

32004L0054

30.4.2004

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 167/39

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/54/ES**ze dne 29. dubna 2004****o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise ve své bílé knize ze dne 12. září 2001 „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí“ oznámila, že navrhne minimální bezpečnostní požadavky na tunely náležející k transevropské silniční síti.
- (2) Dopravní systém, zejména transevropská silniční síť definovaná v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ⁽⁴⁾, má zvláště důležitou úlohu při podpoře evropské integrace a zajišťování vysoké životní úrovně občanů Evropy. Evropské společenství odpovídá za zajištění vysoké, jednotné a trvalé úrovně bezpečnosti, služeb a pohodlí na transevropské silniční síti.
- (3) Tunely delší než 500 m jsou významnými stavbami, které usnadňují spojení rozlehlých oblastí Evropy a hrají rozhodující úlohu ve fungování a rozvoji regionálních ekonomik.

(4) Evropská rada při různých příležitostech, a zejména na zasedání v Laekenu ve dnech 14. a 15. prosince 2001, zdůraznila naléhavost opatření, která je třeba přijmout ke zlepšení bezpečnosti tunelů.

(5) Ministři dopravy Rakouska, Francie, Německa, Itálie a Švýcarska se sešli dne 30. listopadu 2001 v Curychu a přijali společné prohlášení, které doporučuje sjednocení vnitrostátních právních předpisů týkajících se nejnovějších sjednocených požadavků na zvýšení bezpečnosti v dlouhých tunelech.

(6) Jelikož cíle navrhovaného opatření, totiž dosažení jednotné, trvalé a vysoké úrovně bezpečnosti všech občanů Evropy v silničních tunelech, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej, z důvodů úrovně požadované harmonizace, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(7) Nedávné nehody v tunelech zdůrazňují jejich význam z lidského, hospodářského a kulturního hlediska.

(8) Některé tunely v Evropě, které byly uvedeny do provozu již před značnou dobou, byly konstruovány za technických možností a dopravních podmínek, které se velmi lišily od stávajících. Proto existují rozdílné úrovně v bezpečnosti, což musí být napraveno.

(9) Bezpečnost v tunelech vyžaduje řadu opatření, která se vztahují mimo jiné k prostorovému uspořádání tunelu a jeho konstrukci, bezpečnostnímu vybavení včetně dopravního značení, řízení dopravy, výcviku záchranných služeb, činností při mimořádných událostech, poskytování informací pro uživatele o nevhodnějším chování v tunelech a lepší komunikaci mezi příslušnými orgány a záchrannými službami, jako je policie, hasiči a záchranné týmy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 220, 16.9.2003, s. 26.

⁽²⁾ Úř. věst. C 256, 24.10.2003, s. 64.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 9. října 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 26. února 2004 (Úř. věst. C 95 E, 20.4.2004, s. 31) a postoj Evropského parlamentu ze dne 20. dubna 2004 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 2003.

- (10) Jak jasně ukázala práce Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (EHK OSN), je chování uživatelů komunikace rozhodujícím prvkem bezpečnosti v tunelu.
- (11) Bezpečnostní opatření by měla umožnit účastníkům nehod jejich záchranu a uživatelům komunikace by měla umožnit, aby bezprostředně jednali tak, aby předešli závažnějším následkům, a měla by zajistit, aby záchranné služby mohly jednat účinně, ochránit životní prostředí a omezovat hmotné škody.
- (12) Zdokonalení, která přináší tato směrnice, zlepši bezpečnostní podmínky všech uživatelů, včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jelikož je pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace obtížnější uniknout v případě nouze, měla by být jejich bezpečnosti věnována zvýšená pozornost.
- (13) Za účelem uplatnění vyváženého přístupu a vzhledem k vysokým nákladům na opatření by mělo být definováno minimální bezpečnostní vybavení, přičemž se přihlíží k očekávanému složení a intenzitě dopravy v každém tunelu.
- (14) Mezinárodní orgány jako Světová silniční asociace (World Road Association) a EHK OSN vydávají již delší dobu neocenitelná doporučení, která pomáhají při zdokonalování a sjednocování bezpečnostního vybavení a pravidel silničního provozu v silničních tunelech. Tato doporučení však nejsou závazná a jejich skutečné možnosti mohou být maximálně využity, jen pokud se požadavky těchto doporučení stanou závaznými prostřednictvím právních předpisů.
- (15) Zachování vysoké úrovně bezpečnosti vyžaduje řádnou údržbu bezpečnostních zařízení v tunelech. Výměna informací mezi členskými státy o moderní bezpečnostní technice a výměna údajů o nehodách a mimořádných událostech by měla být systematicky organizována.
- (16) S cílem zajistit, aby požadavky této směrnice byly správci tunelů řádně uplatněny, by měly členské státy určit jeden nebo více orgánů, které budou na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni příslušné zajišťovat, že jsou dodržovány veškeré aspekty bezpečnosti v tunelech.
- (17) Pro provádění této směrnice je zapotřebí pružný a odstupňovaný časový plán. Ten umožní dokončení nejnaléhavějších prací bez zásadního narušení systému dopravy a bez vzniku překážek při provádění veřejných prací v členských státech.
- (18) Náklady na obnovu stávajících tunelů se u jednotlivých členských států značně liší, zejména z geografických důvodů, a členským státům by mělo být umožněno časově uspořádat všechny modernizační práce potřebné k splnění požadavků této směrnice v případech, kde hustota tunelů na jejich území značně převyšuje evropský průměr.
- (19) Pro tunely, které jsou již v provozu nebo jejichž stavba již byla povolena, ale které ještě nebyly otevřeny pro veřejnost do 24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost, by měly členské státy mít možnost přijmout opatření ke snížení rizik jako alternativu k uplatnění požadavků směrnice v případech, kdy tunel neumožní provést stavební řešení za přiměřených nákladů.
- (20) Ke zlepšování bezpečnosti tunelů je stále nezbytné využívat technický pokrok. Měl by být zaveden postup, který Komisi umožní přizpůsobit požadavky této směrnice technickému pokroku. Tento postup by měl být rovněž použit k zavedení harmonizované metody analýzy rizik.
- (21) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999, kterým se stanoví postupy pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (22) Členské státy by měly Komisi předat zprávu o opatřeních, která zamýšlejí přijmout ke splnění požadavků této směrnice, za účelem synchronizace prací na úrovni Společenství s cílem snížit narušení dopravního provozu.
- (23) Pokud je na základě požadavků této směrnice uloženo, aby ve fázi projektování nebo stavby bylo počítáno se stavbou druhé tunelové trouby, měla by být tato trouba, která se má postavit, považována za nový tunel. Totéž se použije, jestliže na základě požadavků této směrnice musí být zahájena nová plánovací řízení stanovená zákonem, včetně řízení o udělení stavebního povolení pro všechna související opatření.
- (24) Na příslušných fórech by měly pokračovat práce, aby bylo možno dosáhnout vysokého stupně harmonizace, pokud jde o dopravní značení a piktogramy, které jsou použity na různém dopravním značení v tunelech. Členské státy by měly být vyzvány k harmonizaci uživatelských rozhraní ve všech tunelech na svém území.

