

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** **ДИРЕКТИВА 2004/54/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**
 от 29 април 2004 година
относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна
 мрежа
(ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Регламент (ЕО) № 596/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година	L 188	14	18.7.2009 г.



**ДИРЕКТИВА 2004/54/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА**

от 29 април 2004 година

**относно минималните изисквания за безопасност за тунелите
на трансевропейската пътна мрежа**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската
общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален
комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от
Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 12 септември 2001 г., озаглавена „Европейска транспортна политика до 2010: Време да решаваме“, Комисията обяви, че смята да предложи минимални изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа.
- (2) Транспортната система, по-специално трансевропейската пътна мрежа, определена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. за насоките на Общността за развитието на трансевропейската транспортна мрежа ⁽⁴⁾, играе извънредно важна роля за насърчаване на европейската интеграция и за осигуряване на висок стандарт на живот на европейските граждани. Задача на Европейската общност е да гарантира високо, единно и постоянно равнище на безопасност, услуги и комфорт в рамките на трансевропейската пътна мрежа.
- (3) Тунелите с дължина над 500 метра са важни обекти, които улесняват комуникацията между големи региони на Европа и играят определяща роля за функционирането и развитието на регионалните икономики.
- (4) Европейският съвет е подчертавал многократно, и по-специално по време на заседанието си на 14 и 15 декември в Лаакен, необходимостта от взимане на спешни мерки за повишаване на безопасността на тунелите.
- (5) На 30 ноември 2001 г. министрите на транспорта на Австрия, Германия, Италия, Франция и Швейцария се събраха в Цюрих и приеха съвместна декларация, в която се препоръчва уеднаквяването на националните законодателства относно най-скорошните хармонизирани изисквания за повишаване безопасността в дългите тунели.
- (6) Тъй като набелязаната цел на действие, състояща се в достигане на еднакво, постоянно и високо равнище на защита на всички европейски граждани в пътните тунели, не може да бъде постигната в достатъчна степен от

⁽¹⁾ ОВ С 220, 16.9.2003 г., стр. 26.

⁽²⁾ ОВ С 256, 24.10.2003 г., стр. 64.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 9 октомври 2003 г., (все още не публикувано в Официален вестник), съвместна позиция на Съвета от 26 февруари 2004 г. (ОВ С 95 Е, 20.4.2004 г., стр. 31), и позиция на Европейския парламент от 20 април 2004 г. (все още не публикувана в Официален вестник).

⁽⁴⁾ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решение, последно изменено с Акта за присъединяване от 2003 г.

▼B

държавите-членки и при това положение може, с оглед изискваното уеднаквено равнище, да бъде по-добре осъществена на общностно равнище, Общността може да приеме мерки съгласно принципа на субсидиарност, както е предвидено в член 5 от Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност така, както е изложен в горепосочения член, настоящата директива не надвишава необходимото за постигане на тази цел.

- (7) Пътнотранспортните произшествия, случили се в последно време в тунелите, подчертават важността на тези съоръжения от човешка, икономическа и културна гледна точка.
- (8) Някои тунели в Европа, които са в експлоатация от дълго време, са създадени във време, в което техническите възможности и условията на превоз са били много различни от сегашните. Вследствие на това се наблюдават различни равнища на безопасност, което трябва да бъде коригирано.
- (9) Безопасността в даден тунел почива на редица мерки, които, между другото, обхващат геометрията и конструкцията на съоръжението, оборудването за безопасност, включително пътните знаци, управлението на движението, подготовката на спешните служби, управлението на аварията, предоставянето на информация на участниците в движението за най-адекватно поведение в тунел и подобряването на комуникацията между отговорните органи и спешните служби (каквито са полицията, противопожарната служба и спасителните екипи).
- (10) Както действията на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) вече показва, поведението на участниците в движението по пътищата представлява решаващ аспект за безопасността на тунелите.
- (11) Мерките за безопасност следва да дават възможност на лицата, които биват въввлечени в инциденти, да могат да се погрижат за собственото си спасяване, да позволяват на участниците в движението да действат незабавно, за да се избегнат по-тежки последици, да осигуряват ефективно действие на спешните служби и да допринасят за опазване на околната среда, както и за ограничаване на материалните щети.
- (12) Подобренията, произтичащи от настоящата директива, ще подобрят условията на безопасност за всички участници в движението, включително за лицата с увреждания. Във всеки случай, поради факта, че спешната евакуация на тези лица е по-трудна, тяхната безопасност трябва да се разглежда като особено важна.
- (13) За изработването на балансиран подход и с оглед високите разходи за мерките за безопасност следва да се определи минималното оборудване за безопасност, като се отчита видът и очакваният обем на трафика за всеки тунел.
- (14) Международните организации, каквито са Световната пътна асоциация и ИКЕ на ООН, отдавна формулираха изключително ценни препоръки, за да подпомогнат подобряването и уеднаквяването на правилата, приложими за оборудването за безопасност и за движението в пътните тунели. Във всеки случай, като се има предвид, че тези препоръки нямат принудителен характер, те могат да постигнат максимална ефективност само ако на изискванията, които се описват в тях, се придаде задължителен характер по законодателен път.
- (15) Поддържането на високо равнище на безопасност изисква адекватно поддържане на оборудването за безопасност в

▼ B

тунелите. Следва да се организира систематично обменът на информация между държавите-членки по отношение на модерните техники за безопасност и данните за пътнотранспортните произшествия.

- (16) За да се гарантира правилното прилагане на изискванията на настоящата директива от страна на управителите на тунелите, държавите-членки следва да посочат един или повече органи на национално, регионално или местно равнище, които да отговарят за съблюдаването на всички аспекти на безопасността в тунелите.
- (17) За прилагането на настоящата директива е необходим гъвкав и поэтапен график. Това ще позволи извършването на най-спешните действия, без да предизвика сериозни смущения в транспортната система, нито забавяне на публични дейности в държавите-членки.
- (18) Разходите по обновяване на съществуващите тунели варират значително за различните държави-членки, главно поради географски причини, и държавите-членки следва да бъдат упълномощени да разпределят във времето необходимите действия по обновяване, за да удовлетворят изискванията на настоящата директива, когато гъстотата на тунелите на тяхна територия надвишава сериозно средната европейска величина.
- (19) Що се отнася до тунелите, които са вече в експлоатация, или тунелите, чийто проект е одобрен, но които още не са отворени за движение в рамките на 24 месеца след влизането в сила на настоящата директива, държавите-членки следва да бъдат упълномощени да одобрят приемането на мерки за намаляване на рисковете като решение, заместващо прилагането на изискванията на настоящата директива, когато съоръжението не позволява прилагането на структурни решения при разумни разходи.
- (20) За повишаване на безопасността в тунелите е необходимо допълнително прилагане на постиженията на техническия прогрес. Следва да се въведе процедура, която да позволи на Комисията да приведе в съответствие с техническия прогрес изискванията на настоящата директива. Тази процедура следва да служи също за приемането на уеднаквен метод на анализ на рисковете.
- (21) Следва да се постановят необходимите мерки за прилагането на настоящата директива в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., определящо условията и реда на упражняване на правомощията за изпълнение, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (22) Държавите-членки следва да представят на Комисията доклад за мерките, които възнамеряват да приемат за удовлетворяване на изискванията на настоящата директива, с цел да се синхронизират дейностите на общностно равнище за намаляване на смущенията в движението.
- (23) Когато изискванията на настоящата директива налагат построяването на втора тръба на даден тунел в етапа на проектиране или на изграждане, тази предстояща за построяване втора тръба следва да бъде оценявана като нов тунел. Същото важи и когато изискванията на настоящата директива налагат откриването на нови, правно задължителни планови процедури, включително изслушвания за издаване на разрешително за строеж за всички свързани с това мерки.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

