

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2004/54/EÜ,
29. aprill 2004,
tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus
(ELT L 167, 30.4.2004, lk 39)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 596/2009, 18. juuni 2009	L 188	14	18.7.2009



**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV
2004/54/EÜ,**

29. aprill 2004,

tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) 12. septembri 2001. aasta valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada" teatas komisjon, et ta teeb ettepaneku üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate tunnelite miinimumohutusnõuete kohta.
- (2) Transpordisüsteemil, eriti üleeuroopalisel teedevõrgul, mis on määratletud 23. juuli 1996. aasta Euroopa Parlamendi ja Nõukogu otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, ⁽⁴⁾ on ülimalt tähtis roll Euroopa lõimumise toetamisel ja Euroopa kodanike heaolu kõrge taseme tagamisel. Euroopa Ühendus vastutab turvalisuse, teeninduse ja mugavuse kõrge, muutumatu ning pideva taseme tagamise eest üleeuroopalises teedevõrgus.
- (3) Üle 500 meetri pikkused tunnelid on tähtsad rajatised, mis hõlbustavad kommunikatsiooni Euroopa suurte alade vahel ja omavad olulist rolli piirkondliku majanduse toimimisel ja arendamisel.
- (4) Euroopa Ülemkogu on mitmel korral ja eriti 14. ja 15. detsembri 2001. aasta istungjärgudel Laekenis rõhutanud tunnelite ohutuse parandamiseks vajalike meetmete vastuvõtmise hädavajalikkust.
- (5) 30. novembril 2001 kohtusid Austria, Prantsusmaa, Saksamaa, Itaalia ja Šveitsi transpordiministrid Zürichis ning võtsid vastu ühisdeklaratsiooni, mis soovitas ühtlustada riiklikku õigust pikkade tunnelite ohutuse parandamise viimatiste nõuete osas.
- (6) Et kavandatud meetmete eesmärki, milleks on kõikide Euroopa kodanike ohutuse muutumatu, pideva ja kõrge taseme saavutamine maanteetunnelites, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seepärast on nõutava ühtlustamistaseme tõttu nimetatud eesmärki parem saavutada ühenduse tasandil, sest ühendus võib võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud lähimuspõhimõttega. Nimetatud artikliga sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, kui on vaja nimetatud eesmärgi saavutamiseks.
- (7) Hiljutised õnnetused tunnelites rõhutavad nende inimlikku, majanduslikku ja kultuurilist tähtsust.
- (8) Mõned ammu ajast Euroopas kasutusel olnud tunnelid projekteeriti ajal, mil tehnilised võimalused ja transporditingimused

⁽¹⁾ ELT C 220, 16.9.2003, lk 26.

⁽²⁾ ELT C 256, 24.10.2003, lk 64.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 9. oktoobri 2003. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2004. aasta ühine seisukoht (ELT C 95, 20.4.2004, lk 31) ja Euroopa Parlamendi 20. aprilli 2004. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1. Otsust on muudetud otsusega 1346/2001/EÜ (EÜT L 185, 6.7.2001, lk 1).

▼B

erinesid olulisel määral praegusest. Seepärast on olemas erinevaid ohutustasemeid ja sellist olukorda tuleb muuta.

- (9) Ohutuse saavutamine tunnelites hõlmab mitmeid meetmeid, mis on muu hulgas seotud tunneli kujuga ja ehitusviisiga, ohutusvahenditega, sealhulgas liiklusmärke, liikluskorraldust, päästeteenistuste koolitust, kriisijuhtimist, kasutajate teavitamist parima käitumise kohta tunnelites ning paremat teabevahetust võimude ja päästeteenistuse (politsei, tuletõrje ja päästemeeskonnad) vahel.
- (10) Nagu ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni töö on selgitanud, on kasutajate käitumine määrava tähtsusega tunnelite ohutuses.
- (11) Ohutusmeetmed peavad võimaldama ohtlikus olukorras oleval inimesel ennast päästa ja maanteeliiklejatel otsekohe tegutseda, et ära hoida veel tõsisemaid tagajärgi, samuti peavad need võimaldama päästeteenistuse tõhusat tegutsemist ning kaitsma keskkonda ja piirama ainelisi kahjusid.
- (12) Käesoleva direktiivi põhjustatud arengud parandavad kõigi kasutajate, sealhulgas vaegurite ohutustingimusi. Et vaeguritel on raskem hädaolukorras põgeneda, siis pööratakse nende ohutusele erilist tähelepanu.
- (13) Tasakaalustatud lähenemise rakendamiseks ja meetmete suure maksumuse tõttu tuleb kindlaks määrata vähimad ohutusnõuded, mis võtavad arvesse iga tunneli tüüpi ja oodatud liiklussagedust.
- (14) Rahvusvahelised organid nagu Maailma Teedeorganisatsioon ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjon on pikka aega esitanud väärtuslikke soovitusi ohutusvahendite ning liikluseeskirjade parandamiseks ja ühtlustamiseks maanteetunnelites. Et kõnealused soovitusel ei ole siiski siduvad, saab neid täielikult rakendada vaid siis, kui nendes määratletud nõuded muudetakse seadusega kohustuslikuks.
- (15) Kõrge ohutustaseme säilitamine nõuab tunnelite ohutusvahendite korralikku hooldamist. Teabevahetus liikmesriikide vahel nüüdisaegse ohutushoiu ja õnnetusi/vahejuhtumeid puudutavate andmete kohta peaks olema süstemaatiliselt korraldatud.
- (16) Selleks et tagada käesoleva direktiivi nõuete kohaldamist tunnelijuhtide poolt, peavad liikmesriigid määrama ühe või enama asutuse riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil, kes vastutab kõigi tunneliohutusega seotud asjaolude eest.
- (17) Käesoleva direktiivi rakendamiseks on vaja paindlikku ja arenevat ajaplaani. See võimaldab liikmesriikides teha kõige kiireloomulisemaid töid suuremate häireteta transpordisüsteemis või kitsaskohtadeta riiklikes ehitustöödes.
- (18) Olemasolevate tunnelite uuendamise maksumus erineb olulisel määral liikmesriigiti, eriti geograafilistel põhjustel, ning liikmesriikidel peaks olema võimalik ajaliselt hajutada käesoleva direktiivi nõuete täitmiseks vajalikke uuendustöid, kui tunnelite tihedus nende territooriumil ületab tunduvalt Euroopa keskmise.
- (19) Juba kasutuses olevate tunnelite või tunnelite puhul, mille projekt on heaks kiidetud, kuid mida ei ole üldsusele avatud 24 kuu jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast, peaks liikmesriikidel olema võimalik võtta meetmeid ohu vähendamiseks käesoleva direktiivi nõuete rakendamise asemel, kui tunnel ei võimalda teha ehituslikke muudatusi mõistlike kuludega.
- (20) Edasist tehnika arengut on siiski vaja tunnelite ohutuse parandamiseks. Tuleb juurutada menetlus, mis võimaldab komisjonil käesoleva direktiivi nõudeid kohandada vastavalt tehnika arengule. Sama menetlust peab kasutama ka ühtlustatud riskianalüüsi meetodi vastuvõtmiseks.

▼B

- (21) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleb vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽¹⁾
- (22) Liikmesriigid peavad esitama komisjonile aruande meetmete kohta, mida nad kavatsevad võtta käesoleva direktiivi nõuete täitmiseks, pidades silmas tööde ajalist ühtlustamist ühenduse tasandil, et vähendada liiklushäireid.
- (23) Kui käesoleva direktiivi nõuded muudavad hädavajalikuks ehitada tunneli kõrvale teine õds projekteerimise või ehitamise ajal, tuleb ehitatavat teist tunneliõõnt käsitleda uue tunnelina. Sama kehtib siis, kui käesoleva direktiivi nõuded muudavad hädavajalikuks uute seaduslikult siduvate kavandamismenetluste, sealhulgas kõikide asjakohaste meetmete plaanide heakskiitmise korra muutmise.
- (24) Asjakohastel foorumitel peab jätkuma töö, et tunnelimärkidel olevad tähised ja piktogrammide võimalikult hästi ühtlustada. Liikmesriigid peavad ühtlustama kõigi oma territooriumil olevate tunnelite kasutajaliidesed.
- (25) Liikmesriigid peavad rakendama võrreldavaid ohutustasemeid oma territooriumil asuvates maanteetunnelites, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku ja järelikult ei kuulu käesoleva direktiivi kohaldamisalasse.
- (26) Liikmesriigid peavad arendama riigisiseseid õigusakte, mille eesmärgiks on saavutada parem tunneliohutuse tase,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on tagada üleeuroopalise teedevõrgu tunnelite kasutajate ohutuse vähimtaseme, keskkonda ja tunneli seadmeid ohustavate kriitiliste juhtumite ennetamise ning kaitse pakku-mise kaudu õnnetuste korral.