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (25) Členské státy by měly být vyzvány k zavedení srovnatelné úrovně bezpečnosti pro silniční tunely na svém území, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, a tudíž nespádají do oblasti působnosti této směrnice.
- (26) Členské státy by měly být vyzvány k vypracování vnitrostátních předpisů, které směřují k dosažení vyšší úrovně bezpečnosti tunelů,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice je zaměřena na zajištění minimální úrovně bezpečnosti uživatelů komunikací v tunelech transevropské silniční sítě prostřednictvím předcházení vzniku kritických událostí, které mohou ohrozit lidský život, životní prostředí a zařízení tunelu, a zajištění ochrany v případě nehod.
2. Vztahuje se na všechny tunely transevropské silniční sítě o délce větší než 500 metrů, ať již jsou v provozu, ve výstavbě nebo ve fázi projektu.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „transevropskou silniční sítí“ silniční síť určená v části 2 přílohy I rozhodnutí č. 1692/96/ES a zobrazená nebo popsána v příloze II uvedeného rozhodnutí;
2. „záchrannými službami“ všechny místní služby, ať již jsou veřejné, soukromé nebo jsou tvořeny složkami obsluhy tunelu, které zasahují v případě nehody, včetně policie, hasičských a zdravotních záchranných týmů;
3. „délkou tunelu“ délka nejdelšího jízdního pruhu měřeného v obrysově uzavřené části tunelu.

Článek 3

Bezpečnostní opatření

1. Členské státy zajistí, aby tunely na jejich území spadající do oblasti působnosti této směrnice vyhovovaly minimálním bezpečnostním požadavkům stanoveným v příloze I.
2. Může-li být určitým konstrukčním požadavkům stanoveným v příloze I vyhověno pouze technickým řešením, které nemůže být uskutečněno nebo je možné jej provést pouze s vynaložením nepřiměřených nákladů, může správní orgán podle článku 4 přijmout opatření ke snížení rizika jako

náhradní možnost ke splnění těchto požadavků za podmínky, že tato náhradní opatření povedou k rovnocenné nebo zvýšené bezpečnosti. Účinnost těchto opatření musí být prokázána pomocí analýzy rizik v souladu s článkem 13. Členské státy informují Komisi o opatřeních ke snížení rizika, která byla přijata jako náhradní, včetně jejich odůvodnění. Tento odstavec se nevztahuje na tunely ve fázi projektu, jak je uvedeno v článku 9.

3. Členské státy mohou stanovit přísnější požadavky za předpokladu, že nejsou v rozporu s požadavky této směrnice.

Článek 4

Správní orgán

1. Členské státy určí jeden nebo více správních orgánů (dále jen „správní orgán“) příslušné pro zajišťování toho, že jsou dodržovány všechny aspekty bezpečnosti tunelu, které přijímají opatření nezbytná k zajištění souladu s touto směrnicí.
2. Správní orgán může být zřízen na celostátní, regionální nebo místní úrovni.
3. Pro každý tunel transevropské silniční sítě, který se nachází na území jediného členského státu, je příslušný jeden správní orgán. Pro každý tunel nacházející se na území dvou členských států buď každý členský stát určí správní orgán, nebo oba členské státy určí společný správní orgán. V případě dvou různých správních orgánů přijímá každý z nich při výkonu svých pravomocí a odpovědnosti týkajících se bezpečnosti tunelu svá rozhodnutí po předchozím souhlasu druhého správního orgánu.
4. Správní orgán uvádí tunely do provozu postupem stanoveným v příloze II.
5. Aniž je dotčena další vnitrostátní úprava v této věci, má správní orgán pravomoc pozastavit nebo omezit provoz tunelu, jestliže nejsou splněny bezpečnostní požadavky. Správní orgán určí podmínky, za kterých může být obnoven běžný provoz.

6. Správní orgán zajišťuje plnění těchto úkolů:

- a) pravidelné přezkušování a prohlídky tunelů a vypracování s tím souvisejících bezpečnostních požadavků;
- b) zavádění organizačních a provozních postupů (včetně plánů zásahů v mimořádných situacích) pro výcvik a vybavení záchranných služeb;

- c) stanovení postupů pro okamžité uzavření tunelu v případě nouze;
- d) zavádění potřebných opatření ke snížení rizika.

7. Jestliže orgány, které byly určeny správními orgány, existovaly před tím, než byly určeny podle tohoto článku, mohou pokračovat ve svých dřívějších činnostech za předpokladu, že jsou v souladu s touto směrnicí.

Článek 5

Správce tunelu

1. Pro každý tunel nacházející se na území členského státu, ať již je ve fázi projektu, výstavby nebo provozu, stanoví správní orgán za správce tunelu veřejný nebo soukromý subjekt, který odpovídá za správu dotyčného tunelu. Tuto funkci může vykonávat i sám správní orgán.

2. Pro každý tunel nacházející se na území dvou členských států uznají oba správní orgány nebo společný správní orgán pouze jeden subjekt pověřený provozováním tunelu.

3. O každé závažné události nebo nehodě, ke které v tunelu dojde, vypracuje správce tunelu zprávu o mimořádné události. Tuto zprávu nejpozději ve lhůtě jednoho měsíce předá bezpečnostnímu technikovi uvedenému v článku 6, správnímu orgánu a záchranným službám.

4. Je-li vypracována vyšetřovací zpráva, která analyzuje okolnosti mimořádné události nebo nehody zmíněné v odstavci 3 nebo závěry, které z ní lze vyvodit, předá ji správce tunelu do jednoho měsíce po obdržení bezpečnostnímu technikovi, správnímu orgánu a záchranným službám.

Článek 6

Bezpečnostní technik

1. Pro každý tunel a po předchozím souhlasu správního orgánu jmenuje správce tunelu jednoho bezpečnostního technika, který koordinuje všechna preventivní a bezpečnostní opatření zaměřená na zajištění bezpečnosti uživatelů a obsluhy. Bezpečnostní technik může být členem obsluhy nebo záchranných služeb, ve všech záležitostech, které se týkají bezpečnosti tunelu, jedná nezávisle a není v těchto otázkách podřízen žádným pokynům zaměstnavatele. Bezpečnostní technik může vykonávat své povinnosti a funkci i pro více tunelů v určitém regionu.

2. Bezpečnostní technik vykonává tyto úkoly nebo funkce:

- a) zajišťuje koordinaci se záchrannými složkami a podílí se na přípravě provozních postupů;

- b) účastní se plánování, provádění a vyhodnocování činností v případech nouze;

- c) podílí se na stanovení bezpečnostních plánů a určení stavebních opatření, technického vybavení a podmínek provozu ve vztahu jak k novým tunelům, tak k úpravám stávajících tunelů;

- d) ověřuje, zda jsou členové obsluhy a záchranných služeb řádně vyškoleni, a podílí se na organizování cvičení prováděných v pravidelných intervalech;

- e) vydává doporučení k uvedení stavby do provozu, vybavení a provozování tunelů;

- f) ověřuje, zda jsou stavba tunelu a vybavení řádně udržovány a opravovány;

- g) v souladu s čl. 5 odst. 3 a 4 se účastní hodnocení každé významné mimořádné události nebo nehody.

Článek 7

Inspekční orgán

Členské státy zajišťují, aby prohlídky, hodnocení a přezkušování vykonávaly inspekční orgány. Tuto funkci může plnit správní orgán. Každý orgán provádějící prohlídky, vyhodnocování a přezkoušení musí mít vysokou odbornou úroveň, kvalitní způsoby práce a musí být funkčně nezávislý na správci tunelu.

Článek 8

Oznámení o určení správního orgánu

Do 1. května 2006 oznámí členské státy Komisi název a adresu správního orgánu. Případné změny těchto údajů oznámí Komisi do tří měsíců.

Článek 9

Tunely, jejichž projekt není ještě schválen

1. Na každý tunel, jehož projekt nebyl do 1. května 2006 příslušným správním orgánem schválen, se vztahují požadavky této směrnice.

2. Tunel musí být uveden do provozu postupem stanoveným v příloze II.

Článek 10

Tunely, jejichž projekt je schválen, ale které ještě nejsou uvedeny do provozu

1. V případě tunelů, jejichž projekt je schválen, ale které k 1. květnu 2006 ještě nebudou uvedeny do provozu, posoudí správní orgán soulad s požadavky této směrnice se zvláštním přihlédnutím k bezpečnostní dokumentaci podle přílohy II.