- (24) Дейностите на съответните органи следва да се продължат, за да се достигне високо равнище на уеднаквяване на пътните знаци и на пиктограмите, използвани за електронните информационни табла в тунелите. Държавите-членки следва да бъдат насърчавани да уеднаквяват терминалните устройства за връзка на участниците в движението с компютър за всички тунели на тяхна територия.
- (25) Държавите-членки следва да бъдат насърчавани да прилагат сравними равнища на безопасност за пътните тунели, разположени на тяхна територия, които не са част от трансевропейската пътна мрежа и които впоследствие няма да попаднат в приложното поле на настоящата директива.
- (26) Държавите-членки следва да бъдат насърчавани да разработват национални разпоредби, целящи постигането на по-високо равнище на безопасност в тунелите,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1***Цел и приложно поле**

1. Настоящата директива цели да осигури минимално равнище на безопасност за участниците в движението на пътя в тунелите от трансевропейската пътна мрежа посредством предотвратяване на критични събития, които могат да застрашат човешкия живот, околната среда и съоръженията в тунелите, както и посредством защита в случай на произшествия.
2. Тя се прилага за всички тунели от трансевропейската пътна мрежа с дължина над 500 метра, независимо дали са в експлоатация, в период на изграждане или на проектиране.

*Член 2***Определения**

По смисъла на настоящата директива:

- 1) „Трансевропейска пътна мрежа“ е пътната мрежа, определена в раздел 2 на приложение I на Решение № 1692/96/ЕО и илюстрирана от географски карти и/или описана в приложение II на горепосоченото решение.
- 2) „Служби за реагиране“ са всички служби на местно равнище, публични или частни, или част от персонала на тунела, които се намесват в случай на пътнотранспортно произшествие, включително полицията, противопожарните служби и спасителните екипи.
- 3) „Дължина на тунела“ е дължината по най-дългата лента, като се взема предвид тази част от нея, която е изцяло покрита.

*Член 3***Мерки за безопасност**

1. Държавите-членки гарантират, че тунелите, разположени на тяхна територия, попадащи в приложното поле на настоящата директива, удовлетворяват минималните изисквания за безопасност, предвидени в приложение I.
2. Когато някои структурни изисквания, предвидени в приложение I, могат да бъдат удовлетворени само с помощта на технически решения, които или не могат да бъдат изпълнени, или могат да бъдат изпълнени само с цената на непропорционални

▼B

разходи, административният орган, посочен в член 4, може да приеме прилагането на мерки за намаляване на рисковете като заместващо решение на прилагането на тези изисквания при условие, че тези заместващи решения осигуряват еквивалентна или по-висока степен на защита. Ефективността на тези мерки е показана посредством анализ на рисковете съгласно разпоредбите на член 13. Държавите-членки уведомяват Комисията за мерките за намаляване на рисковете, приети като заместващо решение, и посочват обосноваващи решението аргументи. Настоящият параграф не се прилага за тунелите в период на проектиране, посочени в член 9.

3. Държавите-членки могат да налагат по-строги предписания при условие, че не противоречат на изискванията на настоящата директива.

*Член 4***Административен орган**

1. Държавите-членки посочват един (или повече) административен/ни органи, по-надолу наричан „административен орган“, който има отговорността да се грижи всички аспекти на безопасността на даден тунел да бъдат съблюдавани и който излиза с необходимите разпореждания за гарантиране на съответствие с настоящата директива.

2. Административният орган може да бъде установен на национално, регионално или на местно равнище.

3. Всеки тунел от трансевропейската пътна мрежа, разположен на територията само на една държава-членка, е под отговорността на един-единствен административен орган. За всеки тунел, разположен на територията на две държави-членки, или всяка държава-членка посочва административен орган, или двете държави-членки посочват един съвместен административен орган. Ако съществуват два отделни административни органа, решенията на всеки от тях в рамките на съответните им компетенции и отговорности относно безопасността на тунела се вземат с предварителното съгласие на другия орган.

4. Административният орган разрешава пускането в експлоатация на тунели според условията и реда, посочени в приложение II.

5. Без да се нарушават допълнителните разпоредби в тази област на национално равнище, административният орган е упълномощен да отменя временно или да ограничава експлоатацията на даден тунел, ако изискванията за безопасност не са изпълнени. Той уточнява условията, при които нормалното движение може да бъде възстановено.

6. Административният орган се грижи да бъдат изпълнявани следните задачи:

- а) редовното изпитване и инспектиране на тунелите и разработването на изисквания за безопасност в тази област;
- б) въвеждането на организационни и оперативни схеми (включително планове за спешна намеса) за обучение и оборудване на спешните служби;
- в) определяне на процедура за незабавно затваряне на даден тунел при спешен случай;
- г) прилагане на необходимите мерки за намаляване на рисковете.

7. Когато орган, излъчен за административен орган, съществуващ преди излъчването, посочено в настоящия член, той

▼B

може да продължи да извършва предишните си дейности при условие, че се съобразява с настоящата директива.

*Член 5***Управител на тунел**

1. За всеки тунел, разположен на територията на една единствена държава-членка, независимо дали е в период на проектиране, изграждане или експлоатация, административният орган признава като управител на тунела публичен или частен орган, отговорен за управлението на тунела в съответния стадий. Тази функция може да бъде изпълнявана от самия административен орган.
2. За всеки тунел, разположен на територията на две държави-членки, двата административни органа или съвместният административен орган признават един-единствен орган, натоварен с експлоатацията на тунела.
3. За всяка сериозна авария или пътнотранспортно произшествие, случили се в даден тунел, се подготвя фактологичен отчет, подготвен от управителя на тунела. Този отчет се предава на служителя по безопасността, посочен в член 6, на административния орган и на спешните служби в срок най-много от един месец.
4. Когато е изготвен доклад на следствие, проучващо обстоятелствата около дадена авария или пътнотранспортно произшествие, посочени в параграф 3, или изводите, които могат да се извлекат от него, управителят на тунела го предава на служителя по безопасността, на административния орган и на спешните служби най-късно един месец, след като самият той го е получил.

*Член 6***Служител по безопасността**

1. За всеки тунел управителят на тунела назначава служител по безопасността, който трябва да бъде предварително одобрен от административния орган. Той координира всички мерки за превенция и за защита, целящи осигуряването на безопасността на участниците в движението и на експлоатационния персонал. Служителят по безопасността може да бъде член на персонала на тунела или на спешните служби. Той е независим по всички въпроси, имащи отражение върху безопасността в пътните тунели и не получава инструкции от работодател по тези въпроси. Служителят по безопасността може да изпълнява задачите и функциите си в повече от един тунел от даден регион.
2. Служителят по безопасността изпълнява следните задачи/функции:
 - а) осигурява координацията със службите за реагиране и участва в изработването на оперативни схеми;
 - б) участва в планирането, в изпълнението и в оценката на спешните намеси;
 - в) участва в определянето на плановете по безопасността, както и в спецификацията на структурата, оборудването и експлоатацията както за новите тунели, така и за преустройването на съществуващите тунели;
 - г) извършва проверки на подготовката на експлоатационния персонал и на спешните служби и участва в организирането на упражнения, които се провеждат на редовни интервали;
 - д) изразява становище за разрешаването за пускане в действие на структура, оборудване и експлоатация на тунелите;

▼B

- е) проверява дали структурите и оборудването на тунела се поддържат и ремонтират;
- ж) участва в оценката на всяка сериозна авария или пътнотранспортно произшествие, посочени в член 5, параграфи 3 и 4.

*Член 7***Звена за инспекция**

Държавите-членки се грижат инспекцията, оценките и изпитванията да бъдат извършвани от звена за инспекция. Тази функция може да се изпълнява от административния орган. Всяко звено, което извършва инспекция, оценки и изпитвания, трябва да има високо равнище на компетентност и на качество на процедурите и да се ползва от функционална независимост спрямо управителя на тунела.