2. See kehtib kõikide üle 500 meetri pikkuste kasutuses olevate, ehitatavate või projekteeritavate tunnelite kohta üleeuroopalises teede-võrgus.

Artikkel 2

Määratlused

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi termineid:

- 1) *üleeuroopaline teedevõrk* — otsuse nr 1692/96/EÜ I lisa 2. jaos määratletud teedevõrk, mida on kujutatud kartidel ja/või kirjeldustes nimetatud otsuse II lisas;
- 2) *päästeteenistused* — kõik kohalikud riiklikud või erateenistused või tunnelipersonali koosseisu kuuluvad teenistused, mis sekkuvad õnne-tuste korral, sealhulgas politsei, tuletõrje ja päästemeeskonnad;
- 3) *tunneli pikkus* — pikima sõiduraja pikkus, mõõdetuna tunneli täieli-kult suletud osas.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.



Artikkel 3

Ohutusmeetmed

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumil asuvad tunnelid, mis kuuluvad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, vastavad I lisas sätestatud vähimohutusnõuetele.
2. Kui I lisas sätestatud ehitusnõudeid saab täita vaid tehniliste lahenduste kaudu, mida ei ole võimalik teostada või mida saab teostada vaid ülemääraste kuludega, siis võib artiklis 4 nimetatud haldusasutus heaks kiita ohu vähendamise meetmete rakendamise nimetatud nõuete täitmise asemel tingimusel, et alternatiivsete meetmete tulemuseks on võrdväärne või parem kaitse. Nende meetmete tõhusust tõestatakse artikli 13 sätetega kooskõlas oleva riskianalüüsiga. Liikmesriigid teavitavad komisjoni alternatiivsetest ohuvähendamismeetmetest ning esitavad nende põhjenduse. Käesolev lõige ei kehti projekteerimisjärgus olevate tunnelite kohta, mida käsitleb artikkel 9.
3. Liikmesriigid võivad kindlaks määrata rangemad nõuded tingimusel, et need ei riku käesoleva direktiivi nõudeid.

Artikkel 4

Haldusasutus

1. Liikmesriigid määravad ühe haldusasutuse või mitu haldusasutust (edaspidi "haldusasutus"), mis vastutab tunneli ohutuse eest ja astub vajalikke samme, et tagada vastavus käesolevale direktiivile.
2. Haldusasutuse võib asutada riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil.
3. Üleeuroopalisse teedevõrku kuuluv üksiku liikmesriigi territooriumil asuv tunnel kuulub ühe haldusasutuse vastutusalasse. Iga tunneli kohta, mis asub kahe liikmesriigi territooriumil, määrab kumbki liikmesriik haldusasutuse või määravad kaks liikmesriiki ühise haldusasutuse. Kahe eri haldusasutuse korral teeb üks pool otsuseid oma kohustuste täitmisel ja pädevuste piires teise haldusasutuse eelneval nõusolekul.
4. Haldusasutus lubab tunnelid kasutusse vastavalt II lisas sätestatud korrale.
5. Ilma et see piiraks edasisi korraldusi käesoleval teemal riiklikul tasandil, on haldusasutusel volitused katkestada tunneli kasutamine või piirata seda, kui ohutusnõuded ei ole täidetud. Haldusasutus määrab kindlaks tingimused, mille alusel võib tavaliiikus jätkuda.
6. Haldusasutus tagab järgmiste ülesannete täitmise:
 - a) tunnelite regulaarne katsetamine ja kontrollimine ning seejärel vastavate ohutusnõuete koostamine;
 - b) organisatsiooniliste ja operatiivsete skeemide paigaldamine (sealhulgas hädaolukordadele reageerimise plaanid) päästeteenistuste koolitamiseks ja vajaliku varustusega varustamiseks;
 - c) hädaolukorras tunneli kohese sulgemise korra määratlemine;
 - d) vajalike ohuvähendamismeetmete rakendamine.
7. Kui haldusasutusena määratletud asutused olid olemas enne käesolevas artiklis nimetatud asutamist, siis võivad need jätkata oma eelnevat tööd tingimusel, et see vastab käesolevale direktiivile.

Artikkel 5

Tunnelijuht

1. Iga liikmesriigi territooriumil paiknevasse projekteeritavasse, ehitatavasse või kasutatavasse tunnelisse määrab haldusasutus tunnelijuhtiks

▼B

avalik-õigusliku või eraõigusliku asutuse, mis vastutab tunneli töö juhtimise eest vastaval tööetapil. Haldusasutus võib seda ülesannet täita ka ise.

2. Kahe liikmesriigi territooriumil asuva tunneli kohta tunnustavad kaks haldusasutust või ühine haldusasutus vaid ühte asutust tunneli töö juhatajana.

3. Iga tunnelis toimunud olulise vahejuhtumi või õnnetuse kohta koostab tunnelijuht juhtumiaruande. Nimetatud aruanne edastatakse artiklis 6 viidatud ohutusametnikule, haldusasutusele ja päästeteenistustele hiljemalt ühe kuu jooksul.

4. Kui koostatakse uurimisaruanne, mis analüüsib lõikes 3 viidatud vahejuhtumi või õnnetuse asjaolusid või järeltõrjet, millele uurimise käigus jõuti, siis edastab tunnelijuht selle aruande ohutusametnikule, haldusasutusele ja päästeteenistustele hiljemalt ühe kuu jooksul alates selle kättesaamisest.

*Artikkel 6***Ohutusametnik**

1. Iga tunnelile määrab tunnelijuht haldusasutuse eelneval nõusolekul ühe ohutusametniku, kes kooskõlastab kõik ennetavad ja kaitsemeetmed kasutajate ja töötajate ohutuse tagamiseks. Ohutusametnik võib kuuluda tunneli või päästeteenistuste töötajate hulka, ta on sõltumatu kõikides tunneliohutusega seotud küsimustes ja ei allu tööandja juhiste nimetatud küsimuste osas. Ohutusametnik võib täita oma ülesandeid mitmes kõnealuselises piirkonnas asuvas tunnelis.

2. Ohutusametnik täidab järgmisi ülesandeid:

- a) tagab koostöö päästeteenistustega ja osaleb operatiivskeemide ettevalmistamisel;
- b) osaleb päästetööde kavandamisel, korraldamisel ja hindamisel;
- c) osaleb ohutusskeemide, struktuuri, seadmete ja töö määratlemisel seoses uute tunnelitega ja olemasolevate tunnelite muutmisega;
- d) kontrollib, et personal ja päästeteenistused on saanud väljaõppe ning osaleb regulaarsete õppuste korraldamisel;
- e) nõustab tunnelite rajatiste, seadmete ja toimimise alal;
- f) kontrollib, et tunnelirajatise ja seadmeid hooldatakse ja remonditakse;
- g) osaleb artikli 5 lõikes 3 ja 4 nimetatud olulise vahejuhtumi või õnnetuse hindamises.

*Artikkel 7***Järelevalveasutus**

Liikmesriigid tagavad, et ülevaatusi, hindamisi ja katseid korraldavad järelevalveasutused. Haldusasutus võib seda ülesannet täita ka ise. Mis tahes ülevaatusi, hindamisi ja katseid korraldav asutus peab olema pädev, kasutama kvaliteetseid menetlusi ja olema tunnelijuhist sõltumatu.

*Artikkel 8***Haldusasutusest teavitamine**

Liikmesriigid teavitavad komisjonile haldusasutuse nime ja aadressi 1. maiks 2006. Kui nimetatud teave muutub, siis teavitavad nad komisjoni vastavast muutusest kolme kuu jooksul.



Artikkel 9

Tunnelid, mille projekti ei ole veel heaks kiidetud

1. Tunnel, mille projekti ei ole vastutav asutus heaks kiitnud 1. maiks 2006, peab täitma käesoleva direktiivi nõudeid.
2. Tunnel lubatakse kasutusse II lisas sätestatud korras.

