyklėmis įgyvendinti atitinkami ženklai turi būti išdėstomi prieš paskutinį galimą išvažiavimą prieš tunelį ir ties įvažiavimais į tunelį, taip pat anksčiau kelyje, kad vairuotojai galėtų pasirinkti alternatyvius kelius,
- kiekvienu atskiru atveju, dar prieš atliekant minėtą rizikos analizę, turi būti apsvarstomos specialios eksploatacijos priemonės, skirtos sumažinti rizikai, susijusiai su kai kuriomis ar visomis pavojingus krovinius tuneliais vežančiomis transporto priemonėmis, pvz., deklaravimas prieš įvažiuojant arba pravažiavimas konvojais, lydimais kitų transporto priemonių.

3.8. Lenkimas tuneliuose

Turi būti atlikta rizikos analizė, skirta nuspręsti, ar sunkiasvorių krovinių transporto priemonėms turėtų būti leista lenkti tuneliuose su daugiau kaip viena eismo juosta kiekviena kryptimi.

3.9. Atstumas tarp transporto priemonių ir greitis

Atitinkamas transporto priemonių greitis ir saugus atstumas tarp jų yra itin svarbu tuneliuose ir tam turi būti skirtas didelis dėmesys. Tai turi aprėpti rekomendacijas tunelio naudotojams dėl tinkamų greičių ir atstumų. Turi būti inicijuotos reikiamos įgyvendinimo priemonės. Lengvaisiais automobiliais važiuojantys eismo dalyviai normaliomis sąlygomis turėtų išlaikyti nuo priekyje važiuojančios transporto priemonės atstumą, tolygų tam atstumui, kurį transporto priemonė nuvažiuoja per dvi sekundes.

Sunkiasvorių krovinių transporto priemonėms šis atstumas turėtų būti padvigubintas.

Eismui sustojus tunelyje, eismo dalyviai turėtų laikytis ne mažiau kaip 5 m atstumo nuo priekyje esančios transporto priemonės, išskyrus atvejus, kai tai neįmanoma dėl priverstinio sustojimo.

4. Informacijos kampanijos

Turi būti reguliariai organizuojamos informacijos kampanijos dėl saugos tuneliuose ir įgyvendinamos kartu su suinteresuotomis šalimis, remiantis suderinta tarptautinių organizacijų veikla. Tokios informacijos kampanijos turi aprėpti tinkamą eismo dalyvių elgesį privažiuojant ir važiuojant per tunelius, ypač siejant su transporto priemonės gedimu, spūstimi, avarijomis ir gaisrais.

Informacija apie esančią saugos įrangą ir tinkamą eismo dalyvio elgesį tuneliuose pateikiama patogiose tunelių naudotojams vietose (pvz., poilsio zonose prieš tunelius, ties įvažiavimais į tunelį, kai eismas sustabdomas, arba internete).

II PRIEDAS

Tunelio projekto, saugos dokumentacijos, atidavimo eksploatuoti, modifikacijų ir periodiškų pratybų patvirtinimas