*Член 8***Уведомяване относно административния орган**

Държавите-членки уведомяват Комисията за името и адреса на административния орган преди 1 май 2006 г. В случай на последваща промяна на тези сведения, те уведомяват Комисията за това в рамките на три месеца.

*Член 9***Тунели, чийто проект все още не е одобрен**

1. Всеки тунел, чийто проект все още не е одобрен от компетентния орган преди 1 май 2006 г., попада в приложното поле на настоящата директива.
2. Този тунел подлежи на разрешение за пускане в действие съгласно процедурата, предвидена в приложение II.

*Член 10***Тунели, чийто проект е одобрен, но които не са отворени**

1. В случай на тунели, чийто проект е одобрен, но които още не са отворени за общо движение преди 1 май 2006 г., административният орган оценява тяхното съответствие с изискванията на настоящата директива, с особено съобразяване с досието за безопасност, предвидено в приложение II.
2. Когато административният орган установи, че даден тунел не е съобразен с разпоредбите на настоящата директива, той предупреждава управителя на тунела, че трябва да бъдат взети подходящи мерки за повишаване на безопасността, и уведомява за това служителя по безопасността.
3. Тунелът впоследствие става обект на разрешение за пускане в движение съгласно процедурата, предвидена в приложение II.

*Член 11***Тунели в експлоатация**

1. В случай на тунели, които вече са отворени за общо движение преди 30 април 2006 г., административният орган може да оцени тяхното съответствие с изискванията на настоящата директива до 30 октомври 2006 г., като отдели с особено внимание на досието за безопасност, предвидено в приложение II и въз основа на инспекция.

▼B

2. Ако е необходимо, управителят на тунела предлага на административния орган план за привеждане на тунела в съответствие с разпоредбите на настоящата директива, както и мерките за корекция, които възнамерява да приложи.
3. Административният орган одобрява мерките за корекция или изисква в тях да бъдат внесени изменения.
4. Впоследствие, ако мерките за корекция съдържат съществени изменения в конструкцията или експлоатацията на тунела, след като тези мерки са били приети, се прилага процедурата, предвидена в приложение II.
5. Държавите-членки представят на Комисията най-късно преди 30 април 2006 г. доклад за начина, по който възнамеряват да се съобразят с изискванията на настоящата директива, за предвидените мерки и, където е приложимо, за последиците от отварянето или затварянето на основните платна за достъп до тунела. За да се намалят максимално нарушенията и смущенията в движението на европейско равнище, Комисията може да насрочи наблюдения над графика за изпълнение на дейностите, имащи за цел осигуряването на съответствие на тунелите с изискванията на настоящата директива.
6. Обновяването на тунелите се извършва според определен график и приключва преди най-късно до 30 април 2014 г.
7. Когато общата дължина на тръбите на съществуващите тунели, разположени на територията на дадена държава-членка, разделена на общата дължина на частта от трансевропейската пътна мрежа, разположена на нейна територия, надвишава средната европейска величина, заинтересованата държава-членка може да продължи с 5 години сроковете, предвидени в параграф 6.

*Член 12***Периодични инспекции**

1. Административният орган контролира дали редовните инспекции са извършени от звеното за инспекция, за да се увери, че всички тунели, попадащи в приложното поле на настоящата разпоредба, отговарят на неговите разпоредби.
2. Интервалът между две последователни инспекции на даден тунел не надвишава шест години.
3. Когато, въз основа на доклад на звеното за инспекция, административният орган установи, че даден тунел не отговаря на разпоредбите на настоящата директива, той уведомява управителя на тунела и служителя по безопасността, че трябва да бъдат приети мерки за повишаване на безопасността на тунела. Административният орган определя условията на продължаването на експлоатацията на тунела или неговото повторно отваряне, които се прилагат, докато бъдат приведени в действие мерките за корекция, както и всички други съответни ограничения или условия.
4. Ако мерките за корекция съдържат съществено изменение на конструкцията или на експлоатацията на тунела, след като тези мерки са приети, тунелът става обект на ново разрешение за експлоатация съгласно процедурата, предвидена в приложение II.

*Член 13***Анализ на рисковете**

1. Анализ на рисковете се извършва при необходимост от орган, който е функционално независим от управителя на тунела. Съдържанието и резултатите от анализа на рисковете се добавят към

▼B

досието за безопасност, представено на административния орган. Става дума за анализ на рисковете за даден тунел, като се вземат предвид всички планови фактори и условията на движение, които оказват влияние върху безопасността, по-специално характеристиките и типа трафик, дължината и геометрията на тунела, както и прогнозираният брой тежкотоварни автомобили, които да преминават за един ден.

2. Държавите-членки се грижат на национално равнище да бъде използвана подробна и добре определена методология, която съответства на най-добрите налични практики, и информират Комисията за методологията, която прилагат; Комисията предоставя тази информация на разположение на другите държави-членки в електронен вид.

▼M1

3. До 30 април 2009 г. Комисията публикува доклад за практиките, следвани от държавите-членки. Ако е необходимо, тя прави предложения за приемането на съвместна и уеднаквена методология за анализ на рисковете съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 17, параграф 2.

▼B*Член 14***Дерогации от настоящата директива за иновационни техники**

1. За да се позволи инсталирането и използването на иновационно оборудване за безопасност или прилагането на иновационни процедури за безопасност, които предоставят равнище на защита, еквивалентно или по-високо от това на сегашните технологии, предписано в настоящата директива, административният орган може да допусне дерогация от изискванията на директивата въз основа на надлежно документирано искане, представено от управителя на тунела.

2. Ако административният орган има намерението да допусне такова дерогация, държавата-членка представя предварително на Комисията искане за дерогация, съдържащо първоначалното искане и становището на звеното за инспекция.

3. Комисията уведомява държавите-членки за искането в срок от един месец, считан от момента на получаването му.

4. Ако в срок от три месеца нито Комисията, нито някоя държава-членка не излезе с възражение, дерогацията се смята за приета и Комисията съответно уведомява за това всички държави-членки.

5. Ако бъдат формулирани възражения, Комисията прави предложение съгласно процедурата, посочена в член 17, параграф 2. Ако решението е отрицателно, административният орган не позволява дерогация.

6. След проучване, извършено в съответствие с процедурата, посочена в член 17, параграф 2, решение за допускане на дерогация може да разреши прилагането на въпросното дерогация и за други тунели.

7. Когато исканията за дерогация, представени на Комисията, оправдават това, тя публикува доклад за действащата практика в държавите-членки и, ако е необходимо, прави предложения за изменение на настоящата директива.

▼B*Член 15***Изготвяне на доклади**

1. На всеки две години държавите-членки изготвят доклади за пожарите в тунелите и за пътнотранспортните произшествия, които явно засягат безопасността на участниците в движението по пътищата в тунелите, както и за тяхната честота и причините за възникването им, оценяват ги и предоставят информацията за действителната роля и ефективността на оборудването и мерките за безопасност. Държавите-членки представят тези доклади на Комисията преди края на месец септември в годината, която следва периода, посочен в доклада. Комисията предоставя тези доклади на разположение на всички държави-членки.

2. Държавите-членки изработват план, съпроводен от график за поетапното прилагане на разпоредбите на настоящата директива за тунелите, които са вече в експлоатация така, както са описани в член 11, и го предават на Комисията най-късно до 30 октомври 2006 г. Впоследствие държавите-членки информират Комисията на всеки две години за напредъка на прилагането на плана и евентуалните изменения, внесени в него, до края на периода, предвиден в член 11, параграфи 6 и 7.

▼M1*Член 16***Привеждане в съответствие с техническия прогрес**

Комисията привежда в съответствие с техническия прогрес приложенията към настоящата директива. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 17, параграф 3.