Artikkel 10

Tunnelid, mille projekt on heaks kiidetud, kuid mida veel ei ole avatud

1. Tunnelite puhul, mille projekt on heaks kiidetud, kuid mis ei ole avatud liiklusele 1. maiks 2006, hindab haldusasutus nende vastamist käesoleva direktiivi nõuetele, pidades eriti silmas II lisas ettenähtud ohutusega seotud dokumente.
2. Kui haldusasutus leiab, et tunnel ei vasta käesoleva direktiivi sätetele, siis teatab ta tunnelijuhile, et ohutuse suurendamiseks tuleb astuda asjakohaseid samme, ning teavitab ka ohutusametnikku.
3. Seejärel lubatakse tunnel kasutusse II lisas sätestatud korras.

Artikkel 11

Juba kasutuses olevad tunnelid

1. Tunnelite puhul, mis on juba avatud liiklusele 30. aprilliks 2006, on haldusasutusel aega 30. oktoobrini 2006, et ülevaatusel alusel hinnata nende vastavust käesoleva direktiivi nõuetele, pidades eriti silmas II lisas ettenähtud ohutusega seotud dokumente.
2. Tunnelijuht esitab vajaduse korral haldusasutusele kava, kuidas tunnelit kohandada käesoleva direktiivi sätetele, ja parandavad meetmed, mida ta kavatseb võtta.
3. Haldusasutus kiidab parandavad meetmed heaks või palub neid muuta.
4. Kui parandavad meetmed hõlmavad olulisi ehituslikke või tunneli kasutusviisiga seotud muudatusi, siis rakendatakse II lisas sätestatud korda juhul, kui parandavad meetmed on võetud.
5. Liikmesriigid esitavad 30. aprilliks 2007 komisjonile aruande selle kohta, kuidas nad kavatsevad käesoleva direktiivi nõudeid täita, kavandavate meetmete kohta ja vajaduse korral tagajärgede kohta, mis järgnevad tunnelite peamiste juurdepääsuteede avamisele või sulgemisele. Et minimeerida liiklushäireid Euroopa tasandil, võib komisjon teha märkusi selliste tööde ajaplaani kohta, millega tagatakse tunnelite vastavus käesoleva direktiivi nõuetele.
6. Tunnelite uuendamine viiakse läbi vastavalt ajaplaanile ja lõpetatakse 30. aprilliks 2014.
7. Kui olemasolevate tunnelite õõnte kogupikkus jagatuna liikmesriikide territooriumil asuva üleeuroopalise teedevõrgu osa kogupikkusega ületab Euroopa keskmist, võivad liikmesriigid pikendada lõikes 6 kindlaks määratud ajavahemikku 5 aasta võrra.

Artikkel 12

Korraline ülevaatus

1. Haldusasutus kontrollib, et korralisi ülevaatusi viiks läbi järelevalveasutus, mille eesmärgiks on tagada kõikide käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate tunnelite vastavus käesoleva direktiivi sätetele.
2. Mis tahes tunneli kahe järjestikuse ülevaatus vaheline aeg ei ületa kuut aastat.

▼B

3. Kui järelevalveasutuse aruande alusel avastab haldusasutus, et tunnel ei vasta käesoleva direktiivi sätetele, siis teatab haldusasutus tunneli juhatajale ja ohutusametnikule, et tuleb võtta meetmeid tunneli ohutuse suurendamiseks. Haldusasutus määratleb tingimused, mille alusel võib tunnelit edasi kasutada või tunnelit uuesti kasutusele võtta, ja mis kehtivad parandavate meetmete võtmiseni või muude asjakohaste piirangute või tingimuste rakendamiseni.
4. Kui parandavad meetmed sisaldavad olulisi ehituslikke või tööga seotud muudatusi tunnelis, siis peab tunnel läbima uue loataotluse II lisas sätestatud korras.

*Artikkel 13***Riskianalüüs**

1. Vajadusel korraldatakse riskianalüüsi, mille viib läbi asutus, mis on oma ülesannetes tunnelijuhist sõltumatu. Riskianalüüsi sisu ja tulemused lisatakse ohutusega seotud dokumentidesse, mis esitatakse haldusasutusele. Riskianalüüs tähendab ohtude analüüsimist teatavas tunnelis, võttes arvesse kõiki tunneli ehitusega seotud tegureid ja liiklustingimusi, mis mõjutavad ohutust, eriti liiklusomadusi ja -liiki, tunneli pikkust ja kuju ning samuti raskeveokite ennustatavat arvu päevas.
2. Liikmesriigid tagavad, et riigitasandil kasutatakse üksikasjalikku ja täpselt määratletud metodoloogiat, mis vastab parimale võimalikule tavale, ning teavitab komisjoni kasutatavast metodoloogiast; komisjon teeb nimetatud teabe teistele liikmesriikidele elektrooniliselt kättesaadavaks.

▼M1

3. Hiljemalt 30. aprilliks 2009. aastaks avaldab komisjon aruande liikmesriikides kasutusel olnud tegevusviisi kohta. Vajaduse korral annab ta soovitusi ühise ühtlustatud riskianalüüsi metoodika vastuvõtmiseks vastavalt artikli 17 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

▼B*Artikkel 14***Nõuete vähendamine uuenduslike tehnikate nimel**

1. Et võimaldada uuendusliku ohutusvarustuse paigaldamist ning kasutamist või uuenduslike ohutusmenetluste kasutamist, mis pakuvad võrdväärset või suuremat kaitsetaset võrreldes käesolevas direktiivis kirjeldatud praeguste tehnoloogiatega, võib haldusasutus lubada vähendada direktiivi nõudeid tunnelijuhi täpselt dokumenteeritud avalduse alusel.
2. Kui haldusasutus kavatab lubada nimetatud nõuete vähendamist, siis esitab liikmesriik kõigepealt komisjonile nõuete vähendamise avalduse, mis sisaldab algset avaldust ja järelevalveasutuse arvamuse.
3. Komisjon teatab avaldusest liikmesriikidele ühe kuu jooksul alates avalduse saamise kuupäevast.
4. Kui kolme kuu jooksul ei esita ei komisjon ega liikmesriigid vastuväiteid, siis on nõuete vähendamine heaks kiidetud ja komisjon teatab sellest kõikidele liikmesriikidele.
5. Kui esitatakse vastuväiteid, siis teeb komisjon ettepaneku artikli 17 lõikes 2 sätestatud korras. Kui otsus on eitav, siis ei luba haldusasutus nõuete vähendamist.
6. Pärast uurimist vastavalt artikli 17 lõikes 2 sätestatud korrale võib nõuete vähendamist lubavat otsust kohaldada ka teiste tunnelite suhtes.
7. Kui nõuete vähendamise avaldus on õigustatud, siis avaldab komisjon aruande tegevusviisist, mida liikmesriik kasutas, ja vajadusel teeb ettepanekuid, kuidas käesolevat direktiivi muuta.

▼B*Artikkel 15***Aruandlus**

1. Iga kahe aasta järel koostavad liikmesriigid aruanded tulekahjude ja õnnetuste kohta tunnelites, mis selgelt mõjutavad kasutajate ohutust tunnelites. Aruanded käsitlevad ka kõnealuste vahejuhtumite sagedust ja põhjuseid ning hindavad neid ja pakuvad teavet ohutusvarustuse ja meetmete tegeliku rolli ning tõhususe kohta. Liikmesriigid esitavad nimetatud aruanded komisjonile enne septembri lõppu aruandlusperioodile järgneval aastal. Komisjon teeb aruanded teistele liikmesriikidele kättesaadavaks.

2. Liikmesriigid koostavad kava, mis sisaldab ajaplaani käesoleva direktiivi sätete järkjärguliseks kohaldamiseks juba kasutuses olevate tunnelite suhtes, nagu on kirjeldatud artiklis 11, ning teatavad sellest komisjonile 30. oktoobriks 2006. Seejärel teavitavad liikmesriigid komisjoni iga kahe aasta järel kava rakendamise seisust ning sellesse tehtud muudatustest kuni artikli 11 lõikes 6 ja 7 viidatud ajavahemiku lõpuni.

▼M1*Artikkel 16***Kohandamine tehnika arenguga**

Komisjon kohandab käesoleva direktiivi lisasid tehnika arenguga. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 17 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

*Artikkel 17***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.
Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

▼B*Artikkel 18***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid 30. aprilliks 2006. Nad edastavad viivitamata komisjonile kõnealuste sätete tekstid koos tabeliga, mis näitab nende vastavust käesoleva direktiivi sätetega.
2. Liikmesriikide poolt vastu võetud sätted sisaldavad viidet käesolevale direktiivile või sätete ametliku avaldamise korral lisatakse nende juurde viide käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

*Artikkel 19***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

▼B

Artikkel 20

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.