1. Projekto patvirtinimas
 - 1.1. Šios direktyvos nuostatos pradedamos taikyti nuo parengiamojo projekto etapo.
 - 1.2. Prieš pradėdant bet kokius statybos darbus tunelio vadovas parengia projektuojamo tunelio saugos dokumentaciją, aprašytą 2.2 ir 2.3 punktuose, ir konsultuojasi su saugos pareigūnu. Tunelio vadovas pateikia saugos dokumentaciją administracinei institucijai ir prideda saugos pareigūno ir (arba) patikros subjekto išvadą (jei tokia yra).
 - 1.3. Projektą reikiama tvarka tvirtina atsakinga institucija, kuri informuoja tunelio vadovą ir valdymo instituciją apie savo sprendimą.
2. Saugos dokumentacija
 - 2.1. Tunelio vadovas parengia kiekvieno tunelio saugos dokumentaciją ir nuolat ją atnaujina. Jis pateikia saugos dokumentacijos kopiją saugos pareigūnui.
 - 2.2. Saugos dokumentacijoje aprašomos prevencinės ir apsauginės priemonės, reikalingos užtikrinti naudotojų saugą, atsižvelgiant į žmones, kurių judrumas sumažėjęs ir į neįgalius asmenis, į maršruto pobūdį, statinio konfigūraciją, jo aplinką, eismo pobūdį ir direktyvos 2 straipsnyje apibrėžtų pagalbos tarnybų veiklos sritį.
 - 2.3. Visų pirma projektuojamo tunelio saugos dokumentacijoje turi būti:
 - numatomo statinio ir patekimo į jį aprašymas ir planai, būtini jo konstrukcijai ir numatomi eksploatavimo tvarkai suprasti,
 - eismo prognozės studija, apibūdinanti ir pagrindžianti numatomas sąlygas pavojingų krovinių vežimui, taip pat rizikos analizė, reikalaujama I priedo 3.7 punkte,
 - specialus pavojų tyrimas, aprašantis galimas avarijas, kurios aiškiai kenktų eismo dalyvių saugai tuneliuose ir kurios gali įvykti eksploatacijos etapo metu, ir jų galimų pasekmių pobūdį bei mastą; toks tyrimas turi tiksliai apibrėžti ir pagrįsti avarijų tikimybės ir jų pasekmių mažinimo priemones,
 - šioje srityje besispecializuojančių eksperto ar specializuotos organizacijos (kuri gali būti patikros subjektas), išvadą dėl saugos.
 - 2.4. Tunelio, kuris atiduodamas eksploatuoti, saugos dokumentacijoje, be projektavimo etapo metu reikalaujamos dokumentacijos, turi būti:
 - organizacijos apibūdinimas, žmogiškieji ir materialieji ištekliai bei instrukcijos tunelio eksploatacijai ir techninei priežiūrai užtikrinti, ką apibrėžia tunelio vadovas,
 - avarinio reagavimo planas, parengtas kartu su pagalbos tarnybomis, kuriame taip pat atsižvelgiama į asmenis, kurių judrumas sumažėjęs ir į neįgalius asmenis,
 - nuolatinio patirties registravimo sistemos, kurios pagalba galima registruoti ir analizuoti rimtus incidentus ir avarijas, aprašymas.
 - 2.5. Eksploatuojamo tunelio saugos dokumentacijoje, be dokumentacijos, kurios reikalaujama atidavimo eksploatuoti etapo metu, turi būti:
 - rimtų incidentų ir avarijų, kurios įvyko jau įsigaliojus šiai direktyvai, ataskaita ir analizė,
 - atliktų saugos pratybų sąrašas ir iš jų įgytos patirties analizė.
3. Atidavimas eksploatuoti
 - 3.1. Tam, kad tunelis pirmą kartą būtų atidarytas visuomeniniam eismui, valdymo institucija turi suteikti tam leidimą (atiduoti eksploatuoti) toliau aprašyta tvarka.
 - 3.2. Ši tvarka taip pat taikoma atidarant tunelį visuomeniniam eismui po bet kokio svarbesnio konstrukcijos, eksploatacijos pakeitimo ar bet kokių esminių tunelio modifikavimo darbų, kurie gali žymiai pakeisti bet kokias saugos dokumentacijos sudėtines dalis.

- 3.3. Tunelio vadovas perduoda 2.4 punkte minėtą saugos dokumentaciją saugos pareigūnui, kuris pateikia savo išvadą dėl tunelio atidarymo visuomeniniam eismui.
- 3.4. Tunelio vadovas perduoda tokią saugos dokumentaciją valdymo institucijai ir prideda saugos pareigūno išvadą. Valdymo institucija nusprendžia, ar leisti atidaryti tunelį visuomeniniam eismui, ar tai daryti taikant ribojančias sąlygas ir praneša apie tai tunelio vadovui. Šio sprendimo kopija perduodama pagalbos tarnyboms.

4. Modifikacijos

- 4.1. Atlikus bet kokią svarbią konstrukcijos, įrangos ar eksploatacijos modifikaciją, kuri gali žymiai pakeisti bet kurią iš saugos dokumentacijos sudėtinių dalių, tunelio vadovas prašo naujo eksploatacijos leidimo 3 punkte aprašyta tvarka.
- 4.2. Tunelio vadovas informuoja saugos pareigūną apie bet kokius konstrukcijos ir eksploatacijos pakeitimus. Be to, prieš imantis bet kokių tunelio modifikavimo darbų, tunelio vadovas pateikia saugos pareigūnui dokumentaciją, kurioje išsamiai išdėstomi pasiūlymai.
- 4.3. Saugos pareigūnas išnagrinėja modifikacijos pasekmes ir bet kuriuo atveju pateikia savo išvadą tunelio vadovui, kuris nusiunčia jos kopiją valdymo institucijai ir pagalbos tarnyboms.

5. Periodiškos pratybos

Tunelio vadovas ir pagalbos tarnybos, bendradarbiaudami su saugos pareigūnu, organizuoja jungtines tunelio personalo ir pagalbos tarnybų pratybas.

Pratybos:

- turėtų būti kiek įmanoma tikroviškesnės ir atitikti nustatytus incidento scenarijus,
 - turėtų suteikti aiškius įvertinimo rezultatus,
 - turėtų neapgadinti tunelio,
 - iš dalies gali būti vykdomos ir kaip maketinio ar kompiuterinio imitavimo pratybos papildomiems rezultatams pasiekti.
- a) Visapusiškos pratybos kiek įmanoma tikroviškesnėmis sąlygomis kiekviename tunelyje rengiamos bent kas ketverius metus. Uždaryti tunelį reikalaujama tik tuomet, jei galima imtis priimtinių priemonių eismui nukreipti. Dalinės ir (arba) imitacinės pratybos atliekamos kasmet tarp visapusiškų pratybų. Zonose, kur netoli vienas kito yra keletas tunelių, visapusiškos pratybos turi būti rengiamos bent viename iš tų tunelių.
 - b) Saugos pareigūnas ir pagalbos tarnybos kartu įvertina šias pratybas, parengia ataskaitą ir pateikia atitinkamus pasiūlymus.