2. Jestliže správní orgán zjistí, že tunel není v souladu s požadavky této směrnice, oznámí správci tunelu, aby přijal vhodná opatření ke zvýšení bezpečnosti, a uvědomí o tom bezpečnostního technika.

3. Tunel pak musí být uveden do provozu postupem stanoveným v příloze II.

Článek 11

Provozované tunely

1. V případě tunelů, které jsou k 30. dubnu 2006 v provozu, posoudí správní orgán do 30. října 2006 jejich soulad s požadavky této směrnice se zvláštním přihlédnutím k bezpečnostní dokumentaci stanovené v příloze II a na základě provedené prohlídky.

2. Správce tunelu případně navrhne správnímu orgánu plán na úpravy tunelu k dosažení souladu s požadavky této směrnice a opatření k nápravě nedostatků, která hodlá uskutečnit.

3. Správní orgán schválí opatření k nápravě nedostatků nebo požádá o jejich změnu.

4. Zahrnují-li opatření k nápravě nedostatků jakékoliv podstatné stavební nebo provozní úpravy, použije se po přijetí těchto opatření postup stanovený v příloze II.

5. Do 30. dubna 2007 předají členské státy Komisi zprávu o plánovaném plnění požadavků této směrnice, o plánovaných opatřeních a případně o následcích otevření nebo uzavření hlavních přístupových komunikací k tunelům. V zájmu minimalizace narušení dopravního provozu na evropské úrovni může Komise vyjádřit připomínky k časovému plánu chystaných prací, s ohledem na zajištění souladu s požadavky této směrnice.

6. Úprava tunelů musí být prováděna podle časového plánu a musí být dokončena do 30. dubna 2014.

7. Členské státy mohou o pět let prodloužit lhůtu stanovenou v odstavci 6, jestliže celková délka trub stávajících tunelů dělená celkovou délkou části transevropské silniční sítě, která se nachází na jejich území, překračuje evropský průměr.

Článek 12

Pravidelné prohlídky

1. Správní orgán je povinen ověřovat pravidelné provádění prohlídek inspekčním orgánem, aby zajistil, že všechny tunely spadající do oblasti působnosti této směrnice splňují její požadavky.

2. Doba mezi dvěma po sobě následujícími prohlídkami daného tunelu nesmí přesáhnout šest let.

3. Jestliže správní orgán na základě zprávy inspekčního orgánu zjistí, že tunel nesplňuje požadavky této směrnice, oznámí správci tunelu a bezpečnostnímu technikovi, že musí být přijata opatření ke zvýšení bezpečnosti tunelu. Správní orgán stanoví podmínky pro další provoz tunelu nebo pro opětovné uvedení do provozu, které se použijí do doby, než budou provedena opatření k nápravě nedostatků nebo jiná související omezení nebo podmínky.

4. Jestliže opatření k nápravě nedostatků obsahují podstatné změny stavby tunelu nebo jeho provozu, podléhá tunel po přijetí těchto opatření novému povolovacímu řízení pro uvedení do provozu postupem stanoveným v příloze II.

Článek 13

Analýza rizik

1. Případné analýzy rizik provádí orgán, který je funkčně nezávislý na správci tunelu. Obsah a výsledky analýzy rizik jsou součástí bezpečnostní dokumentace, která je předkládána správnímu orgánu. Analýza rizik je analýzou rizik pro daný tunel, která zahrnuje veškeré konstrukční faktory a podmínky dopravního provozu, které mají vliv na bezpečnost, zejména charakteristiky a typ dopravního provozu, délku tunelu, prostorové uspořádání tunelu a prognózu počtu těžkých nákladních vozidel za den.

2. Členské státy zajistí, aby na vnitrostátní úrovni byla užívána podrobná a řádně stanovená metodika odpovídající nejvhodnějším dostupným postupům, a informují o ní Komisi; Komise tuto informaci poskytne v elektronické podobě ostatním členským státům.

3. Do 30. dubna 2009 Komise zveřejní zprávu o praxi uplatňované v členských státech. V případě potřeby navrhne přijetí společně harmonizované metodiky analýzy rizik postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 14

Výjimky pro technické inovace

1. V zájmu zavedení a používání inovovaného bezpečnostního vybavení nebo užívání nových bezpečnostních postupů, které poskytují rovnocennou nebo vyšší úroveň ochrany než běžné technologie předepsané touto směrnicí, může správní orgán udělit výjimku z požadavků směrnice na základě řádně doložené žádosti správce tunelu.

2. Jestliže správní orgán zamýšlí tuto výjimku udělit, členský stát nejprve Komisi předá žádost o výjimku, která obsahuje vlastní žádost a stanovisko inspekčního orgánu.

3. Komise oznámí tuto žádost členským státům do jednoho měsíce od obdržení.

4. Jestliže ve lhůtě tří měsíců nevznese Komise ani žádný členský stát námitky, je výjimka považována za udělenou a Komise o tom vyrozumí všechny členské státy.

5. Jestliže jsou vyjádřeny námitky, podá Komise návrh postupem podle čl. 17 odst. 2. Jestliže je rozhodnutí záporné, správní orgán výjimku neudělí.

6. Po přezkumu postupem podle čl. 17 odst. 2 může rozhodnutí o udělení výjimky povolovat, aby se výjimka vztahovala i na další tunely.

7. Pokud to žádost o výjimku předložená Komisi odůvodňuje, zveřejní Komise zprávu o praxi uplatňované v členských státech a případně navrhne změnu této směrnice.

Článek 15

Podávání zpráv

1. Každé dva roky členské státy vypracují zprávy o požárech v tunelech a o nehodách, které významně ovlivnily bezpečnost uživatelů komunikací v tunelech, a o četnosti a příčinách těchto nehod, tyto nehody vyhodnotí a uvedou informaci o skutečné úloze a účinnosti bezpečnostních zařízení a opatření. Tyto zprávy členské státy předávají Komisi před koncem září roku následujícího po období, za které je podávána zpráva. Komise poskytne zprávy všem členským státům.

2. Členské státy vypracují plán, který obsahuje časový plán postupného uplatňování této směrnice na tunely, které jsou již v provozu ve smyslu článku 11, a do 30. října 2006 oznámí tento plán Komisi. Poté členské státy až do konce období uvedeného v čl. 11 odst. 6 a 7 každé dva roky informují Komisi o stavu provádění plánu a o všech jeho změnách.

Článek 16

Přizpůsobení technickému pokroku

Komise přizpůsobuje přílohy této směrnice technickému pokroku postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 18

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 30. dubna 2006. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 19

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 20

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 29. dubna 2004.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