I LISA

Artiklis 3 mainitud ohutusmeetmed

1. Ohutusmeetmeotsuste tegemise alus
 - 1.1. Ohutusparameetrid
 - 1.1.1. Tunnelis rakendatavad ohutusmeetmed peavad põhinema infrastruktuurist, kasutamiskiirusest, kasutajatest ja sõidukitest koosneva süsteemi igakülgset ja süstemaatilist arvesse võtmisel.
 - 1.1.2. Arvesse tuleb võtta järgmisi parameetreid:
 - tunneli pikkus,
 - tunneliõõnte arv,
 - sõiduradade arv,
 - ristlõike kuju,
 - püst- ja rõhtsuunaline joondatus,
 - ehitusviis,
 - ühe- või kahe-suunaline liiklus,
 - liiklussagedus tunneliõõne kohta (sealhulgas selle ajaline jaotus),
 - ummikukoht (päeva või hooaja lõikes),
 - päästetehnikustel ligipääsuks kuluv aeg,
 - raskeveokite olemasolu ja osakaal,
 - ohtlike kaupade olemasolu, osakaal ja liik,
 - ligipääsuteede omadused,
 - sõiduraja laius,
 - lubatud sõidukiirus,
 - geograafiline ja meteoroloogiline keskkond.
 - 1.1.3. Kui tunnelil on seoses eelpool nimetatud parameetritega eriomadus, tehakse riskianalüüs vastavalt artiklile 13, et määrata kindlaks, kas tunneli ohutuse kõrge taseme tagamiseks on vaja lisaohutusmeetmeid ja/või lisaseadmeid. See riskianalüüs arvestab võimalikke õnnetusi, mis selgelt halvendavad kasutajate ohutust tunnelites ja mis võivad juhtuda kasutuse ajal, ning nende võimalike tagajärgede olemust ja suurusjärku.
- 1.2. Vähimnõuded
 - 1.2.1. Ohutusmeetmeid, mida nõutakse järgmistes lõigetes, rakendatakse vähimtasemel, et tagada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse jäävate tunnelite ohutuse vähimtaseme. Nõuete piiratud vähendamisi võib lubada tingimusel, et järgmine menetlus sooritatakse edukalt.

Liikmesriigid või haldusasutus saavad komisjonile teavet järgmiste asjaolude kohta:

 - ettenähtavad nõuete piiratud vähendamised,
 - ettenähtavat nõuete piiratud vähendamist põhjendavad hädavajalikud tegurid,
 - alternatiivsed ohuvähendamise meetmed, mida kasutatakse või kehtestatakse, et tagada vähemalt võrdväärne ohutuse tase, sealhulgas nimetatud meetmete põhjendus asjakohaste riskide analüüsi kujul.

Komisjon edastab taotluse nõuete piiratud vähendamise kohta liikmesriikidele viivitamata, hiljemalt ühe kuu jooksul pärast selle kättesaamist.

Kui kolme kuu jooksul alates taotluse kättesaamisest komisjonis ei esita ei komisjon ega liikmesriigid vastuväiteid, siis on nõuete vähendamine heaks kiidetud ja komisjon teatab sellest kõikidele liikmesriikidele. Kui esitatakse vastuväiteid, siis teeb komisjon ettepaneku artikli 17 lõikes 2 sätestatud korras. Kui otsus on eitav, siis ei lubata nõuete piiratud vähendamist.

▼B

- 1.2.2. Selleks, et tagada ühtne kasutajaliides kõikides tunnelites, mille suhtes käesolev direktiiv kehtib, ei lubata vähendada järgmiste lõikude nõudeid, mis puudutavad kasutajate kasutuses oleva ohutusvarustuse ehitust (avariijuhtpuldid, märgid, teelaiendid, varuväljapääsud, vajaduse korral raadiosideseadmed).
- 1.3. Liiklussagedus
- 1.3.1. Kui käesolevas lisas on nimetatud liiklussagedust, siis tähendab see aasta keskmist päevast liiklussagedust, mis läbib tunnelit ühel sõidurajal. Liiklussageduse kindlaksmääramiseks loetakse iga mootorsõidukit ühe üksusena.
- 1.3.2. Kui üle 3,5-tonniste raskeveokite arv ületab 15 % aasta keskmisest päevasest liiklussagedusest või ületab hooajaline päevane liiklussagedus olulisel määral aasta keskmist liiklussagedusest, siis hinnatakse lisariske, mida võetakse arvesse tunneli liiklussageduse suurendamisel järgmiste lõigete kohaldamiseks.
2. Infrastruktuurimeetmed
- 2.1. Tunneliõonte ja sõiduradade arv
- 2.1.1. Peamised kriteeriumid ühe või kahe õõnega tunneli ehitamisel on kavandatud liiklussagedus ja ohutus, võttes arvesse raskeveokite osakaalu, teekallakuid ja tunneli pikkust.
- 2.1.2. Kui 15-aastane prognoos näitab, et projekteeritavas tunnelis ületab liiklussagedus 10 000 sõidukit raja kohta päevas, siis ehitatakse kahe ühesuunalise õõnega tunnel hiljemalt nimetatud sõidukite arvu ületamise ajaks.
- 2.1.3. Peale hädaabiraja on tunneli sees sama palju sõiduradu kui väljas. Sõiduradade arvu muutmise peab toimuma piisaval kaugusel tunneli sissesuudavast; see kaugus peab olema vähemalt selline, mille läbimine võtab lubatud kiirusega sõitval sõidukil aega vähemalt 10 sekundit. Kui seda takistavad geograafilised asjaolud, tuleb ohutuse tagamiseks võtta lisa- ja/või tugevdatud meetmeid.
- 2.2. Tunneli kuju
- 2.2.1. Eriti tuleb silmas pidada ohutust, kui projekteeritakse ristlõikekuju ning tunneli ja ligipääsuteede püst- ja rõhtsuunalist joondatust, sest need parameetrid mõjutavad olulisel määral õnnetuste tõenäosust ja raskusastet.
- 2.2.2. Pikisuunalised üle 5 % teekallakuid ei ole uutest tunnelites lubatud, välja arvatud juhul, kui muud lahendused ei ole geograafiliste tingimuste tõttu võimalikud.
- 2.2.3. Üle 3 % teekallakutega tunnelites tuleb võtta ohutuse tagamiseks lisa- ja/või tugevdatud meetmeid.
- 2.2.4. Kui aeglase raja laius on alla 3,5 meetri ja raskeveokid on lubatud, siis tuleb võtta ohutuse tagamiseks lisa- ja/või tugevdatud meetmeid.
- 2.3. Pääseteed ja varuväljapääsud
- 2.3.1. Uutesse ilma hädaabirajata tunnelitesse tuleb ehitada kasutajate jaoks sõiduteega samas tasandis või tõstetud pääseteed kasutamiseks avarii või õnnetuse korral. Käesolevat sätet ei kohaldata, kui tunneli ehitus ei võimalda sellist lahendust või võimaldavad seda vaid liiga suure hinnaga ja kui tunnel on ühesuunaline ning varustatud alalise järelevalve ja sõiduraja sulgemissüsteemiga.
- 2.3.2. Olemasolevates tunnelites, kus ei ole ei hädaabirada ega pääseteed, tuleb võtta ohutuse tagamiseks lisa- ja/või tugevdatud meetmeid.
- 2.3.3. Varuväljapääsud võimaldavad kasutajatel lahkuda tunnelist jala ja jõuda turvalisse kohta õnnetuse või tulekahju korral ning samuti võimaldavad need päästeteenistustel pääseda jalgsi õnnetuskohale. Sellised varuväljapääsud on näiteks järgmised:
- otsesed väljapääsud tunnelist,
 - põikühendused tunneliõonte vahel,
 - väljapääsud pääsegaleriile,
 - varjendid, millel on tunneliõõnest eraldi pääsetee.
- 2.3.4. Varjendeid, millel ei ole pääseteele juhtivat väljapääsu, ei ehitata.