*Член 17***Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се установява на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

▼B*Член 18***Транспониране**

1. Държавите-членки въвеждат в действие законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 30 април 2006 г. Те незабавно информират Комисията за текста на тези разпоредби, както и за таблица за съответствието между разпоредбите на настоящата директива и приетите национални разпоредби.

2. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

▼B

Член 19

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 20

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.



ПРИЛОЖЕНИЕ I

Мерки за безопасност по член 3

1. Основания за постановяване на мерки за безопасност
 - 1.1. Параметри на безопасност
 - 1.1.1. Мерките за безопасност, които ще се прилагат за даден тунел, се основават на системно проучване на всички аспекти на системата, която е съставена от инфраструктурата, експлоатацията, участниците в движението и превозните средства.
 - 1.1.2. Взимат се предвид следните параметри:
 - дължина на тунела,
 - брой тръби,
 - брой ленти,
 - геометрия на напречното сечение,
 - надлъжно сечение и план на трасето,
 - вид конструкция,
 - еднопосочно или двупосочно движение,
 - обем на трафика в тръба (включително разпределението ѝ във времето),
 - риск за претоварване (всекидневно или сезонно),
 - необходимо време за пристигане на място на спешните служби,
 - наличие и процентен дял на тежкотоварни автомобили,
 - наличие, процентен дял и тип превозни средства, превозващи опасни товари,
 - характеристики на платната за достъп,
 - ширина на лентите,
 - аспекти, свързани със скоростта,
 - географска и метеорологична обстановка.
 - 1.1.3. Когато даден тунел има специална характеристика по отношение на горепосочените параметри, се извършва анализ на рисковете съгласно член 13, за да се установи дали допълнителните мерки за безопасност и/или допълнителните съоръжения са необходими за осигуряване на по-високо равнище на безопасност в тунела. Този анализ на рисковете взема предвид евентуалните пътнотранспортни произшествия, които явно засягат безопасността на участниците в движението по пътя в тунелите, както и характера и значимостта на евентуалните им последици.
 - 1.2. Минимални изисквания
 - 1.2.1. За осигуряване на минимално равнище на безопасност в тунелите, които попадат в приложното поле на директивата, се прилагат поне мерките за безопасност, предвидени в следните параграфи. Възможно е в ограничена степен дерогация от изискванията при условие, че е била спазена долуописаната процедура.

Държавите-членки или административният орган изпращат на Комисията информация относно:
 - предвидената/ите ограничена/и дерогация/и,
 - задължителните причини, оправдаващи предвидената ограничена дерогация,
 - алтернативните мерки за намаляване на рисковете, които ще се прилагат или ще бъдат засилени за осигуряване на поне еквивалентно равнище на безопасност, като последното трябва да бъде придружено от анализ на съответните рискове.

▼B

Комисията предава това искане за ограничена дерогация на държавите-членки в най-кратки срокове и във всеки случай най-късно един месец, след като го е получила.

Ако в срок от три месеца, считано от получаването на искането от Комисията, нито една държава-членка не е изразила възражение, ограничената дерогация се счита за приета и Комисията уведомява за това всички държави-членки. Ако бъдат изразени възражения, Комисията изработва предложение съгласно процедурата, посочена в член 17, параграф 2. Ако решението е отрицателно, се отказва ограничената дерогация.

- 1.2.2. За да може терминалните устройства за връзка на участниците в движението с компютър във всички тунели, за които е приложима настоящата директива, да бъдат уеднаквени, не се позволява никаква дерогация от изискванията, предвидени в следващите точки, по отношение на проектирането на съоръженията за безопасност на разположение на участниците в движението в тунела (постове за спешна помощ, знаци, уширения на пътното платно, аварийни изходи, радио ретранслатори, когато такива се изискват).
- 1.3. Обем на трафика
 - 1.3.1. Когато в настоящото приложение е посочен терминът „обем на трафика“, той се отнася за средната годишна величина на дневния трафик, отчетен в даден тунел на платно. За да се определи обемът на трафика, всяко моторно превозно средство се счита за една единица.
 - 1.3.2. Когато броят на тежкотоварните автомобили с тегло над 3,5 т надвишава 15 % от средната годишна величина на дневния трафик, се отчита допълнителен риск и се той взима под внимание при увеличаване на обема на трафика в тунела при прилагането на следващите параграфи.
2. Мерки относно инфраструктурата
 - 2.1. Брой тръби и платна
 - 2.1.1. Предвиденият обем на трафика и безопасността представляват основни критерии за решаване дали да се построи тунел с една или с две тръби, като се взимат предвид някои аспекти като процентният дял на тежкотоварните автомобили, наклонът и дължината.
 - 2.1.2. Във всеки случай, когато за тунели в проект предвижданията за 15-годишен период показват, че обемът на трафика ще надвиши 10000 превозни средства на ден и на пътното платно, се предвижда тунел с две тръби с еднопосочно движение всяка към момента, в който това число бъде надхвърлено.
 - 2.1.3. С изключение на лентата за аварийно спиране, се поддържа еднакъв брой ленти във вътрешността и извън тунела. Всяко изменение на броя ленти се извършва на достатъчно разстояние от челото на тунела; това разстояние е най-малко равно на разстоянието, изминато за десет секунди от превозно средство, което се движи с максималната разрешена скорост. Когато географските условия възпрепятстват спазването на това разстояние, за повишаване на безопасността се взимат допълнителни и/или засилени мерки.
 - 2.2. Геометрия на тунела
 - 2.2.1. Безопасността се взима под внимание особено по време на проектирането на геометрията на напречното сечение, на трасето в план и в надлъжен профил на даден тунел, както и платната за достъп до него, тъй като тези параметри влияят сериозно върху вероятността и тежестта на пътнотранспортните произшествия.
 - 2.2.2. За нови тунели не се разрешават надлъжни наклони, по-големи от 5 %, ако не е възможно да се намери друго решение от географска гледна точка.
 - 2.2.3. В тунелите, чиито наклони са по-големи от 3 %, въз основа на анализ на рисковете се вземат допълнителни и/или засилени мерки за повишаване на безопасността.
 - 2.2.4. Когато ширината на лентата за ниска скорост е по-малка от 3,5 м и преминаването на тежкотоварни автомобили по тях е разрешено, въз

▼B

основа на анализ на рисковете се взимат допълнителни и/или засилени мерки за повишаване на безопасността.