M. McDOWELL

PŘÍLOHA I

Bezpečnostní opatření podle článku 3

1. Východiska pro rozhodování o opatřeních
 - 1.1. Bezpečnostní parametry
 - 1.1.1. Bezpečnostní opatření, která mají být uplatněna v tunelu jsou založena na systematickém posouzení všech aspektů systému, který je složen z infrastruktury, provozu, uživatelů a vozidel.
 - 1.1.2. V úvahu je třeba brát tyto parametry:
 - délku tunelu,
 - počet tunelových trub,
 - počet jízdnic pruhů,
 - geometrii průřezu,
 - vertikální a horizontální trasování,
 - typ konstrukce,
 - jednosměrný nebo obousměrný provoz,
 - intenzitu dopravy v jedné tunelové trubě (včetně časového rozdělení),
 - riziko dopravní kongesce (denní nebo sezonní),
 - přístupovou dobu pro záchranné služby,
 - přítomnost a podíl těžkých nákladních vozidel,
 - přítomnost, podíl a typ přepravy nebezpečných nákladů,
 - charakteristiky přístupových komunikací,
 - šířku jízdnic pruhů,
 - rychlostní omezení,
 - geografické a meteorologické podmínky.
 - 1.1.3. Jestliže tunel vykazuje zvláštní charakteristiky z hlediska výše uvedených parametrů, provádí se analýza rizik podle článku 13 s cílem zjistit, zda jsou k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti tunelu potřebná další bezpečnostní opatření nebo zda je nutné dodatečné vybavení. Analýza rizik bere v úvahu možné nehody, které přímo ovlivňují bezpečnost uživatelů komunikace v tunelech a které se mohou vyskytnout během provozu, a také povahu a velikost jejich možných následků.
 - 1.2. Minimální požadavky
 - 1.2.1. K zajištění minimální úrovně bezpečnosti ve všech tunelech spadajících do působnosti této směrnice jsou uplatněna přinejmenším bezpečnostní opatření, která jsou požadovaná následujícími odstavci. Omezené výjimky z těchto požadavků mohou být povoleny za předpokladu, že jsou vykonány následující postupy. Členské státy nebo správní orgán zašlou Komisi informace o:
 - navrhovaných omezených výjimkách,
 - podrobné odůvodnění navrhovaných omezených výjimek,
 - alternativních opatřeních ke snížení rizika, která mají být použita nebo posílena s cílem zajistit přinejmenším rovnocennou úroveň bezpečnosti, včetně odpovídajícího důkazu ve formě analýzy příslušných rizik.

Komise předá každou žádost na omezenou výjimku členským státům co nejdříve, nejpozději však do jednoho měsíce po jejím obdržení.

Jestliže ani Komise ani členský stát ve lhůtě tří měsíců po tom, co Komise obdrží požadavek, nevyjádří námitky, je omezená výjimka považována za udělenou a Komise o tom informuje všechny členské státy. Jestliže dojde k vyjádření námitky, Komise podá návrh v souladu s postupem uvedeným v čl. 17 odst. 2. Jestliže je rozhodnutí negativní, není omezená výjimka povolena.

- 1.2.2. V zájmu zajištění jednotné úrovně ve všech tunelech, pro které se použije tato směrnice, nejsou povoleny žádné výjimky z požadavků následujících odstavců týkajících se projektovaných bezpečnostních vybavení, která jsou uživatelům tunelu k dispozici (hlásky nouzového volání, dopravní značení, nouzové záclony, nouzové východy a případně i přenos rozhlasového vysílání).
- 1.3. Intenzita dopravy
- 1.3.1. Pokud se v této příloze zmiňuje pojem „intenzita dopravy“, vztahuje se k ročnímu průměru denních počtů vozidel projíždějících tunelem v jednom jízdním pruhu. Pro účely určení intenzity dopravy je každé motorové vozidlo počítáno jako jedna jednotka.
- 1.3.2. Jestliže počet nákladních vozidel o hmotnosti přes 3,5 tuny překročí 15 % ročního průměru denního provozu nebo jestliže sezonní denní provoz podstatně překročí roční průměr denního provozu, je dodatečné riziko zhodnoceno a bráno v úvahu zvýšením hodnoty intenzity dopravy v tunelu při uplatnění následujících odstavců.
2. Opatření v infrastruktuře
- 2.1. Počet tunelových trub a jízdních pruhů
- 2.1.1. Hlavními kritérii pro rozhodování, zda postavit tunel s jednou nebo dvěma tunelovými troubami, je prognóza intenzity dopravy a bezpečnost, přičemž se berou v úvahu aspekty jako podíl těžkých nákladních vozidel, sklon a délka tunelu.
- 2.1.2. Jestliže u tunelů, které se nacházejí ve fázi projektu, prognóza na 15 let ukazuje, že intenzita dopravy přesáhne 10 000 vozidel za den v jednom jízdním pruhu, musí být v době, kdy je tato hodnota překročena, v každém případě k dispozici tunel s dvěma tunelovými troubami pro jednosměrný provoz.
- 2.1.3. S výjimkou nouzového pruhu je stejný počet jízdních pruhů zachován uvnitř tunelu a mimo tunel. Každá změna v počtu pruhů má nastat v dostatečné vzdálenosti před portálem tunelu; tato vzdálenost je přinejmenším vzdáleností, kterou vozidlo nepřekračující povolenou rychlost ujede za 10 sekund. Jestliže to geografické prostředí nedovoluje, přijmou se dodatečná nebo zvýšená opatření ke zlepšení bezpečnosti.
- 2.2. Prostorové uspořádání tunelu
- 2.2.1. Bezpečnosti je třeba věnovat zvláštní pozornost při navrhování geometrie příčného profilu a horizontálního a vertikálního trasování tunelu a jeho přístupových komunikací, protože tyto parametry mají zásadní vliv na pravděpodobnost a závažnost nehod.
- 2.2.2. V nových tunelech není povolen podélný sklon větší než 5 %, kromě případů, kde není možné jiné geografické řešení.
- 2.2.3. V tunelech o sklonu větším než 3 % se na základě analýzy rizik přijímají dodatečná nebo zesílená opatření ke zvýšení bezpečnosti.
- 2.2.4. Jestliže je šířka pomalého jízdního pruhu méně než 3,5 metru a je povolena jízda těžkých nákladních vozidel, přijímají se na základě analýzy rizik dodatečná nebo zesílená opatření ke zvýšení bezpečnosti.
- 2.3. Únikové cesty a nouzové východy
- 2.3.1. V nových tunelech bez nouzového pruhu jsou v případě havárie nebo nehody k dispozici pro uživatele tunelu zvýšené nebo nezvýšené nouzové chodníky. Toto ustanovení se nepoužije, jestliže to konstrukční charakteristiky tunelu neumožňují nebo umožňují jen s vynaložením nepřiměřených nákladů a tunel je jednosměrný a je vybaven systémem nepřetržitého sledování a systémem uzavírání jízdních pruhů.
- 2.3.2. Ve stávajících tunelech, kde není ani nouzový pruh ani nouzový chodník, se přijmou dodatečná nebo zvýšená opatření k zajištění bezpečnosti.
- 2.3.3. Nouzové východy umožňují uživatelům tunelu v případě nehody nebo požáru opuštění tunelu bez vozidel a dosažení bezpečného místa a rovněž umožňují záchranným službám pěší přístup do tunelu. Příklady těchto nouzových východů:
- přímé východy z tunelu ven,
 - příčné propojení mezi tunelovými troubami,
 - východy do záchranných cest,
 - úkryty s únikovou cestou oddělenou od tunelové trouby.