▼B

- 2.3.5. Varuväljapääsude rajatakse siis, kui riskianalüüs, mis hõlmab suitsu liikumise kiirust kohalikes tingimustes, näitab, et ventilatsioon ja muud ohutusseadmed ei taga kasutajate piisavat ohutust.
- 2.3.6. Uutes tunnelites rajatakse varuväljapääsude alati, kui liiklussagedus ületab 2 000 sõidukit sõiduraja kohta.
- 2.3.7. Olemasolevates üle 1 000 meetri pikkustes tunnelites, mille liiklussagedus on üle 2 000 sõiduki sõiduraja kohta, tuleb hinnata uute varuväljapääsude rajamise võimalikkust ja tõhusust.
- 2.3.8. Varuväljapääsude vaheline vahekaugus ei tohi ületada 500 meetrit.
- 2.3.9. Sobivaid vahendeid nagu uksi kasutatakse selleks, et takistada suitsu ja kuumuse liikumist pääseteedesse varuväljapääsu taga nii, et tunneli kasutajad saavad ohutult välja jõuda ja päästeteenistustel on olemas ligipääs tunnelisse.
- 2.4. Päästeteeühenduste ligipääs tunnelisse
- 2.4.1. Kaheõõnelistes tunnelites, kus õõned on samal või peaaegu samal kõrgusel, rajatakse päästeteeühendustele sobivad põikühendused iga 1 500 meetri järel.
- 2.4.2. Kui geograafiliselt on võimalik, rajatakse eraldusriba ületuskoht kahe- või mitmeõõnelise tunneli kummaski otsas. See võimaldab päästeteeühendustel viivitamata pääseda ükskõik kumba õõnde.
- 2.5. Teelaiendid
- 2.5.1. Uutesse kahe-suunalistesse üle 1 500 meetri pikkustesse tunnelitesse, kus liiklussagedus ületab 2 000 sõidukit raja kohta, rajatakse teelaiendid hädaabiradade puudumise korral kuni 1 000 meetri järel.
- 2.5.2. Olemasolevate kahe-suunaliste üle 1 500 meetri pikkuste tunnelite puhul, mille liiklussagedus ületab 2 000 sõidukit raja kohta ja kus puuduvad hädaabirajad, tuleb hinnata teelaiendite ehitamise võimalikkust ja tõhusust.
- 2.5.3. Kui tunneli ehitus ei võimalda sellist ümberehitust või võimaldab seda ülemäärase kuluga, siis ei pea teelaiendeid rajama, kui sõidukite kasutuses olev tunneli kogulaius, välja arvatud tõstetud osad ja tavalised sõidurajad, on vähemalt võrdne tavalise sõiduraja laiusega.
- 2.5.4. Teelaienditel peab olema avariijuhtimispuult.
- 2.6. Äravool
- 2.6.1. Kui ohtlike kaupade transport on lubatud, siis peab tuleohtlike ja mürgiste vedelike äravool toimuma hästi läbimõeldud voolukanalite kaudu või muude meetmetega tunneli ristlõike ulatuses. Lisaks peab äravoolusüsteemi projekteerima ja seda hooldama nii, et see takistaks tule ja tuleohtlike ning mürgiste vedelike levimist torude sees ja nende vahel.
- 2.6.2. Kui olemasolevates tunnelites ei ole võimalik nimetatud nõuet täita või saab seda täita vaid ülemäärase kuluga, siis võetakse seda arvesse, kui otsustatakse ohtlike kaupade transpordi lubamist riskianalüüsi põhjal.
- 2.7. Tarindite tulepüsivus
- Kõigi tunnelite põhitarindid, mille kohalikul varingul oleksid katastroofilised tagajärjed, näiteks veealused tunnelite korral või selliste tunnelite korral, mille varing võib põhjustada oluliste lähedalasuvate rajatiste kokkuvarisemise, peavad olema piisavalt tulepüsivad.
- 2.8. Valgustus
- 2.8.1. Tunnelites on tavavalgustus, mis tagab juhtidele vajaliku nähtavuse nii päeval kui öösel sissesõidu juures ja tunneli sees.
- 2.8.2. Ohutusvalgustus paigaldatakse, et võimaldada vähimnähtavust olukorras, kui tunneli kasutajad lahkuvad elektrikatkestuse korral tunnelist sõidukitega.
- 2.8.3. Pääseteede valgustus, näiteks pääseteed tähistavad tuled kuni 1,5 m kõrgusel paigaldatakse selleks, et juhtida kasutajad hädaolukorras tunnelist välja mööda pääseteed jalgsi.

▼B

- 2.9. Ventilatsioon
- 2.9.1. Ventilatsioonisüsteemi projekteerimisel, ehitamisel ja kasutamisel peab arvestama järgmiste asjaoludega:
- sõidukitest eralduvate saasteainete ärajuhtimine tavalise ja tiptunni-liikluse ajal,
 - sõidukitest eralduvate saasteainete ärajuhtimine, kui liiklus on peatunud vahejuhtumi või õnnetuse tõttu,
 - kuumuse ja suitsu ärajuhtimine tulekahju korral.
- 2.9.2. Mehhaaniline ventilatsioonisüsteem tuleb paigaldada kõikidesse üle 1 000 meetri pikkustesse tunnelitesse, mille liiklussagedus on üle 2 000 sõiduki raja kohta.
- 2.9.3. Kahesuunalistes tunnelites ja/või tiheda liiklusega ühesuunalistes tunnelites on pikiventilatsioon lubatud vaid siis, kui riskianalüüs vastavalt artiklile 13 näitab, et see on vastuvõetav ja/või võetakse erimeetmeid nagu asjakohane liiklusjuhtimine, lühemad varuväljapääsude vahekaugused, suitsu väljatõmme teatud aja tagant.
- 2.9.4. Põiksuunalist või osaliselt põiksuunalist ventilatsioonisüsteemi kasutatakse tunnelites, kus on mehhaanilist ventilatsioonisüsteemi vaja ja kus pikiventilatsioon ei ole lubatud punkti 2.9.3. alusel. Nimetatud süsteemid peavad olema võimelised tulekahju korral tunnelist suitsu eemaldama.
- 2.9.5. Kahesuunalise liiklusega tunnelites, mille liiklussagedus on üle 2 000 sõiduki raja kohta, mis on üle 3 000 meetri pikad ja kus on juhtimiskeskus ning põiksuunaline või osaliselt põiksuunaline ventilatsioon, võetakse järgmisi ventilatsiooni vähimmeetmeid:
- paigaldatakse õhu ja suitsuärastusklapid, mis võivad töötada eraldi või korraga,
 - õhu pikikiirust jälgitakse pidevalt ja vastavalt sellele kohandatakse ventilatsioonisüsteemi juhtimisprotsessi (ärastusklapid, ventilaatorid jne).
- 2.10. Avariijuhtpuldid
- 2.10.1. Avariijuhtpultide eesmärk on võimaldada ligipääs mitmesugustele ohutuseadmetele, eriti hädaabitelefonidele ja tulekustutitele, ent need ei pea kaitsma kasutajaid tulekahju mõjude eest.
- 2.10.2. Avariijuhtpuldid koosnevad külgeinal asuvast kastist või asuvad ideaaljuhul külgeinasüvendis. Nendes on vähemalt hädaabitelefoni ja kaks tulekustutit.
- 2.10.3. Avariijuhtpuldid asuvad tunneli sissesõitude juures ja tunneli sees vahekaugustel, mis uutes tunnelites on kuni 150 meetrit ja olemasolevates tunnelites kuni 250 meetrit.
- 2.11. Veevarustus
- Kõik tunnelid peavad olema veega varustatud. Hüdrandid peavad asuma sissesõitude lähedal ja tunneli sees kuni 250 meetri järele. Kui veetorus-tikku ei saa kasutada, on kohustuslik tagada, et piisav veekogus oleks kättesaadav muul viisil.
- 2.12. Liiklusmärgid
- Tunnelikasutajate jaoks kasutatakse kõikide ohutusseadmete kohta erimärke. Tunnelites kasutatavad märgid ja tähised on esitatud III lisas.
- 2.13. Juhtimiskeskus
- 2.13.1. Kõigis üle 3 000 meetri pikkustes tunnelites, mille liiklussagedus ületab 2 000 sõiduki raja kohta, peab olema juhtimiskeskus.
- 2.13.2. Mitme tunneli järelevalve võib olla koondatud ühte juhtimiskeskusesse.
- 2.14. Seiresüsteemid
- 2.14.1. Videojärelevalvesüsteemid ja liiklusõnnetusi (nt sõidukite peatumist) ja/või tulekahjusid automaatselt avastav süsteem paigaldatakse kõikidesse juhtimiskeskusega tunnelitesse.