- 2.3. Евакуационни ленти и аварийни изходи
- 2.3.1. В новите тунели без лента за аварийно спиране се предвиждат аварийни тротоари с по-високо равнище или не, които са предназначени за участниците в движението в тунела в случай на спиране на движението или на пътнотранспортно произшествие. Тази разпоредба не се прилага, ако структурните характеристики на тунела не го позволяват или го позволяват с цената на непропорционални разходи и ако тунелът е еднопосочен и оборудван с постояннодействаща система, която позволява наблюдение и затваряне на лентите.
- 2.3.2. В съществуващите тунели, в които няма нито лента за аварийно спиране, нито аварийен тротоар, се вземат допълнителни и/или засилени мерки за гарантиране на безопасността.
- 2.3.3. Аварийните изходи позволяват на участниците в движението да напуснат тунела без превозното си средство и да достигнат до сигурно място в случай на пътнотранспортно произшествие или пожар. Те позволяват също на спешните служби да влязат в тунела пеш. Примери за аварийни изходи са:
- преки изходи от тунела навън,
 - свързващи галерии между тръбите на един тунел,
 - изходи към аварийна галерия,
 - укритие с евакуационна лента, отделена от тръбата на тунела.
- 2.3.4. Не се допуска строежът на укрития без изходи, които да водят към евакуационни ленти навън.
- 2.3.5. Аварийни изходи се предвиждат, ако съответните анализи на рисковете, включително нахлуване на дим и скоростта му на разпространение при местните условия, показва, че вентилацията и другите устройства са недостатъчни за гарантиране на безопасността на участниците в движението по пътя.
- 2.3.6. Във всеки случай, при нови тунели се предвиждат аварийни изходи, когато обемът на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента.
- 2.3.7. В съществуващите тунели с повече от 1 000 м дължина и чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента, се преценява дали построяването на нови аварийни изходи е осъществимо и ефикасно решение.
- 2.3.8. Когато са предвидени аварийни изходи, разстоянието между два аварийни изхода не надвишава 500 м.
- 2.3.9. Подходящи средства, като врати, възпрепятстват разпространението на дима и на горещината към евакуационните ленти, намиращи се зад аварийните изходи, за да могат участниците в движението в тунела да излязат навън в условия на безопасност и за да могат спешните служби да имат достъп до тунела.
- 2.4. Достъп на спешните служби
- 2.4.1. В тунелите с две тръби, при които тръбите са на еднакво или на почти еднакво равнище, свързващите галерии могат да бъдат използвани от спешните служби най-малко на всеки 1 500 м.
- 2.4.2. Доколкото това е възможно от географска гледна точка, се предвижда пресичането на централния насип (средната ивица) да може да става от външната страна на всяко чело на тунел с две или повече тръби. Тази мярка позволява на спешните служби да имат незабавен достъп до едната или до другата тръба.
- 2.5. Уширения на пътното платно
- 2.5.1. За новите двупосочни тунели с дължина над 1 500 м, чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента, уширенията на пътното платно се разполагат на разстояния, не по-големи от 1 000 м, ако не са предвидени ленти за аварийно спиране.

▼B

- 2.5.2. В съществуващите двупосочни тунели с дължина над 1 500 м, чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента и които не разполагат с ленти за аварийно спиране, следва да се прецени дали използването на уширения на пътното платно е осъществимо и ефикасно решение.
- 2.5.3. Когато структурните характеристики на тунела не го позволяват или го позволяват с цената на непропорционални разходи, не следва да се предвиждат уширения на пътното платно, ако общата ширина на тунела, която е достъпна за превозни средства, с изключение на свръхиздигнатите части и нормалните платна за движение, е най-малкото равна на нормално платно за движение.
- 2.5.4. Уширенията на платното разполагат с пост за оказване на първа помощ.
- 2.6. Дренаж
- 2.6.1. Отвеждането на запалимите и токсични течности се осигурява от добре изчислени канавки или други средства в сечението на тунелите, в които е разрешен превозът на опасни товари. Освен това, системата за дренаж се проектира и поддържа така, че да възпрепятства разпространението на огъня и проникването на запалимите и токсични течности във вътрешността на тръбите или между тръбите.
- 2.6.2. Ако в съществуващите тунели това изискване не може да бъде спазено или може да бъде спазено с цената на непропорционални разходи, следва това да се има предвид при взимане на решение дали превозът на опасни товари може да бъде разрешен въз основа на анализ на съответните рискове.
- 2.7. Пожароустойчивост на структурите
- Основната структура на всички тунели, където местно срутване на структурата може да доведе до катастрофални последици, напр. покрити с вода тунели или тунели, които могат да предизвикат срутването на важни съседни структури, трябва да притежава достатъчно равнище на пожароустойчивост.
- 2.8. Осветление
- 2.8.1. Нормалното осветление трябва да осигурява на водачите минимална видимост денем и нощем в зоната на входа, както и във вътрешността на тунела.
- 2.8.2. Аварийното осветление трябва да осигурява минимална видимост на участниците в движението в тунела, за да им позволи да се евакуират от него с превозните им средства в случай на спиране на електрозахранването.
- 2.8.3. Евакуационното осветление, като светещи бализи, разположено на височина не повече от 1,5 м, направлява участниците в движението при аварийно евакуиране от тунела пеш.
- 2.9. Вентилация
- 2.9.1. При създаването на проекта, при строежа и при оперирането на вентилационната система се взима предвид:
- контролът на замърсителите, които се отделят от пътните превозни средства при нормални условия на движение и във върхови часове,
 - контролът на замърсителите които се отделят от пътните превозни средства, когато движението е спряно поради авария или пътнотранспортно произшествие,
 - контролът на топлината и на дима в случай на пожар.
- 2.9.2. Механична вентилационна система се инсталира във всички тунели с дължина над 1 000 м, чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента.
- 2.9.3. В тунели с двупосочно и/или натоварено едностранно движение надлъжна вентилация се разрешава само ако анализът на рисковете, осъществен съгласно член 13, показва, че такава е приемлива и/или че са взети специфични мерки, като например

▼B

адекватно управление на движението, по-къси разстояния между аварийните изходи, аварийни дымоотводи на равни разстояния.

- 2.9.4. Напречните или полунапречните вентилационни системи се използват в тунели, където е необходима механична вентилационна система и където не е разрешена надлъжната вентилационна система съгласно точка 2.9.3. Тези системи трябва да са в състояние да отвеждат дима в случай на пожар.
- 2.9.5. За тунелите с двупосочно движение с дължина над 3 000 м, чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента и които разполагат с контролно-команден пост и с напречна или полунапречна вентилация, се взимат долуописаните минимални мерки относно вентилацията:
- инсталират се въздухоотводи и дымоотводи, които могат да се управляват поотделно или по групи,
 - надлъжната скорост на въздуха се измерва постоянно и процесът на управление на вентилационната система (въздухоотводи и дымоотводи, вентилатори и др.) съответно се регулира.
- 2.10. Аварийни постове
- 2.10.1. Аварийните постове са предназначени да предоставят различно оборудване за безопасност, по-специално телефони за спешна помощ и пожарогасители, но не са създадени за защита на участниците в движението на пътя срещу въздействията от пожар.
- 2.10.2. Аварийните постове могат да се състоят от шкаф, разположен на страничната стена на тунела или, за предпочитане, в ниша в страничната стена. Те са оборудвани най-малко с един телефон за спешна помощ и с два пожарогасителя.
- 2.10.2. Аварийните постове са предвидени в челата на тунелите и във вътрешността им на разстояния, които за новите тунели не надвишават 150 м и които, за съществуващите тунели, не надвишават 250 м.
- 2.11. Водоснабдяване
- Всички тунели разполагат с водоснабдяване. Противопожарните стълбове са предвидени близо до челата и във вътрешността на тунелите на разстояния, които не надвишават 250 м. Ако не е осигурено водоснабдяване, е задължително да се провери дали е осигурено достатъчно количество вода по друг начин.
- 2.12. Пътни знаци
- Използват се специфични пътни знаци за обозначаване на всички съоръжения за безопасност, предназначени за участниците в движението на тунела. Знаците и табелите, които се използват в тунелите, фигурират в приложение III.
- 2.13. Контролно-команден пост
- 2.13.1. Всички тунели с повече от 3 000 м дължина, чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента, имат контролно-команден пост.
- 2.13.2. Наблюдението на повече от един тунел може да бъде централизирано в един контролно-команден пост.
- 2.14. Системи за мониторинг
- 2.14.1. Във всички тунели, които разполагат с контролно-команден пост, се инсталират системи за видеонаблюдение и система, която е в състояние да открива автоматично смущения в движението (като спрели в тунела превозни средства) и/или пожари.
- 2.14.2. Във всички тунели, които не разполагат с контролно-команден пост, се инсталират системи за автоматично откриване на пожар, когато задействането на механична вентилация за овладяване на дима е различно от автоматичното задействане на вентилацията за овладяване на замърсителите.
- 2.15. Оборудване за затваряне на тунела
- 2.15.1. Във всички тунели с дължина над 1 000 м се инсталират светофари преди входа така, че тунелите да могат да бъдат затворени при

▼B

авария. Допълнителни средства, като електронни информационни табла и бариери, могат да бъдат предвидени за гарантиране на адекватно спазване на знаците.