- 2.3.4. Nemají být zřizovány úkryty bez východu do únikové cesty ven z tunelu.
- 2.3.5. Nouzové východy mají být realizovány, jestliže analýza příslušných rizik, včetně analýzy tvorby a rychlosti šíření kouře v místních podmínkách, prokazuje, že větrání a ostatní bezpečnostní opatření nepostačují k zajištění bezpečnosti uživatelů komunikace.
- 2.3.6. Nové tunely mají nouzové východy v každém případě, kdy intenzita dopravy je vyšší než 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu.
- 2.3.7. U stávajících tunelů delších než 1 000 metrů s intenzitou dopravy vyšší než 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu se vyhodnotí proveditelnost a účinnost zřízení nových nouzových východů.
- 2.3.8. Pokud jsou nouzové východy k dispozici, nesmí být vzdálenost mezi dvěma nouzovými východy větší než 500 metrů.
- 2.3.9. Pro zabránění vnikání kouře a žáru do únikových cest za nouzovými východy se používají vhodné prostředky, jako jsou dveře, aby se uživatelé tunelu mohli bezpečně dostat do venkovního prostoru a záchranné služby měly přístup do tunelu.
- 2.4. Přístup pro záchranné služby
- 2.4.1. U dvoutrubných tunelů tam, kde jsou trouby na stejné nebo téměř na stejné úrovni, je přinejmenším každých 1 500 metrů k dispozici příčné propojení mezi tunelovými troubami vhodné pro záchranné služby.
- 2.4.2. Kdekoliv to geografické podmínky umožňují, jsou před každým portálem tunelu s dvěma nebo více troubami k dispozici střední dělicí pásy, které lze přejet. Toto opatření umožňuje záchranným službám okamžitý přístup do kterékoliv tunelové trouby.
- 2.5. Nouzové zálivy
- 2.5.1. Nové obousměrné tunely delší než 1 500 metrů s intenzitou dopravy nad 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu mají nouzové zálivy vzdálené maximálně 1 000 metrů, pokud nejsou k dispozici nouzové pruhy.
- 2.5.2. U stávajících obousměrných tunelů delších než 1 500 metrů s intenzitou dopravy nad 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu, ale bez nouzových pruhů, je vyhodnocována proveditelnost a účinnost jejich zřízení.
- 2.5.3. Nouzové zálivy nemusí být zřizovány, jestliže to stavební charakteristiky tunelu neumožňují nebo to umožňují jen s vynaložením nepřiměřených nákladů a jestliže celková šířka tunelu využitelná vozidly, bez zvýšených částí a běžných jízdních pruhů, se přinejmenším rovná šířce jednoho běžného jízdního pruhu.
- 2.5.4. V nouzových zálivech má být umístěna hláska nouzového volání.
- 2.6. Odvodnění
- 2.6.1. V tunelech, ve kterých je povolena přeprava nebezpečných nákladů, je provedeno odvodnění hořlavých a toxických kapalin pomocí řádně dimenzované kanalizace nebo jiných opatření umístěných v příčných profílech tunelu. Kanalizační systém má být navržen a udržován tak, aby zabránil rozšiřování zápalných a hořlavých toxických kapalin uvnitř tunelových trub nebo mezi nimi.
- 2.6.2. Jestliže u stávajících tunelů není možné uvedený požadavek splnit nebo může být splněn jen za nepřiměřených nákladů, je to třeba vzít úvahu při rozhodování, zda na základě analýzy příslušných rizik povolit přepravu nebezpečných nákladů.
- 2.7. Požární odolnost stavebních konstrukcí
- Nosné stavební konstrukce všech tunelů zajistí dostatečnou úroveň požární odolnosti tam, kde místní zhroucení stavby může mít katastrofické následky, například u tunelů procházejících pod vodou nebo u tunelů, které mohou způsobit zhroucení důležitých souvisejících staveb.
- 2.8. Osvětlení
- 2.8.1. V tunelu je zabezpečeno běžné osvětlení, které zajišťuje pro řidiče ve vstupní zóně jakož i uvnitř tunelu náležitou viditelnost v denní a noční době.
- 2.8.2. Je instalováno nouzové osvětlení, které v případě výpadku dodávky proudu zajišťuje uživatelům tunelu minimální viditelnost při opouštění tunelu v jejich vozidlech.
- 2.8.3. Nouzové únikové osvětlení, jako například světelné označení směru evakuace, které je umístěno maximálně ve výšce 1,5 metru, napomáhá uživatelům tunelu k lepší evakuaci.

- 2.9. Větrání
- 2.9.1. Návrh, konstrukce a provoz systému větrání zohledňuje:
- omezení znečišťujících látek, které jsou emitovány silničními vozidly za běžného provozu a v dopravní špičce,
 - omezení znečišťujících látek, které jsou emitovány silničními vozidly při zastavení provozu v důsledku mimořádné události nebo nehody,
 - kontrolu tepla a kouře v případě požáru.
- 2.9.2. Nucený větrací systém se zavádí ve všech tunelech delších než 1 000 metrů a s intenzitou dopravy vyšší než 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu.
- 2.9.3. V tunelech s obousměrným provozem nebo jednosměrným provozem s dopravními kongescemi je povoleno podélné větrání jen za předpokladu, že analýza rizik podle článku 13 prokazuje přípustnost tohoto větrání nebo jsou přijata zvláštní opatření jako vhodné řízení dopravy, zkrácení vzdálenosti k nouzovým východům nebo pravidelné rozmístění zařízení k odsávání kouře.
- 2.9.4. Příčné nebo polopříčné větrací systémy jsou užívány v tunelech, kde je nucený systém větrání nezbytný a podélné větrání podle odstavce 2.9.3. není povoleno. V případě požáru musí být tyto systémy schopné odsávat kouř.
- 2.9.5. Pro tunely s obousměrným provozem, s intenzitou dopravy nad 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu, o délce více než 3 000 metrů, které jsou vybavené řídicím centrem a podélným nebo příčným větráním, jsou ve vztahu k větrání přijata tato opatření:
- jsou instalovány vzduchové a kouřové klapky, které mohou působit samostatně nebo ve skupině,
 - podélná rychlost vzduchu je trvale kontrolována a řízení větracího systému (klapky, ventilátory atd.) je odpovídajícím způsobem regulováno.
- 2.10. Hlášky nouzového volání
- 2.10.1. Hlášky nouzového volání jsou určeny k umístění různých částí bezpečnostního vybavení, zejména telefonů pro tísňové volání a hasicích přístrojů, avšak nejsou určeny k ochraně uživatelů komunikace před účinky požáru.
- 2.10.2. Hlášky nouzového volání sestávají ze schránky na stěně tunelu nebo pokud možno ve výklenku stěny tunelu. Jsou vybaveny přinejmenším telefonem pro tísňové volání a dvěma hasicími přístroji.
- 2.10.3. Hlášky nouzového volání jsou umístěny v blízkosti portálů a uvnitř tunelu v odstupech, které u nových tunelů nepřesahují 150 metrů a u stávajících tunelů nepřesahují 250 metrů.
- 2.11. Zásobování vodou
- Zásobování vodou pro hašení je zajištěno pro všechny tunely. Hydranty jsou zřizovány v blízkosti portálů a uvnitř tunelu v odstupech, které nepřesahují 250 metrů. Není-li zajištěno zásobování vodou, je povinnost ověřit, že je zajištěno dostatečné množství vody na hašení jiným způsobem.
- 2.12. Dopravní značky
- Umístění všech bezpečnostních zařízení určených uživatelům tunelu je označeno informativními dopravními značkami. Značky užívané v tunelech jsou uvedeny v příloze III.
- 2.13. Řídicí centrum
- 2.13.1. Ve všech tunelech delších než 3 000 metrů s intenzitou dopravy nad 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu je zřízeno řídicí centrum.
- 2.13.2. Dozor nad několika tunely může být soustředěn do jediného řídicího centra.
- 2.14. Systémy dohledu
- 2.14.1. Ve všech tunelech s řídicím centrem jsou instalovány videosystémy pro dohled a systémy pro automatické zjišťování mimořádných dopravních událostí (jako jsou stojící vozidla) nebo požárů.
- 2.14.2. Ve všech tunelech bez řídicích center jsou instalovány automatické systémy zjišťování požáru, jestliže se provoz nuceného odvětrávání kouře liší od automatického provozu odvětrávání znečišťujících látek.

2.15. Zařízení pro uzavírání tunelu

- 2.15.1. Ve všech tunelech delších než 1 000 metrů je před vjezdy do tunelu instalována světelná signalizace tak, aby tunel mohl být v případě nouze uzavřen. Dále mohou být použity dodatečné prostředky jako proměnné dopravní značky a zábrany, aby bylo zajištěno dodržení zákazu vjezdu.
- 2.15.2. Doporučuje se, aby uvnitř všech tunelů delších než 3 000 metrů, které jsou vybaveny řídicím centrem a ve kterých je intenzita dopravy vyšší než 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu, bylo v odstupech nepřevyšujících 1 000 metrů instalováno zařízení na zastavení vozidel v případě nouze. Toto zařízení se skládá ze světelné signalizace a případně z dodatečných prostředků jako jsou reproduktory, proměnné dopravní značky a zábrany.