▼B

- 2.14.2. Automaatsed tulekahjuandurisüsteemid paigaldatakse kõikidesse juhtimiskeskuseta tunnelitesse, kui mehhaaniline suitsuärastussüsteem on automaatselt saasteaineid eemaldavast ventilatsioonisüsteemist eraldi.
- 2.15. Tunneli sulgemise seadmed
- 2.15.1. Kõigis üle 1 000 meetri pikkustes tunnelites tuleb paigaldada sissepääsude ette foorid, et tunnelit saaks sulgeda hädaolukorra korral. Juhiste järgimise tagamiseks võib kasutada lisavahendeid nagu ajutisi liiklusmärke ja teetõkkeid.
- 2.15.2. Kõigis üle 3 000 meetri pikkustes tunnelites, kus on juhtimiskeskus ja liiklussagedus on üle 2 000 sõiduki raja kohta, on soovitatav paigaldada seadmed, mis peataks sõidukeid hädaolukorras, kuni 1 000 meetri järel. Need seadmed hõlmavad foore ja vajaduse korral lisavahendeid nagu valjuhääldeid, ajutisi liiklusmärke ja teetõkkeid.
- 2.16. Sidesüsteemid
- 2.16.1. Kõigisse üle 1 000 meetri pikkustesse tunnelitesse, mille liiklussagedus on üle 2 000 sõiduki raja kohta, tuleb paigaldada päästeteenistuste raadioseadmed.
- 2.16.2. Juhtimiskeskuse ja kasutajatele mõeldud raadiosidekanalite olemasolu korral peab olema võimalik katkestada nende sidekanalite tavaline tegevus hädateadete edastamiseks.
- 2.16.3. Varjendid ja muud rajatised, kus evakueeruvad tunnelikasutajad peavad ootama enne väljapääsemist, peavad olema varustatud valjuhäälditega, mille kaudu saaks kasutajatele teavet edastada.
- 2.17. Elekritoide ja juhtmestikud
- 2.17.1. Kõigis tunneleis peab olema varutoide, mis suudab tagada hädavajalike ohutusseadmete töötamise ajaks, kuni kõik kasutajad on tunnelist evakueerunud.
- 2.17.2. Elektri-, mõõte- ja juhtimisjuhtmestikud projekteeritakse viisil, et kohalik katkestus näiteks tulekahju tõttu ei takistaks kahjustamata juhtmestike toimivust.
- 2.18. Seadmete tulepüsivus
- Tunneli kõigi seadmete tulepüsivuse tase peab arvestama tehnika võimalustega ja selle eesmärgiks peab olema vajalike ohutusfunktsioonide säilitamine tulekahju korral.
- 2.19. Vähimnõuete kokkuvõtte tabel
- Järgmine tabel võtab kokku eelmistes lõigetes sätestatud vähimnõuded. Vähimnõuded on sätestatud käesoleva lisa kehtivas tekstis.



VÄHIMNÕUETE KOKKUVÕTE		Liiklus ≤ 2 000 sõidukit raja kohta			Liiklus > 2 000 sõidukit raja kohta			Kohustusliku rakendamise lisatingimused või märkused
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Ehituslikud meetmed	Vähemalt 2 tunneliõont						Kohustuslik, kui 15-aastase prognoosi järgi on liiklustihedus > 10 000 sõidukit rea kohta.	
	Teekallakud < 5 %	*	*	*	*	*	Kohustuslikud, kui geograafilisi piiranguid ei ole.	
	Pääse-jalgteed	*	*	*	*	*	Kohustuslikud, kui puudub hädaolukorrad, välja arvatud juhul, kui punkti 2.3.1. tingimus on täidetud. Olemasolevates tunnelites, kus ei ole ei hädaabirada ega pääseteed, tuleb võtta lisa- ja/või tugevdatud meetmeid.	
	Varuväljapääsud kuni iga 500 m järel	○	○	*	*	*	Varuväljapääsude ehitamist olemasolevatesse tunnelitesse hinnatakse iga juhtumi puhul eraldi.	
	Põikiühendused päästeteenistustele kuni iga 1 500 m järel	○	○/●	○	○/●	●	Kohustuslikud kaheöönelistes üle 1 500 pikkades tunnelites.	
	Eraldusriba ületuskoht kummagi sissepääsu juures	●	●	●	●	●	Kohustuslikud kahe- või mitmeööneliste tunnelites, kui geograafiliselt võimalik.	
	Teelaiendid kuni iga 1 000 m järel	○	○	○	○/●	○/●	Kohustuslikud uutes kaheöönelistes üle 1 500 m pikkades tunnelites, kus puuduvad hädaabirajad. Olemasolevates kaheöönelistes üle 1 500 m pikkades tunnelites: sõltub analüüsist. Nii uute kui olemasolevate tunnelite puhul sõltub tunneli laiusvarust.	
Tuleohtlike ja mürgiste vedelike äravool	*	*	*	*	*	Kohustuslik, kui ohtlikud vedused on lubatud.		
Tanandite tulepüüvisus	●	●	●	●	●	Kohustuslik, kui kohalikul varingul võib olla katastroofilisi tagajärgi.		

- Kohustuslik kõigis tunnelis ○ vabatahtlik
- * Kohustuslik eranditega ● soovitatav



VÄHIMNÕUJETE KOKKUVÕTE		Liiklus ≤ 2 000 sõidukit raja kohta		Liiklus > 2 000 sõidukit raja kohta			Kohustusliku rakendamise lisatingimused või märkused
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m	
Valgustus	Tavaline valgustus	Punkt 2.8.1	●	●	●	●	
	Ohutusvalgustus	Punkt 2.8.2	●	●	●	●	
	Päseteevalgustus	Punkt 2.8.3	●	●	●	●	
	Mehaaniline ventilatsioon	Punkt 2.9	○	○	○	○	
Ventilatsioon	(Osalise) põikventilatsiooni eritingimused	Punkt 2.9.5	○	○	○	○	Kohustuslik juhtimiskeskusega kahe-suunalistes tunnelites.
Avariijuhtpuldid	Kuni iga 150 m järel	Punkt 2.10	*	*	*	*	Sisaldavad telefoni ja 2 tulekustutit. Olemasolevates tunnelites on lubatud kuni 250 m vahekaugus.
Veevarustus	Kuni iga 250 m järel	Punkt 2.11	●	●	●	●	Kui ei ole kättesaadav, siis on kohustuslik varustada piisava vee-kogusega muul viisil.
Liiklusemärgid		Punkt 2.12	●	●	●	●	Kõik kasutajatele mõeldud ohutusvahendid (vt III lisa)
Juhtimiskeskus		Punkt 2.13	○	○	○	○	Mitme tunneli järelevalve võib olla koondatud ühte juhtimiskeskusesse.
	Videosüsteem	Punkt 2.14	○	○	○	○	Kohustuslik juhtimiskeskusega tunnelites.
Seiresüsteemid	Automaatne vahejuhtumituva-stuse ja/või tulekahjusignalisatsioon	Punkt 2.14	●	●	●	●	Vähemalt üks kahest süsteemist on kohustuslik juhtimiskeskusega tunnelites.
Tunneli sulgemisseadmed	Foorid sissepääsude ees	Punkt 2.15.1	○	●	●	●	
	Foorid tunneli sees kuni iga 1 000 m järel	Punkt 2.15.2	○	○	○	●	Soovitav, kui tunnelis on juhtimiskeskus ja tunneli pikkus on üle 3 000 m.



VÄHIMNÕUETE KOKKUVÕTE		Liiklus ≤ 2 000 sõidukit raja kohta			Liiklus > 2 000 sõidukit raja kohta			Kohustusliku rakendamise lisatingimused või märkused
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Sidesüsteemid	Raadioside päästeteemistuste jaoks	○	○	○	●	●		
	Hädaolukorra raadioteated tunnelikasutajatele	●	●	●	●	●	Kohustuslik tunnelikasutajatele määratud raadioside ja juhtimis-keskuse olemasolu korral	
	Valjuhääldid varjendites ja väljapääsudes	●	●	●	●	●	Kohustuslikud, kui evakueeruvad kasutajad peavad ootama enne väljapääsu.	
Varutoide		●	●	●	●	●	Et tagada hädavajalike ohutusseadmete toimimine vähemalt tunneli evakueerimise ajaks.	
Seadmete tulepüüvisus		●	●	●	●	●	Eesmärgiks on säilitada vajalikud ohutusfunktsioonid.	