- 2.15.2. Във вътрешността на всички тунели с дължина над 3 000 м, които разполагат с контролно-команден пост и чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента, се препоръчва предвиждането на разстояния, не по-големи от 1 000 м, при разполагането на оборудване, предназначено за аварийно спиране на превозните средства. Това оборудване се състои от светофари и евентуално от допълнителни средства, като високоговорители, електронни информационни табла и бариери.
- 2.16. Системи за комуникация
- 2.16.1. Във всеки тунел с дължина над 1 000 м и чийто обем на трафика надвишава 2 000 превозни средства на лента, се инсталира оборудване за радиопредаване на честотите на спешните служби.
- 2.16.2. Когато има контролно-команден пост, е възможно да се прекъсне радиопредаването на станциите, предназначени за участниците в движението на тунела, когато такова е налице, за да се предадат спешни повиквания.
- 2.16.3. Укритията и другите съоръжения, в които участниците в движението, които се евакуират от тунела, трябва да изчакат, преди да могат да излязат навън, са оборудвани с високоговорители за информация на участниците в движението.
- 2.17. Електрозахранване и електрически вериги
- 2.17.1. Всички тунели се оборудват с аварийно електрозахранване, което е в състояние да осигури действието на аварийното оборудване, крайно необходимо при евакуация, докато участниците в движението бъдат евакуирани от тунела.
- 2.17.2. Електрическите вериги, измервателните вериги и контролните вериги са проектирани така, че локално спиране, дължащо се например на пожар, да не попречи на незасегнатите вериги.
- 2.18. Пожароустойчивост на оборудването
- Равнището на пожароустойчивост на цялото оборудване на тунела отчита технологичните възможности и има за цел да поддържа необходимите аварийни функции в случай на пожар.
- 2.19. Информативна обзорна таблица за минималните изисквания
- Долупосочената таблица съдържа информативен обзор на минималните изисквания, предвидени в предишните точки. Минималните изисквания са в работната част на настоящото приложение.



ИНФОРМАТИВНА ОБЗОРНА ТАБЛИЦА НА МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

	Условия, при които прилагането става задължително, или забележки	Трафик > 2000 превозни средства на лента			Условия, при които прилагането става задължително, или забележки
		500 — 1000 м	1000 — 3000 м	> 3000 м	
Структурни мерки	2 тръби или повече				Задължително, когато превижданията за 15 г. сочат, че трафикът ще е > 10 000 прев. ср. на лента
	Наклони ≤ 5%	*	*	*	Задължително, освен ако това не е възможно от географска гледна точка
	Трогоари	*	*	*	Задължително, когато няма лента за аварийно спиране, освен ако не е спазено условието от точка 2.3.1 В съществуващите тунели, в които няма нито лента за аварийно спиране, нито трогоар, се взимат допълнителни/засилени мерки за безопасност
	Аварийни изходи най-малко на всеки 500 м	○	*	*	Построяване на аварийни изходи в съществуващите тунели — оценка за всеки случай поотделно
	Свързващи галерии за спешните служби най-малко на всеки 1500 м	○	○/●	●	Задължително в тунелите с две тръби с дължина над 3500 м
	Пресичане на централния насип от външната страна на всяко чело на тунела	●	●	●	Задължително отвън на тунелите с две или повече тръби всеки път, когато това е възможно от географска гледна точка.
	Уширения на пътното платно най-малко на всеки 1000 м	○	○/●	○/●	Задължително в новите двупосочни тунели > 1500 м без лента за аварийно спиране. В съществуващите двупосочни тунели > 1500 м — зависи от анализа. Както за новите тунели, така и за съществуващите тунели, зависи от допълнителната използвана ширина на тунела
Дренаж на запалими и токсични течности	*	*	*	Задължително, когато е разрешен превозът на опасни товари	
Пожароустойчивост на структурите	●	●	●	Задължително, когато местно срутване може да причини катастрофални последици	

● задължително за всички тунели

○ незадължително

* задължително с изключения

● препоръчително



ИНФОРМАТИВНА ОБЗОРНА ТАБЛИЦА НА МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

		Трафик ≤ 2000 превозни средства на лента				Трафик > 2000 превозни средства на лента				Условия, при които прилагането става задължително, или забележки		
		500 — 1000 м		> 1000 м		500 — 1000 м		1000 — 3000 м			> 3000 м	
		●	○	●	○	●	○	●	○		●	○
Осветление	Нормално осветление	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	
	Аварийно осветление	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	
	Евакуационно осветление	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	
Вентилация	Механична вентилация	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	Специални устройства за (полу-)напречна вентилация	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Задължителни в двупосочни тунели, когато има контролно-команден пост
Аварийни постове	Най-малко на всеки 150 м	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	Оборудвани с телефон и 2 пожарогасителя. В съществуващите тунели е разрешено максимално разстояние от 250 м
Водопровод	Най-малко на всеки 250 м	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	Ако не е осигурен водопровод, задължително е доставянето на достатъчно количество вода по друг начин
Пътни знаци		●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	За всички преведени съоръжения за безопасност за участниците в движението в тунела (вж. приложение III)
Контролно-команден пост		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Това наблюдение над няколко тунела може да бъде централизирано в един контролно-команден пост
	Система за видеонаблюдение	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Задължително, когато има контролно-команден пост.
Системи за мониторинг	Система за автоматично откриване на аварии/пожар	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	Една от двете системи е задължителна в тунели, оборудвани с контролно-команден пост.
	Оборудване за затваряне на тунела	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Препоръчително, ако има контролно-команден пост и дължината надвишава 3000 м



		ИНФОРМАТИВНА ОБЗОРНА ТАБЛИЦА НА МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ						Условия, при които прилагането става задължително, или забележки
		Трафик ≤ 2000 превозни средства на лента		Трафик > 2000 превозни средства на лента				
		500 — 1000 м	> 1000 м	500 — 1000 м	1000 — 3000 м	> 3000 м		
Системи за комуникация	Радиотрансмисия за спешните служби	○	○	○	●	●		
	Спешни радиопризиви към участниците в движението	●	●	●	●	●	Задължително, когато радиото е необходимо за участниците в движението в тунела и когато има контролно-команден пост	
	Високоговорители в укритията и на изходите	●	●	●	●	●	Задължително, когато участниците в движението в тунела трябва да изчакат, преди да излизат навън	
Аварийно електрозахранване		●	●	●	●	●	За осигуряване на действието на съоръженията за безопасност, неизбежни поне при евакуацията на участниците в движението в тунела	
Пожароустойчивост на оборудването		●	●	●	●	●	Има за цел подпождането на необходимите функции за безопасност	

▼B

3. Мерки относно експлоатацията
 - 3.1. Средства за експлоатация

Експлоатацията се организира и разполага с подходящи средства така, че да осигури непрекъснатостта и безопасността на движението през тунела. Експлоатационният персонал, както и спешните служби, получават подходяща първоначална и последваща подготовка.
 - 3.2. Планове за аварийна намеса

За тунелите се изработват планове за аварийна намеса. В трансграничните тунели двете държави-членки излизат с единен двунационален план за аварийна намеса.
 - 3.3. Работи в тунелите

Частичното или цялостно затваряне на лентите, което се налага поради планирани строителни дейности или за поддръжка винаги започва извън тунела. За тази цел могат да бъдат използвани електронни информационни табла, светофари и механични бариери.
 - 3.4. Управление на пътнотранспортните произшествия и аварии

В случай на тежко пътнотранспортно произшествие или авария всички засегнати тръби на тунела незабавно биват затваряни за движение.