2.16. Spojovací a dorozumívací systémy

- 2.16.1. Ve všech tunelech delších než 1 000 metrů s intenzitou dopravy nad 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu jsou instalována zařízení zabezpečující rádiové spojení záchranných služeb.
- 2.16.2. V tunelech s řídicím centrem, ve kterých je pro uživatele tunelu zřízen přenos rozhlasového vysílání, musí být umožněno přerušení rozhlasového vysílání v zájmu předání bezpečnostních zpráv.
- 2.16.3. Úkryty a ostatní zařízení, kde evakuovaní uživatelé tunelu musí čekat než opustí tunel, jsou vybaveny reproduktory pro předávání bezpečnostních zpráv uživatelům.

2.17. Zásobování elektrickou energií a elektrické rozvody

- 2.17.1. Všechny tunely mají nouzové zásobování elektrickou energií, které zajišťuje provoz bezpečnostního zařízení nutného pro evakuaci, po dobu než všichni uživatelé opustí tunel.
- 2.17.2. Elektrické měřicí a řídicí obvody jsou navrženy tak, aby jejich místní výpadek například z důvodu požáru nepostihl nepoškozené obvody.

2.18. Požární odolnost zařízení tunelu

Úroveň požární odolnosti všech zařízení tunelu bere v úvahu technologické možnosti a je zaměřena na zachování všech nezbytných bezpečnostních funkcí v případě požáru.

2.19. Souhrnná tabulka minimálních požadavků

Následující tabulka uvádí souhrn minimálních požadavků stanovených v předchozích odstavcích. Minimálními požadavky jsou ty, které jsou stanoveny v textové části této přílohy.

SOUHRN MINIMÁLNÍCH POŽADAVKŮ		Provoz ≤ 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu			Provoz > 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu			Dodatečné podmínky pro povinné provedení nebo poznámky
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Stavební opatření	Dvě trouby nebo více						Povinné, jestliže prognóza na 15 let ukazuje, že intenzita dopravy přesáhne 10 000 vozidel v jednom jízdním pruhu	
	Sklon ≤ 5 %	*	*	*	*	*	Povinné, jestliže to geograficky není možné jinak	
	Nouzové chodníky	*	*	*	*	*	Povinné, kde není nouzový pruh, jestliže není respektována podmínka odst. 2.3.1. V stávajících tunelech, kde není ani nouzový pruh, ani nouzový chodník, jsou přijímána dodatečná nebo zesílená opatření	
	Nouzové východy alespoň každých 500 metrů	○	○	*	*	*	Zřízení nouzových východů v stávajících tunelech je hodnoceno případ od případu	
	Příčná propojení pro záchranné služby alespoň každých 1 500 metrů	○	○/●	○	○/●	●	Povinné v tunelech s dvěma troubami delších než 1 500 m	
	Přejezd středního dělicího pásu před každým portálem tunelu	●	●	●	●	●	Povinné před tunely s dvěma nebo více troubami, kde je to geograficky možné	
	Nouzové záilly alespoň každých 1 000 metrů	○	○	○	○/●	○/●	Povinné v nových obousměrných tunelech > 1 500 m bez nouzových pruhů. V stávajících obousměrných tunelech > 1 500 m: v závislosti na analýze. Jak pro nové, tak stávající tunely, v závislosti na dodatečně využitelné šířce tunelu.	
Odvodnění pro hořlavé a toxické kapaliny	*	*	*	*	*	Povinné, kde je povolena doprava nebezpečných věcí		
Požární odolnost stavební konstrukce	●	●	●	●	●	Povinné, kde místní zhroutčení může mít katastrofické následky		

- povinné pro všechny tunely, ○ nepovinné,
* povinné s výjimkami, ● doporučené

SOUHRN MINIMÁLNÍCH POŽADAVKŮ		Provoz ≤ 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu			Provoz > 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu			Dodatečné podmínky pro povinné provedení nebo poznámky	
		500–1 000 m		>1 000 m	500–1 000 m		1 000–3 000 m		> 3 000 m
Osvětlení	Běžné osvětlení		●			●			
	Nouzové osvětlení		●			●			
	Nouzové únikové osvětlení		●			●			
Větrání	Mechanické větrání		○			○			
	Zvláštní opatření pro příčnou nebo polopříčnou ventilaci		○			○		Povinné v obousměrných tunelech, kde je řídicí centrum	
	Hlásky nouzového volání		*		*	*	*	Vybavené telefonem a dvěma hasicími přístroji. U stávajících tunelů je povolen největší odstup 250 m.	
Zásobování vodou	Alespoň každých 250 metrů		●			●		Není-li k dispozici, je povinné zajistit dostatek vody k hašení jiným způsobem..	
Dopravní značení			●			●		U všech bezpečnostních zařízení k dispozici uživatelům tunelu (viz příloha II)	
Řídicí centrum			○			○		Dozor nad více tunely může být soustředěn do jediného řídicího centra.	
Systémy dohledu	Videodohled		○			○		Povinné kde je řídicí centrum	
	Automatické systémy zjišťování mimořádných událostí a požáru		●			●		V tunelech bez řídicího centra je povinný alespoň jeden ze dvou systémů	
	Světelná signalizace před vjezdy do tunelu		○			○			
Zařízení pro zavírání tunelu	Světelná signalizace uvnitř tunelu alespoň každých 1 000 metrů		○			○		Doporučeno, jestliže je zřízeno řídicí centrum a délka tunelu pokračuje 3 000 metrů	
			○			○			

SOUHRN MINIMÁLNÍCH POŽADAVKŮ		Provoz ≤ 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu			Provoz > 2 000 vozidel v jednom jízdním pruhu			Dodatečné podmínky pro povinné provedení nebo poznámky
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Spojovací a dorozumivací systémy y	Přenos rozhlasového vysílání pro záchranné služby	○	○	○	●	●		
	Bezpečnostní rozhlasové zprávy pro uživatele tunelu	●	●	●	●	●		Povinné, kde je pro uživatele tunelu přenos rozhlasového vysílání a kde je zřízeno řídicí centrum
	Reproduktory v úkrytech a u východů	●	●	●	●	●		Povinné, kde evakuování uživatelé musí čekat před opuštěním tunelu
Nouzové zásobování proudem	●	●	●	●	●			K zajištění fungování nenahraditelných bezpečnostních zařízení alespoň během evakuace uživatelů tunelu
Požární odolnost zařízení	●	●	●	●	●			Cílem je zachovat nezbytné bezpečnostní funkce.

3. Opatření týkající se provozu tunelu

3.1. Prostředky pro provoz tunelu

Provoz tunelu je organizován a vybaven takovými prostředky, aby byla zajištěna plynulost a bezpečnost dopravy tunelem. Personál obsluhy, který se podílí na provozu, jakož i záchranné služby se účastní příslušného počátečního a dalšího průběžného školení.

3.2. Plán řešení mimořádných událostí

Plány řešící mimořádné události jsou vypracovány pro všechny tunely. Tunely spojující různé členské státy mají jeden společný plán řešení mimořádných událostí.

3.3. Práce v tunelech

Úplná nebo částečná uzavírka jízdních pruhů v důsledku stavebních prací nebo údržby, která je plánována předem, začíná vždy vně tunelu. Pro tento účel mohou být užívány proměnné dopravní značky, světelná signalizace a mechanické zábrany.