▼B

3. Toimimist puudutavad meetmed
 - 3.1. Toimimise vahendid

Tunneli toimimist korraldatakse nimetatud meetmete kaudu, mis tagavad liikluse jätkuvuse ja ohutuse tunnelis. Tunneli tööga seotud personal ja päästeteenistused saavad alg- ja jätkuväljaõpet.
 - 3.2. Päästetööde kavandamine

Kõigi tunnelite kohta peab olema koostatud hädaolukordade lahendamise plaan. Tunnelites, mis algavad ühes ja lõpevad teises liikmesriigis, kehtib üks kahe riigiline hädaolukorra lahendamise plaan mõlema riigi jaoks.
 - 3.3. Tööd tunnelis

Radade täielik või osaline sulgemine seoses plaanikohaste ehitus- või hooldustöödega algab alati väljapool tunnelit. Selleks otstarbeks võib kasutada ajutisi liiklusmärke, valgusfoore ja mehhaanilisi tõkkeid.
 - 3.4. Õnnetuste ja vahejuhtumite lahendamine

Raske õnnetuse või vahejuhtumi korral peatatakse viivitamata liiklus kõigis asjaomastes tunneliõõntes.

Selleks võetakse korraka kasutusele ülalmainitud seadmed sissesõitute ees, samuti ajutised liiklusmärgid, foorid ja mehhaanilised tõkked tunneli sees, et kogu liiklus peatataks võimalikult kiiresti tunneli sees ja sellest väljas. Alla 1 000 meetri pikkusi tundeid võib sulgeda muude vahenditega. Liiklust juhitakse nii, et õnnetusest või vahejuhtumist haaramata sõidukid saavad kiiresti tunnelist lahkuda.

Vahejuhtumi korral tunnelis peab päästeteenistuste ligipääsuaeg olema võimalikult lühike ning seda mõõdetakse regulaarsetel õppustel. Seda võib mõõta ka vahejuhtumite ajal. Suurtes kahe suunalistes suure liiklusega tunnelites määrab riskianalüüs vastavalt artiklile 13 kindlaks, kas päästeteenistused paigutatakse tunneli otstesse.
 - 3.5. Juhtimiskeskuse tegevus

Üks juhtimiskeskus juhib mis tahes juhtimiskeskusega tunnelit mis tahes ajal, sealhulgas neid, mis algavad ühes ja lõpevad teises liikmesriigis.
 - 3.6. Tunneli sulgemine

Tunneli pika- või lühiajalise sulgemise korral teatatakse kasutajatele kergesti ligipääsetavate teabesüsteemide kaudu parimad ümbersõiduvõimalused.

Need ümbersõiduvõimalused peavad sisalduma süstemaatilistes situatsiooniplaanides. Nende eesmärk peab olema hoida liiklusvoolu võimalikult sujuvana ja vähendada ohuolukorra levimist ümbruskonda.

Liikmesriigid peavad mõistlikul tasandil püüdma vältida olukorda, kus kahe liikmesriigi territooriumil paiknevat tunnelit ei saa kasutada halbade ilmastikutingimuste tagajärgede tõttu.
 - 3.7. Ohtlike kaupade vedu

Järgmisi meetmeid kohaldatakse ohtlike kaupu vedavate sõidukite ligipääsu suhtes tunnelitesse, nagu see on määratletud asjakohastes Euroopa õigusaktides ohtlike kaupade maanteeveo kohta:

 - teostada riskianalüüs vastavalt artiklile 13 enne ohtlike kaupade vedu puudutavate määruste ja nõuete määramist või muutmist,
 - paigaldada määruse täitmiseks vajalikke märke enne viimast väljastõitu enne tunnelit ja tunneli sissesõitutes ning enne sissesõite, et võimaldada juhtidel valida ümbersõiduteed,
 - lisaks ülalnimetatud riskianalüüsile võtta iga juhtumi puhul arvesse spetsiaalseid meetmeid, mis on mõeldud ohtude vähendamiseks seoses mõnede või kõikide sõidukitega, mis veavad ohtlike aineid tunnelites, nagu deklaratsiooni esitamine enne tunnelisse sisenemist või tunneli läbimine koos saatesõidukitega.
 - 3.8. Möödasõit tunnelites

Teostatakse riskianalüüs, et otsustada, kas ohtlike kaupu vedavad sõidukid tohivad möödasõite teostada tunnelites, kus on kummaski suunas rohkem kui üks sõidurada.

▼B

3.9. Sõidukite pikivahe ning kiirus

Sõidukite sobiv kiirus ja ohutu pikivahe on tunnelites eriti tähtsad ning neile tuleb pöörata palju tähelepanu. See hõlmab kasutajate teavitamist sobiva kiiruse ja pikivahe kohta. Vajaduse korral jälgitakse nende nõuete täitmist.

Sõiduautokasutajad peavad tavatingimustes hoidma vähemalt sellist pikivahet, mida sõiduk läbib kahe sekundiga. Raskeveokite pikivahe peab olema sellest kaks korda pikem.

Kui tunnelis liiklus peatub, siis peavad kasutajad säilitama pikivahe 5 meetrit, välja arvatud juhul, kui see ei ole hädapeatumise tõttu võimalik.

4. Teabekampaaniad

Tunnelite ohutust puudutavaid teabekampaaniaid korraldatakse regulaarselt ja koos huvitatud pooltega rahvusvaheliste organisatsioonide koostöös alusel. Nimetatud teabekampaaniad käsitlevad kasutajate õiget käitumist tunnelile lähenemisel ja selle läbimisel, eriti seoses sõiduki rikkega, ummikutega, õnnetustega ja tulekahjuga.

Teave olemasolevate ohutusseadmete ja õige käitumise kohta tunnelites paigutatakse kasutajate jaoks mugavatesse kohtadesse (näiteks puhkekohadesse enne tunnelit, tunneli sissesõitude juurde või Internetti).



II LISA

Projekti, ohutusdokumentatsiooni, tunneli kasutuselevõtu, muudatuste ja korraliste õppuste heakskiitmine

1. Projekti heakskiitmine
 - 1.1. Käesoleva direktiivi sätteid kohaldatakse alates eelprojekteerimisest.
 - 1.2. Enne ehitustöid koostab tunnelijuht punktides 2.2 ja 2.3 kirjeldatud ohutusdokumentatsiooni tunneli kohta projekteerimisetapis ning peab nõu ohutusametnikuga. Tunnelijuht esitab ohutusdokumentatsiooni haldusasutusele ja lisab ohutusametniku ja/või järelevalveasutuse arvamuse.
 - 1.3. Projekti kiidab heaks vastutav asutus, kes teatab oma otsuse tunnelijuhile ja haldusasutusele.
2. Ohutusdokumentatsioon
 - 2.1. Tunnelijuht koostab ohutusdokumentatsiooni iga tunneli kohta ja ajakohastab seda pidevalt ning esitab ohutusdokumentatsiooni ühe eksemplari ohutusametnikule.
 - 2.2. Ohutusdokumentatsioon kirjeldab ennetavaid ja kaitsemeetmeid, mis on vajalikud kasutajate ohutuse tagamiseks, võttes arvesse liikumispuudega isikuid ja vaegureid, tee iseloomu, rajatise ehitust, selle ümbrust, liikluse iseloomu ja direktiivi artiklis 2 määratletud päästeteenistuste tegevuse ulatust.
 - 2.3. Tunneli ohutusdokumentatsioon projekteerimise etapil sisaldab eelkõige järgmist:
 - kavandatava rajatise ja sellele ligipääsu kirjeldust koos plaanidega, mida on vaja selle ehituse ja oodatavate kasutustingimuste mõistmiseks,
 - liiklusprognoosi, mis täpsustab ja põhjendab tingimusi, mida oodatakse ohtlike kaupade vedudelt koos I lisa punkti 3.7 alusel nõutava riskianalüüsiga,
 - ohuanalüüsi, mis kirjeldab tunnelite kasutajate ohutust halvendavaid võimalikke õnnetusi, mis võivad juhtuda tunneli kasutamise ajal, ning nende võimalike tagajärgede iseloomu ja ulatust; see analüüs peab täpsustama ja põhjendama õnnetuste ja nende tagajärgede tõenäosuse vähendamise meetmeid,
 - käesoleva valdkonna spetsialisti või sellel alal tegutseva organisatsiooni, milleks võib olla järelevalveasutus, arvamus ohutuse kohta.
 - 2.4. Kasutuselevõtu etapil oleva tunneli ohutusdokumentatsioon sisaldab lisaks projekteerimise etapi dokumentatsioonile järgmist:
 - organisatsiooni, inim- ja materiaalsete ressursside ning juhiste kirjeldus, mida on tunnelijuht täpsustanud, et tagada tunneli toimimine ja hooldus,
 - koos päästeteenistustega koostatud hädaolukorra lahendamise plaan, mis võtab arvesse ka liikumispuudega isikuid ja vaegureid,
 - kogemuste pideva tagasiside süsteemi kirjeldus, mille kaudu jäädvustatakse ja analüüsitakse olulisi vahejuhtumeid ja õnnetusi.
 - 2.5. Kasutusel oleva tunneli ohutusdokumentatsioon sisaldab lisaks kasutusele võetava tunneli dokumentatsioonile järgmist:
 - oluliste vahejuhtumite ja õnnetuste aruannet ja analüüsi, mis on toimunud alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast,
 - korraldatud ohutusõppuste nimekiri ja nendest saadud kogemuste analüüs.
3. Kasutuselevõtmine
 - 3.1. Tunneli esmane avamine liiklusele peab saama haldusasutuselt loa järgmises korras.
 - 3.2. See kord kehtib tunneli avamise suhtes liiklusele ka pärast suuremat muudatust selle ehituses, toimimises või pärast olulisi muudatustöid tunnelis, mis võivad olulisel määral muuta ohutusdokumentatsiooni osa.