Това се извършва чрез едновременното задействане не само на горепосочените устройства на порталите на тунела, но също и на електронните информационни табла, на светофарите и на механичните бариери, евентуално налични във вътрешността на тунела с цел възможно най-бързото блокиране на всякакво движение както във вътрешността, така и извън тунела. В тунели с дължина по-малко от 1 000 м затварянето може да бъде осъществено по други начини. Движението се управлява така, че незасегнатите превозни средства да могат да напуснат бързо тунела.

Необходимото време за спешните служби за пристигане на местопроизшествието в тунел трябва да е възможно най-краткото и се измерва по време на периодични упражнения. Освен това, то може да бъде измервано и при аварии. В големите тунели с двупосочно движение и с висок обем на трафика, анализ на рисковете, извършен съгласно член 13, определя дали спешните служби могат да бъдат изпратени на двата края на тунела.
 - 3.5. Дейност на контролно-командния пост

За всички тунели, за които се изисква контролно-команден пост, включително трансграничните тунели, един-единствен контролно-команден пост управлява изцяло положението във всеки момент.
 - 3.6. Затваряне на тунелите

В случай на затваряне на даден тунел (краткосрочно или продължително), участниците в движението биват уведомени за най-добрите възможни заместващи маршрути посредством лесно достъпни информационни системи.

Всеки аварийен план трябва да съдържа систематично обозначаване на заместващите маршрути. Последните трябва да са създадени с цел възможно най-добра защита на пътния поток и максимално намаляване на вторичните въздействия върху безопасността в съседните зони.

Държавите-членки следва да положат всички разумни усилия за избягване на ситуация, при която вследствие на лоши метеорологични условия, участниците в движението да не могат да ползват даден трансграничен тунел.
 - 3.7. Превоз на опасни товари

Долупосочените мерки се прилагат относно достъпа до тунелите на превозни средства за превоз на опасни товари, както са определени в съответното европейско законодателство за превоза на опасни товари по шосе:

 - извършване на анализ на рисковете съгласно член 13, преди установяването или изменението на разпоредбите и изискванията относно превоза на опасни товари през тунели,

▼B

- поставянето на подходящи знаци преди последния възможен изход по посока на движението в тунела, както и на входовете на тунела за прилагане на разпоредбите, както и поставянето им по-рано, за да могат водачите да избират заместващи маршрути,
- предвиждането на специфични експлоатационни мерки за намаляване на рисковете, които засягат всички или част от превозните средства за превоз на опасни товари в тунелите, като обявяването преди входа или преминаването им, съпроводени от ескорт придружаващи превозни средства. Всеки случай се разглежда поотделно вследствие на горепосочения анализ на рисковете.

3.8. Изпреварване в тунелите

Анализ на рисковете се извършва, за да се реши дали на тежкотоварните автомобили трябва да се разреши да изпреварват в тунелите с много ленти за движение във всяка посока.

3.9. Дистанция между превозните средства и скорост

Въпросът за подходящата скорост на превозните средства и безопасната дистанция между тях е особено важен за тунелите и следва да му се отдели голямо внимание. Става дума по-специално за препоръки към участниците в движението на тунелите относно подходящата скорост и дистанция. При необходимост се въвеждат в действие мерки от задължителен характер.

При нормални обстоятелства водачите на леки автомобили следва да спазват минимална дистанция спрямо предходното превозно средство, равна на разстоянието, изминавано от превозното средство за две секунди. За тежкотоварните автомобили тази дистанция следва да се удвои.

В случай на спиране на движението в тунел, участниците в движението на пътя следва да спазват минимална дистанция от 5 метра от предходното превозно средство, освен ако това е невъзможно поради аварийното спиране.

4. Информационни кампании

Информационните кампании по безопасността в тунелите се организират редовно и се осъществяват в сътрудничество със заинтересованите страни въз основа на координирани действия на международни организации. Тези кампании обхващат подходящото поведение на участниците в пътното движение, когато навлизат в тунел и когато го пресичат, по-специално при повреда на превозното средство, при задръстване, при пътнотранспортно произшествие или при пожар.

Информациите за наличното оборудване за безопасност и за подходящото поведение на участниците в движението в тунелите се предоставят на места, които са удобни за участниците в движението в тунела (например на местата за почивка преди тунелите, на входовете на тунелите, когато движението е спряно, или по Интернет).



ПРИЛОЖЕНИЕ II

Одобрение на проекта, досие за безопасност, пускане в експлоатация на тунел, изменения и периодични упражнения

1. Одобрение на проекта
 - 1.1. Разпоредбите на настоящата директива са приложими от началото на предварителните проучвания на даден тунел.
 - 1.2. Преди започването на строителните работи управителят на тунела изработва досието за безопасност, описано в точки 2.2 и 2.3 за тунел в проектен стадий, и се консултира със служителя по безопасността. Управителят на тунела представя на административния орган досието за безопасност, към което добавя становището на служителя по безопасността и/или на звеното за инспекция, ако е налице.
 - 1.3. Компетентният орган одобрява или не проекта и информира за своето решение управителя на тунела и административния орган.
2. Досие за безопасност
 - 2.1. Управителят на тунела изработва досие за безопасността на всеки тунел и го актуализира непрекъснато. Той представя копие на служителя по безопасността.
 - 2.2. Досието за безопасност описва превантивните мерки и мерките за безопасност, които са необходими за гарантиране на безопасността на участниците в движението, като се взимат под внимание лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания, характерът на маршрута, конфигурацията на тунела, подстъпите към него, характеристиките на трафика и възможностите за действие на спешните служби, определени в член 2 на настоящата директива.
 - 2.3. Досието за безопасност на даден тунел в проектен стадий включва по-специално:
 - описание на проектния обект, както и на подстъпите към него, което се съпровожда от необходимите планове за разбиране на проекта му и на предвидените експлоатационни разпоредби,
 - проучване с цел предвиждане на трафика, което обяснява и обосновава предвидения режим за превоз на опасни товари, съпроводено от анализ на рисковете съгласно приложение I, точка 3.7,
 - специфично проучване на опасностите, описващо потенциалните пътнотранспортни произшествия, които явно застрашават безопасността на участниците в пътното движение през тунелите и които са в състояние да се случат в експлоатационната фаза, както и характера и важноста на евентуалните им последици; това проучване трябва да обяснява и обосновава мерките за намаляване на вероятността от пътнотранспортни произшествия и ограничаване на последиците,
 - становище за безопасността, изработено от експерт или от компетентен в областта орган, който би могъл да е звеното за инспекция.
 - 2.4. Досието за безопасност на един тунел, намиращ се в стадий на пускане в експлоатация, включва, освен елементите, посочени за проектния стадий:
 - описание на организацията, на човешките и материалните ресурси, както и на предвидените от управителя на тунела разпореджения за осигуряване на експлоатацията и на поддръжката на обекта,
 - плана за аварийна намеса, изработен във връзка със спешните служби, който взема предвид също лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания,
 - описание на постоянно действащото устройство за обратна връзка, което позволява записването и анализа на значителни аварии и пътнотранспортни произшествия.