III PRIEDAS

Ženkliai tuneliuose

1. Bendrieji reikalavimai

Toliau nurodomi kelio ženklai ir simboliai, naudotini tuneliuose. Šiame skyriuje minimi kelio ženklai aprašyti 1968 m. Vienos kelio ženklų ir signalų konvencijoje, nebent nurodyta kitaip.

Siekiant palengvinti tarptautinį ženklų supratimą, šiame priede nustatyta ženklų ir signalų sistema grindžiama kiekvienai ženklų klasei būdingų formų ir spalvų naudojimu ir, kur tai įmanoma, grafinių simbolių, o ne žodžių naudojimu. Tais atvejais, kai valstybės narės mano, kad būtina modifikuoti nustatytus ženklus ir simbolius, atliktos modifikacijos neturi pakeisti jų esminių savybių. Jei valstybės narės netaiko Vienos konvencijos, nustatyti ženklai ir simboliai gali būti modifikuojami, jei modifikacijos nekeičia jų pagrindinės paskirties.

1.1. Kelio ženklai turi būti naudojami tokiais saugos infrastruktūrai tuneliuose žymėti:

- sustojimo aikštelėms;
- avariniams išėjimams: tas pats ženklas naudojamas visų rūšių avariniams išėjimams;
- avariniams keliams: du artimiausi avariniai išėjimai ženklinami ant šoninių sienų ne daugiau kaip 25 m atstumu, 1,0–1,5 m aukštyje virš avarinio kelio lygio, nurodant atstumus iki išėjimų;
- avariniams punktam: ženklai, nurodantys skubaus iškvietimo telefonų ir gesintuvų buvimą.

1.2. Radijas

Tuneliuose, kur naudotojai gali gauti informaciją per savo radijo imtuvus, prieš įvažiavimą išdėstyti atitinkami ženklai turi informuoti naudotojus, kaip gauti tokią informaciją.

1.3. Ženkliai ir žymenys suprojektuojami ir išdėstomi taip, kad būtų aiškiai matomi.

2. Ženklų ir skydų aprašymas

Valstybės narės turi naudoti atitinkamus ženklus, jei reikia, išankstinėje tunelio perspėjamojoje zonoje, tunelio viduje ir jam pasibaigus. Projektuojant ženklus tuneliui turi būti atsižvelgiama į vietos eismo ir statybos sąlygas bei kitas vietos aplinkybes. Turi būti naudojami Vienos Kelio ženklų ir signalų konvencijoje nurodyti ženklai, išskyrus valstybės nars, kurios netaiko Vienos konvencijos.

2.1. Tunelio ženklas

Ties kiekvienu įvažiavimu į tunelį turi būti toks ženklas:



Vienos konvencijos E11A ženklas kelių tuneliams ženklinti;

Ilgis nurodomas apatinėje skydo dalyje arba ant papildomo skydo H2.

Ilgesniuose kaip 3 000 m tuneliuose likęs tunelio ilgis nurodomas kas 1 000 m.

Gali būti nurodytas ir tunelio pavadinimas.

2.2. Horizontalusis ženklavimas

Horizontalus kontūrų žymėjimas turi būti ties kelkraščiu.

Jei tuneliai dvikrypčiai, išilgai skiriamosios juostos (viengubos ar dvigubos) turėtų būti naudojamos aiškiai matomi žymenys, skiriantys abi eismo kryptis.

2.3. Infrastruktūros ženklavimo ženklai ir skydai

Avariniai punktai

Avariniai punktai ženklavami informaciniais ženklais, kurie pagal Vienos konvenciją yra F ženklai, nurodantys esamą įrangą, kuria gali pasinaudoti eismo dalyviai, pvz.:

Skubaus iškvietimo
telefonas



Gesintuvas



Avariniuose punktuose, kurie yra atskirti nuo tunelio durimis, aiškiai įskaitomu tekstu atitinkamomis kalbomis nurodoma, kad avarinis punktas neapsaugo nuo gaisro. Toliau pateikiamas pavyzdys:

„ŠI ZONA NEAPSAUGO NUO GAISRO“

vadovaukitės avarinius išėjimus nurodančiais ženklais“

Sustojimo aikštelės

Sustojimo aikštelės pagal Vienos konvenciją ženklavamos E ženklais. Telefonai ir gesintuvai nurodomi ant papildomų skydų arba pačiame ženkle.



Avariniai išėjimai

Avariniai išėjimai pagal Vienos konvenciją ženklavami G ženklais. Pavyzdiniai ženklai:



Taip pat būtina ant šoninių sienų pažymėti du artimiausius išėjimus. Pavyzdiniai ženklai:



Eismo juostų signalai

Tokie ženklai gali būti apvalūs arba stačiakampiai



Keičiamų pranešimų ženklavimas

Bet kokie keičiamų pranešimų ženklai turi pateikti aiškias nuorodas, informuojančias tunelio naudotojus apie spūstį, sutrikimą, avariją, gaisrą ar bet kokius kitus pavojus.