3.4. Činnosti v případě mimořádné události

V případě závažných nehod nebo mimořádných událostí jsou všechny příslušné tunelové trouby okamžitě uzavřeny pro dopravu.

To je prováděno současnou aktivací výše uvedeného zařízení před portály a aktivací proměnných dopravních značek, světelné signalizace a mechanických zábran uvnitř tunelu, pokud jsou instalovány tak, aby mohl být co nejdříve zastaven veškerý dopravní provoz před tunelem a uvnitř tunelu. Tunely kratší než 1 000 metrů mohou být uzavírány jinými prostředky. Doprava je řízena tak, aby vozidla, která nejsou touto událostí dotčena, mohla tunel co nejdříve opustit.

Čas potřebný pro přístup zasahujících záchranných služeb v případě mimořádné události v tunelu je co nejkratší a je ověřován během pravidelných cvičení. Navíc může být ověřován během mimořádných událostí. Ve významných obousměrných tunelech s vysokou intenzitou dopravy se na základě analýzy rizik podle článku 13 určí, zda je nutné, aby stanoviště záchranných služeb bylo umístěno na obou koncích tunelu.

3.5. Činnost řídicího centra

U všech tunelů, pro které je stanoveno zřízení řídicího centra, včetně tunelů, které začínají a končí v různých členských státech, je vždy jediné řídicí centrum, které vždy vykonává úplnou kontrolu nad tunelem.

3.6. Uzavírka tunelu

V případě uzavírky tunelu (krátkodobé nebo dlouhodobé) jsou prostřednictvím snadno přístupného informačního systému uživatelé informováni o nevhodnějších objíždkách.

Tyto objíždky jsou součástí plánů řešení mimořádných událostí. Mají směřovat k udržení plynulosti dopravy a omezit následné dopady na bezpečnost okolních oblastí.

Členské státy se přiměřeně snaží o to, aby zabránily vzniku situace, kdy tunel, který se nachází na území dvou členských států, nemůže být užíván z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek.

3.7. Přeprava nebezpečných nákladů

Pro přepravu nebezpečných nákladů, specifikovaných v evropských právních předpisech o přepravě nebezpečných nákladů po komunikaci, mají být pro přepravu v tunelech použita následující opatření:

- vypracování analýzy rizik v souladu s článkem 13 před tím, než jsou stanovena nebo změněna omezení a požadavky týkající se přepravy nebezpečných nákladů tunelem,
- v zájmu dodržování předpisů umístit příslušné značky před poslední možnou odbočkou před tunelem a před portálem tunelu, jakož i s dostatečným předstihem tak, aby řidiči mohli využít jiných komunikací,
- spolu s uvedenou analýzou rizik se v jednotlivých případech zvažují zvláštní provozní opatření, která slouží ke snížení rizika souvisejícího s některými nebo všemi vozidly, která přepravují nebezpečné náklady v tunelech, jako například povinnost ohlásit vjezd nebo průjezd konvojí zabezpečovaný doprovodnými vozidly.

3.8. Předjíždění v tunelech

V tunelech o více než jednom jízdním pruhu v každém směru se rozhoduje o povolení předjíždění těžkých nákladních vozidel na základě analýzy rizik.

3.9. Vzdálenosti mezi vozidly a povolená rychlost

Stanovení přiměřené rychlosti vozidel a bezpečné vzdálenosti mezi nimi je v tunelech zvláště důležité a má jim být věnována zvýšená pozornost. Zde je zahrnuto i informování uživatelů tunelu o přiměřené rychlosti a vzdálenosti mezi vozidly. Za tímto účelem jsou zaváděna příslušná donucující opatření.

Minimální vzdálenost mezi vozidly, kterou má řidič osobního automobilu za normálních podmínek dodržovat, odpovídá vzdálenosti, kterou vozidlo ujede za dvě vteřiny. Pro těžká nákladní vozidla má být tato vzdálenost dvojnásobná.

Při zastavení dopravy v tunelu, mají uživatelé komunikace dodržet minimální vzdálenost pěti metrů mezi vozidly s výjimkou situace nouzového zabrzdění.

4. Informační kampaně

Informační kampaně týkající se bezpečnosti v tunelech, které vycházejí z výsledků činností mezinárodních organizací, jsou pravidelně pořádány a uskutečňovány spolu se zainteresovanými stranami. Tyto informační kampaně se vztahují na správné chování uživatelů komunikací při příjezdu k tunelům a během průjezdu tunely, zejména v případě poruchy vozidla, dopravní kongesce, nehod a požárů.

Uživatelé komunikací v tunelech jsou informováni o bezpečnostním vybavení tunelu a řádném chování jeho uživatelů na vhodných místech (například na odpočívkách před tunelem, u vjezdu do tunelů při zastavení dopravy nebo na internetu).

PŘÍLOHA II

Schválení projektu, bezpečnostní dokumentace tunelu, uvedení tunelu do provozu, úpravy a pravidelná cvičení

1. Schválení projektu
 - 1.1 Ustanovení této směrnice se užijí od fáze projektování.
 - 1.2 Před zahájením stavebních prací vypracuje správce tunelu ve fázi projektování bezpečnostní dokumentaci popsanou v odstavcích 2.2 a 2.3 a projedná ji s bezpečnostním technikem. Správce tunelu předá bezpečnostní dokumentaci správnímu orgánu a připojí stanovisko bezpečnostního technika nebo inspekčního orgánu, je-li k dispozici.
 - 1.3 Projekt je případně schvalován příslušným orgánem, který o svém rozhodnutí informuje správce tunelu a správní orgán.
2. Bezpečnostní dokumentace
 - 2.1 Správce tunelu vypracuje bezpečnostní dokumentaci pro každý tunel a trvale ji aktualizuje. Kopii bezpečnostní dokumentace poskytne bezpečnostnímu technikovi.
 - 2.2 Bezpečnostní dokumentace určuje preventivní a bezpečnostní opatření, která jsou potřebná k zajištění bezpečnosti uživatelů, přičemž je věnován zvláštní ohled na osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, povahu trasy, uspořádání stavby, její okolí, povahu dopravního provozu a oblast působnosti zásahu záchranných služeb definovaných v článku 2 této směrnice.
 - 2.3 Pro tunel ve fázi projektování obsahuje bezpečnostní dokumentace zejména:
 - popis plánované stavby a příjezdu k ní spolu s plány nezbytnými k pochopení projektu stavby a předpokládané organizace provozu,
 - prognózu intenzity dopravy, která stanoví a odůvodní očekávané podmínky dopravy nebezpečných nákladů jakož i analýzu rizik požadovanou odstavcem 3.7 přílohy I,
 - zvláštní hodnocení rizikových situací popisující možné nehody, které jednoznačně ovlivňují bezpečnost uživatelů komunikací v tunelech, ke kterým může dojít během provozu tunelu a dále povahu a rozsah možných následků těchto nehod; hodnocení určuje a odůvodňuje opatření k snížení pravděpodobnosti vzniku nehod a jejich následků,
 - stanovisko k bezpečnosti od odborníka nebo organizace specializující se v této oblasti, což může být i inspekční orgán.
 - 2.4 Při uvádění tunelu do provozu obsahuje bezpečnostní dokumentace tunelu kromě dokumentace požadované pro fázi projektování:
 - popis organizačních, lidských a materiálních zdrojů a pokyny stanovené správcem tunelu pro zajištění provozu a údržby tunelu,
 - plán řešení mimořádných událostí sestavený společně se záchrannými službami, který rovněž bere v úvahu osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
 - popis systému nepřetržitého zaznamenávání získaných zkušeností, na základě kterého lze zaznamenávat a analyzovat závažné mimořádné události a nehody.
 - 2.5 Bezpečnostní dokumentace tunelu, který je v provozu obsahuje kromě dokumentace požadované v etapě uvádění do provozu:
 - zprávu o závažných mimořádných událostech a nehodách, které se staly od vstupu této směrnice v platnost, a rovněž jejich analýzu,
 - seznam prováděných bezpečnostních cvičení a analýzu poznatků z nich vyplývajících.
3. Uvedení tunelu do provozu
 - 3.1 První uvedení tunelu do provozu je podmíněno povolením správního orgánu (povolení uvedení do provozu) v souladu s následujícím postupem.
 - 3.2 Tento postup se rovněž použije pro uvedení tunelu do provozu po každé podstatné změně stavby nebo provozu nebo podstatné úpravě tunelu, které by mohly značně změnit kteroukoliv z podstatných součástí bezpečnostní dokumentace.