▼B

- 3.3. Tunnelijuht edastab punktis 2.4 nimetatud ohutusdokumentatsiooni ohutusametnikule, kes esitab oma arvamuse tunneli liikluseks avamise kohta.
- 3.4. Tunnelijuht edastab nimetatud ohutusdokumentatsiooni haldusasutusele ja lisab sellele ohutusametniku arvamuse. Haldusasutus otsustab, kas ta lubab tunnelit avada liiklusele või lubab seda teatud piirangutega ning teatab sellest tunnelijuhile. Päästeteenistustele saadetakse nimetatud otsuse koopia.
4. Muudatused
- 4.1. Tunnelijuht taotleb uut luba vastavalt punktis 3 kirjeldatud korrale iga olulise muudatuse jaoks tunneli ehituses, seadmetikus või toimimises, mis võib olulisel määral muuta ohutusdokumentatsiooni osi.
- 4.2. Tunnelijuht teatab ohutusametnikule muudatustest tunneli ehituses ja toimimises. Enne iga muudatustööd tunnelis edastab tunneli juhataja ohutusametnikule ettepanekuid sisaldava dokumentatsiooni.
- 4.3. Ohutusametnik uurib muudatuse tagajärgi ja igal juhul esitab oma arvamuse tunneli juhatajale, kes saadab selle koopia haldusasutusele ja päästeteenistustele.
5. Korralised õppused
- Tunnelijuht ja päästeteenistused korraldavad koostöös ohutusametnikuga ühiselt korrapäraseid tunneli töötajate ja päästeteenistuste õppusi.
- Õppused:
- peavad olema võimalikult elulähedased ning vastama kindlaks määratud vahejuhtumite lahendamise stsenaariumidele,
 - peavad andma selgeid hindamistulemusi,
 - peavad vältima tunneli kahjustamist,
 - võivad osaliselt olla korraldatud mudel- või arvutisimulatsioonidena täiendavate tulemuste saamiseks.
- a) täieulatuslikud õppused, mille tingimused on võimalikult elulähedased, viiakse läbi igas tunnelis vähemalt iga nelja aasta järel. Tunnelit tohib sulgeda ainult siis, kui liiklust on võimalik sobival viisil ümber suunata. Osalised ja/või simulatsiooniharjutused korraldatakse igal aastal. Piirkondades, kus on mitu tunnelit lähestikku, korraldatakse täieulatuslik õppus läbi vähemalt ühes kõnealuses tunnelis.
- b) Ohutusametnik ja päästeteenistused hindavad ühiselt neid õppusi, koostavad aruande ja teevad asjakohaseid ettepanekuid.

▼ **B***III LISA***Tunnelitähised**

1. Üldnõuded

Käesolevaga esitatakse liiklusmärgid ja tähised, mida tuleb tunnelites kasutada. Käesolevas jaos nimetatud liiklusmärgid kirjeldab 1968. aasta Viini konventsioon maanteeliikluse kohta, kui neid ei ole määratletud muul viisil.

Et hõlbustada märkide rahvusvahelist mõistmist, põhineb käesolevas lisas ettenähtud märkide ja tähiste süsteem kujundite ja värvide kasutamisel, mis iseloomustavad märgiliike, ja võimaluse korral graafilisi kujundite, mitte sõnade kasutamisel. Kui liikmesriigid peavad vajalikuks ettenähtud märgid ja tähiseid muuta, ei tohi tehtavad muudatused muuta nende põhitunnuseid. Kui liikmesriigid ei kohalda Viini konventsiooni, siis võib ettenähtud märgid ja sümboleid muuta tingimusel, et muudatused ei muuda nende põhisisu.

1.1. Liiklusmärgid kasutatakse järgmiste ohutusrajatiste tähistamiseks tunnelites:

- Teelaiendid;
- varuväljapääsud: sama märki kasutatakse kõikide varuväljapääsude jaoks;
- Pääseteed: kaks lähimat varuväljapääsu tähistatakse märkidega külgseintel kuni 25 meetri järel, 1,0-1,5 m kõrgusel pääseteest. Märkidele on märgitud kaugus varuväljapääsuni;
- Avariijuhtpuldid: märgid, mis näitavad hädaabitelefoni ja tulekustutite olemasolu.

1.2. Raadio:

Tunnelites, kus kasutajad võivad saada teavet raadio kaudu, teavitavad sissepääsu ette paigaldatud vastavad märgid kasutajaid, kuidas sellist teavet saada.

1.3. Märgid ja tähised kujundatakse ja paigaldatakse nii, et nad on hästi nähtavad.

2. Märkide ja tahvlite kirjeldus

Liikmesriigid kasutavad sobivaid märgid, mis vajaduse korral paigaldatakse tunneli hoiatusalasse, tunnelisse ja pärast tunneli lõppu. Märkide kujundamisel tunnelite jaoks arvestatakse kohaliku liiklusega ja ehitustingimustega ning samuti kohalike tingimustega. Kasutatakse maanteeliiklust käsitlevas 1968. aasta Viini konventsiooni kohaseid märgid, välja arvatud liikmesriikides, mis ei kohalda Viini konventsiooni.

2.1. Tunneli märk

Järgmine märk paigaldatakse tunneli iga sissesõidutee juurde:



Viini konventsiooni märk E11 A "Maanteetunnel";

Pikkus märgitakse kas paneeli alaserva või lisatahvlile H2.

Üle 3 000 meetri pikkades tunnelites märgitakse järelejäänud tunneli pikkus iga 1 000 meetri järel.

Võib olla näidatud ka tunneli nimi.

2.2. Teemärgised

Teemärgiseid tuleb kasutada tee serval.

▼ B

Kahesuunalistes tunnelites peaks kasutama hästi nähtavat ühe- või kahekordset eraldusjoont sõidusuundade vahel.

2.3. Märkid ja tahvlid rajatiste tähistamiseks

Avariijuhtpuldid

Avariijuhtpultidel on märgid, mis peavad olema Viini konventsiooni liiki F märgid ja osutama kasutajatele kättesaadavaid seadmeid, näiteks:

Hädaabitelefoni



Tulekustuti

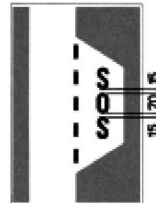
Tunnelist uksega eraldatud avariijuhtpultides peab selgelt loetav tekst vajalikes keeltes teatama, et avariijuhtpult ei paku tulekahju korral kaitset. Näide:

“SEE ALA EI KAITSE TULE EEST

Liigu märkide järgi varuväljapääsuni”

Teelaiendid

Teelaiendeid tähistavad märgid peavad olema Viini konventsiooni liiki E märgid. Telefonidele ja tulekustutitele osutatakse lisatahvliga või vahetult märgil.



Varuväljapääsud

Varuväljapääse tähistavad märgid peavad olema Viini konventsiooni liiki G märgid. Näited:



Samuti on vaja kinnitada külgseintele kaht lähimat väljapääsu osutav märk. Näited:



▼B

Sõidurajafoori tuled

Need võivad olla ringi- või ristkülikukujulised.



Ajutised liiklusmärgid

Ajutised märgid teavitavad tunnelikasutajaid ummikutest, riketest, õnnetustest, tulekahjust või mis tahes muudest ohtudest.