▼B

- 2.5. Досието за безопасност на даден тунел в експлоатация включва, освен елементите, посочени за стадия на пускане в експлоатация:
- отчет и анализ на сериозните аварии и пътнотранспортни произшествия, случили се от влизането в сила на настоящата директива,
 - списък с извършените упражнения за безопасност и анализ на извлечените поуки.
3. Пускане в експлоатация
- 3.1. Първоначалното отваряне за движение на тунел се подчинява на разрешение, издадено от административния орган (разрешение за пускане в експлоатация) съгласно долупоисаната процедура.
- 3.2. Тази процедура е приложима както за повторното отваряне за движение на тунел след всяка сериозна промяна в конструкцията и в експлоатацията, или след всички дейности по съществено изменение на обекта, които биха могли да изменят значително някой от основополагащите елементи на досието за безопасност.
- 3.3. Управителят на тунела представя посоченото в точка 2.4 досие за безопасност на служителя по безопасността, който дава своето становище за откриването на тунела за обществено движение.
- 3.4. Управителят на тунела предоставя това досие за безопасност на административния орган, като добавя становището на служителя по безопасността. Административният орган решава дали да разреши или не отварянето на тунела за движение с ограничителни условия и уведомява за това свое решение управителя на тунела. Копие от това решение се изпраща на спешните служби.
4. Изменения
- 4.1. За всяко съществено изменение в структурата, в оборудването или в експлоатацията, което може да промени значително някой от основополагащите елементи на досието за безопасност, управителят на тунела изисква ново разрешение за експлоатация, което се основава на процедурата, описана в точка 3.
- 4.2. Управителят на тунела уведомява служителя по безопасността за всяко друго изменение в конструкцията и експлоатацията. Освен това, преди всички дейности по изменение на обекта, управителят на тунела предоставя на служителя по безопасността документация, която съдържа подробно описание на предложенията.
- 4.3. Служителят по безопасността проучва последиците от измененията и, във всеки случай, дава своето становище на управителя на тунела, който изпраща копие от него на административния орган и на спешните служби.
5. Периодични изпитвания
- Управителят на тунела и спешните служби организират в сътрудничество със служителя по безопасността периодични изпитвания съвместно за персонала на тунела и спешните служби.
- Тези изпитвания:
- следва да бъдат колкото е възможно по-реалистични и да отговарят на определени сценарии на аварии,
 - следва да дават ясни резултати,
 - следва да не допускат причиняване на щети на тунела, и
 - могат да бъдат осъществени също отчасти под формата на упражнения на маса или упражнения за компютърно симулиране за постигане на допълнителни резултати.
- a) изпитванията в естествени размери, протичащи при максимално реалистични условия, се извършват най-малко веднъж на всеки четири години. Затварянето на тунела се изисква само ако могат да бъдат приети приемливи предпазни мерки за отклоняване на движението. Частични изпитвания и/или симулация се извършват на интервал от една година. В зоните, в които няколко тунела са разположени в непосредствена близост един до друг, изпитването в естествени размери трябва да бъде осъществено поне в един от тези тунели;

▼B

- б) служителят по безопасността и спешните служби оценяват съвместно тези изпитвания, изработват доклад и подготвят подходящи предложения.



ПРИЛОЖЕНИЕ III

Поставяне на знаци в тунелите

1. Общи изисквания

По-долу са показани пътните знаци и символи, които трябва да бъдат използвани за тунелите. Освен ако е предвидено друго, посочените в настоящия раздел пътни знаци са описани във Виенската конвенция от 1968 г. за пътните знаци и сигнализация.

За да се улесни възприемането на знаците на международно равнище, системата на знаците и сигнализацията, предвидени в настоящото приложение, се основава на използването на форми и цветове, които са характерни за всяка категория знаци, както и винаги, когато това е възможно, по-скоро на използването на графически символи, отколкото на надписи. Когато държавите-членки сметнат за необходимо да изменят предвидените знаци и символи, те не трябва да променят съществените им характеристики. Когато държавите-членки не прилагат Виенската конвенция, предвидените знаци и символи могат да бъдат изменени, доколкото извършените изменения не променят съществено значението.

1.1. Пътните знаци се използват за означаване на следните съоръжения за безопасност в тунелите:

- уширения на пътното платно,
- аварийни изходи: същият знак се използва за всички типове аварийни изходи,
- евакуационни пътища: двата най-близки аварийни изхода се обозначават със знаци, разположени на стените на тунела на разстояние, не по-големи от 25 м, на височина от 1 до 1,5 м над равнището на евакуационния път, с обозначение на разстоянията до изходите,
- аварийни постове: знаци, които обозначават наличието на телефон за спешна помощ и пожарогасители.

1.2. Радио

В тунелите, в които участниците в движението могат да получават информация от своите радиоприемници, подходящи знаци, разположени преди входа на тунела, уведомяват участниците за начина на получаване на тези информации.

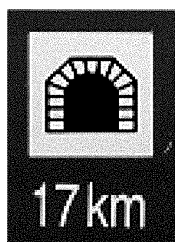
1.3. Знаците и обозначенията са изработени и разположени така, че да бъдат ясно видими.

2. Описание на знаците и табелите

Държавите-членки използват подходящи знаци, ако е необходимо, в зоната на предварителна сигнализация на тунела, във вътрешността на тунела и след края на тунела. За определяне на знаците, които ще се използват в тунела, се взимат предвид местните условия на движение и на строителство, както и други местни условия. Използват се знаци, съобразени с Виенската конвенция за пътните знаци и сигнализация, с изключение на държавите-членки, в които Виенската конвенция не се прилага.

2.1. Знак „Тунел“

Знакът, посочен настреща, е разположен на всеки вход на тунела:



Знак E11A за пътните тунели, предвиден във Виенската конвенция.

▼ В

Дължината е посочена или в долната страна на знака, или на допълнителна табела H2.

За тунели с дължина над 3 000 м разстоянието, оставащо за пропътуване в тунела, се посочва на всеки 1 000 м.

Името на тунела може също да бъде обозначено.

2.2. Маркировка на пътното платно

За разграничаване на пътното платно следва да се използва съответната маркировка.

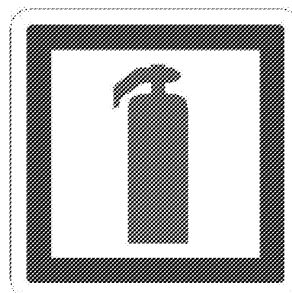
В случаи на тунели с двупосочно движение следва да бъдат използвани ясно видими средства по протежение на средната линия (единична или двойна), разделяща двете посоки на движение.

2.3. Знаци и табели за обозначаване на съоръжения

Аварийни постове

Аварийните постове са оборудвани с информационни знаци, които са знаци F съгласно Виенската конвенция, и обозначават оборудването на разположение на участниците в движението, като:

Телефон за
спешна помощ



Пожарогасител

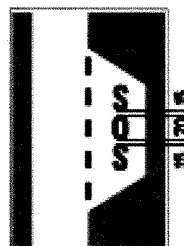
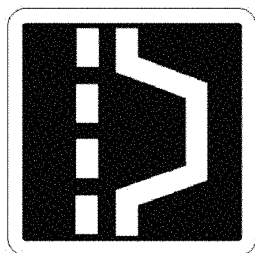
В аварийните постове, които са разделени от тунела чрез врата, максимално ясно четлив текст на съответните езици сочи, че аварийният пост не осигурява защита в случай на пожар. Например:

„ТАЗИ ЗОНА НЕ ОСИГУРЯВА НИКАКВА ЗАЩИТА СРЕЩУ ПОЖАР

Следвайте знаците, за да стигнете до аварийните изходи“

Уширения на пътното платно

Знаците, които обозначават уширение на пътното платно, следва да бъдат знаци E съгласно Виенската конвенция. Телефоните и пожарогасителите се обозначават чрез допълнителна табела или са вписани в самия знак.



▼B

Аварийни изходи

Знаците, които обозначават аварийни изходи, следва да бъдат знаци G съгласно Виенската конвенция. Например:

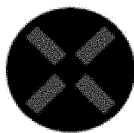


Необходимо е също на страничните стени на тунела да се обозначат двата най-близки изхода. Например:



Знаци за обозначение на пътища

Тези знаци могат да бъдат кръгли или правоъгълни



Електронни информационни табла

Всички електронни информационни табла дават ясни пояснения за информация на участниците в движението в тунела за задръстване, за повреда, за пътнотранспортно произшествие, за пожар и за всякаква друга опасност.