- 3.3 Správce tunelu předá bezpečnostní dokumentaci zmíněnou v odstavci 2.4 bezpečnostnímu technikovi, který vydá stanovisko k uvedení tunelu do provozu.
- 3.4 Správce tunelu zašle bezpečnostní dokumentaci správnímu orgánu a připojí stanovisko bezpečnostního technika. Správní orgán rozhodne, zda povolí uvedení tunelu do provozu nebo zda povolí uvedení tunelu do provozu s omezujícími podmínkami, a oznámí to správci tunelu. Kopie tohoto rozhodnutí je zaslána záchranným službám.

4. Úpravy

- 4.1 Při každé podstatné úpravě stavby, vybavení nebo provozu tunelu, které by mohly značně změnit kteroukoliv podstatnou část bezpečnostní dokumentace, správce tunelu požádá o nové povolení k uvedení do provozu podle postupu popsaného v odstavci 3.
- 4.2 Správce tunelu informuje bezpečnostního technika o každé změně ve stavbě nebo v provozu tunelu. Kromě toho správce tunelu před započítím jakékoliv práce na úpravě tunelu poskytne bezpečnostnímu technikovi dokumentaci, ve které jsou návrhy podrobně doloženy.
- 4.3 Bezpečnostní technik přezkoumá následky úpravy a své stanovisko vždy předá správci tunelu, který zašle jeho kopii správnímu orgánu a záchranným službám.

5. Pravidelná cvičení

Správce tunelu a záchranné služby ve spolupráci s bezpečnostním technikem organizují společná pravidelná cvičení personálu obsluhy tunelu a záchranných služeb.

Cvičení:

- mají pokud možno odpovídat skutečnosti a stanoveným scénářům mimořádných událostí,
 - mají být řádně vyhodnocovány,
 - mají zabránit jakémukoliv poškození tunelu,
 - mohou být částečně a v zájmu získání doplňujících výsledků provedena jako modelová nebo počítačem simulovaná cvičení.
- a) Alespoň každé čtyři roky jsou pořádána celoplošná cvičení za podmínek, které pokud možno odpovídají skutečnosti. Uzavírka tunelu je požadována jen za předpokladu přijatelných opatření k odklonu dopravního provozu. V mezidobí jsou každý rok pořádána částečná nebo simulační cvičení. V oblastech, kde je v blízkosti více tunelů, je celoplošné cvičení pořádáno alespoň v jednom z těchto tunelů.
- b) Bezpečnostní technik a záchranné služby společně hodnotí cvičení, sestavují zprávu a navrhnou vhodná opatření.

PŘÍLOHA III

Dopravní značení tunelů

1. Obecné požadavky

Pro tunely jsou užívány následující dopravní značky a symboly. Dopravní značky uváděné v této části jsou popsány ve Vídeňské úmluvě z roku 1968 o dopravních značkách a signálech, pokud není uvedeno jinak.

V zájmu usnadnění mezinárodní srozumitelnosti značek je systém značek a signálů předepsaný v této příloze spíše než na slovech založen na využití tvarů a barev charakteristických pro každou třídu značky a na grafických symbolech, kdykoliv je to možné. Pokud členské státy považují za nutné upravit předepsané značky a symboly, nesmí úprava měnit jejich zásadní charakteristiky. Jestliže členské státy nepoužívají Vídeňskou úmluvu, mohou být předepsané značky a symboly upraveny za předpokladu, že provedené úpravy nemění jejich zásadní význam.

1.1 Dopravní značky jsou používány k označení těchto bezpečnostních zařízení v tunelech:

- nouzové zálivy,
- nouzové východy: stejná značka je užívána pro všechny druhy nouzových východů,
- únikové cesty: dva nejbližší nouzové východy jsou označeny na stěnách tunelu s odstupem nejvíce 25 metrů, ve výšce 1,0 až 1,5 metru nad úrovní únikové cesty a s uvedením vzdálenosti k východu,
- hlásky nouzového volání: značky označující umístění telefonů pro tísňové volání a hasicích přístrojů.

1.2 Rozhlas

V tunelech, ve kterých mohou uživatelé tunelu přijímat informace pomocí svého radiopřijímače, jsou na způsob přijímání těchto informací upozorněni příslušnými značkami umístěnými před vjezdem do tunelu.

1.3 Značky a značení vozovky jsou řešeny a umístěny tak, aby byly zřetelně viditelné.

2. Popis značek a tabulek

Členské státy případně použijí příslušné značky ve výstražné oblasti před tunelem, uvnitř tunelu a za koncem tunelu. Při projektování značek pro tunel se zohlední místní dopravní a stavební podmínky jakož i další místní podmínky. Používají se značky podle Vídeňské úmluvy o dopravních značkách a signálech s výjimkou členských států, které Vídeňskou úmluvu nepoužívají.

2.1 Značky tunelu

Tato značka se umísťuje na každý vjezd do tunelu.



Značka E 11 A („silniční tunel“) Vídeňské úmluvy.

Délka tunelu je uvedena buď v dolní části tabulky, nebo na dodatkové tabulce H2.

U tunelů o délce přes 3 000 metrů se zbývající délka tunelu uvádí každých 1 000 metrů.

Rovněž může být uveden název tunelu.

2.2 Vodorovné značení

Vodorovné značení se používá k vymezení vozovky.

V případě obousměrných tunelů mají být použity jasné viditelné prostředky podél střední čáry oddělující na vozovce oba jízdní směry (jednoduchá nebo dvojitá čára).

2.3 Značky a tabulky k označení zařízení, která jsou k dispozici

Hlásky nouzového volání

Hlásky nouzového volání jsou označeny informativními značkami, což jsou „značky F“ podle Vídeňské úmluvy označující zařízení, které je uživatelům tunelu k dispozici, jako například:

Telefon pro
tísňové volání



Hasicí přístroj

U hlásek nouzového volání, které jsou od tunelu odděleny dveřmi, je uveden jasné čitelný text v příslušném jazyce uvádějící, že hláska nouzového volání neposkytuje ochranu v případě požáru, například:

„TENTO PROSTOR NEPOSKYTUJE OCHRANU PŘED POŽÁREM

Sledujte značky k nouzovým východům.“

Nouzové zálivy

Značky označující nouzové zálivy mají být „značky E“ podle Vídeňské úmluvy. Upozornění na telefony a hasicí přístroje jsou uvedena na dodatkových tabulkách nebo jsou začleněna do samotných značek.



Nouzové východy

Značka „Nouzové východy“ má být „značka G“ podle Vídeňské úmluvy. Příklady:



Rovněž je nezbytné označit na dvou nejbližších stěnách tunelu dva nejbližší východy. Příklady:



Signály pro jízdní pruhy

Tyto značky mohou být kruhové nebo obdélníkové:



Proměnné dopravní značky

Každá proměnná dopravní značka jednoznačně uživatele tunelu upozorňuje na kongesci, havárii, nehodu, požár nebo jiné nebezpečí.
