32004L0054

7.6.2004. EIROPAS SAVIENĪBAS OFICIĀLAIS VĒSTNESIS L 167/39

# EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2004/54/EK

## (2004. gada 29. aprīlis)

## par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ([2]),

rīkojoties saskaņā ar procedūru, kas noteikta Līguma 251. pantā ([3]),

tā kā:

(1) Komisija 2001. gada 12. septembra baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt" paziņoja, ka tā varētu izteikt priekšlikumu par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem.

(2) Transporta sistēma, īpaši Eiropas ceļu tīkls, kas definēts Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatprincipiem Eiropas transporta tīkla attīstībai ([4]), ir sevišķi svarīgs kā Eiropas integrācijas atbalsts un Eiropas pilsoņu augsta labklājības līmeņa nodrošinātājs. Eiropas Kopiena ir atbildīga par augsta, vienveidīga un nemainīga drošības, servisa un komforta līmeņa garantēšanu Eiropas ceļu tīklā.

(3) Gari tuneļi, kuru garums pārsniedz 500 m, ir svarīgas inženierbūves, kas atvieglo satiksmi starp lielām Eiropas teritorijām, un tiem ir izšķirīga nozīme reģionu ekonomikas darbībā un attīstībā.

(4) Eiropadome vairākkārt un jo īpaši 2001. gada 14. un 15. decembrī Lākenē notikušajā sanāksmē uzsvērusi nepieciešamību steidzami veikt pasākumus drošības paaugstināšanai tuneļos.

(5) 2001. gada 30. novembrī Austrijas, Francijas, Itālijas, Šveices un Vācijas transporta ministri sanāksmē Cīrihē pieņēma kopīgu deklarāciju, kurā ieteikts saskaņot valstu tiesību aktus par jaunākajām saskaņotajām prasībām drošības paaugstināšanai garos tuneļos.

(6) Ierosinātās rīcības mērķi, proti, augstu, vienveidīgu un nemainīgu aizsardzības līmeni ceļu tuneļos visiem Eiropas pilsoņiem, dalībvalstis nevar pietiekami labi īstenot un nepieciešamā saskaņotības līmeņa dēļ to labāk var sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nenosaka neko tādu, kas nav vajadzīgs minētā mērķa sasniegšanai.

(7) Nesen tuneļos notikušās avārijas izceļ to svarīgumu cilvēciskajā, ekonomiskajā un kultūras aspektā.

(8) Daļa tuneļu Eiropā, kas nodoti ekspluatācijā ļoti sen, tika projektēti un būvēti laikā, kad, salīdzinot ar mūsdienām, tehniskās iespējas un transporta apstākļi bija būtiski atšķirīgi. Tāpēc atšķirīgs ir to drošības līmenis, kas jāpaaugstina.

(9) Drošībai tuneļos ir jāveic daudzi pasākumi, tostarp pasākumi, kas saistīti ar tuneļu ģeometriju un konstrukciju, drošības aprīkojumu, ieskaitot ceļazīmes, satiksmes vadību, neatliekamās palīdzības dienestu apmācību, rīcību ārkārtas situācijās, lietotāju informēšanu par pareizu rīcību tuneļos, atbildīgo iestāžu labāku saziņu ar tādiem avārijas dienestiem kā policija, ugunsdzēsēji un glābšanas vienības.

([1]) OV C 220, 16.9.2003., 26. lpp.
([2]) OV C 256, 24.10.2003., 64. lpp.
([3]) Eiropas Parlamenta 2003. gada 9. oktobra Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts), Padomes 2004. gada 26. februāra Kopējā nostāja (OV C 95 E, 20.4.2004., 31. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2004. gada 20. aprīļa Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).
([4]) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

(10) Tādēļ, ka ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (UNECE) darbība jau ir izskaidrota, noteicošais drošības aspekts tuneļos ir ceļu lietotāju rīcība.

(11) Drošības pasākumiem jārada iespējas avārijās iekļuvušajiem cilvēkiem izglābties, ceļu lietotājiem nekavējoties rīkoties, lai novērstu vēl nopietnākas sekas, jānodrošina neatliekamās palīdzības dienestu efektīva darbība un vides aizsardzība, kā arī jāierobežo materiālie zaudējumi.

(12) Pilnveidojumi saskaņā ar šo direktīvu uzlabos drošības apstākļus visiem lietotājiem, arī invalīdiem. Tomēr tāpēc, ka invalīdiem ir grūtāk glābties avārijas situācijā, par to drošību ir jārūpējas īpaši.

(13) Lai īstenotu līdzsvarotu pieeju un pasākumu augsto izmaksu dēļ, ir jānosaka minimālais drošības aprīkojums, ņemot vērā katra tuneļa veidu un paredzamo satiksmes intensitāti.

(14) Starptautiskās iestādes, piemēram, Pasaules ceļu asociācija un UNECE jau ilgāku laiku ir sniegušas vērtīgus ieteikumus, lai palīdzētu uzlabot un saskaņot drošības aprīkojumu un satiksmes noteikumus ceļu tuneļos. Tomēr tāpēc, ka šie ieteikumi nav saistoši, tos pilnībā var realizēt tikai tad, ja to identificētās prasības kļūst obligātas ar atbilstošiem tiesību aktiem.

(15) Augsta drošības līmeņa uzturēšanai tuneļos vajadzīga atbilstošo drošības ierīču tehniskā apkope. Sistemātiski jāorganizē informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm par moderniem drošības paņēmieniem un datiem par avārijām un starpgadījumiem.

(16) Lai nodrošinātu, ka tuneļu pārvaldītāji pienācīgi piemēro šīs direktīvas prasības, dalībvalstīm valsts, reģionālajā vai vietējā līmenī jāieceļ viena vai vairākas iestādes, kuru uzdevums ir nodrošināt visu ar drošību tuneļos saistīto aspektu ievērošanu.

(17) Šī direktīva ir īstenojama pēc pakāpeniska un elastīga grafika. Tas ļaus veikt steidzamākos darbus, neradot lielus transporta sistēmas darbības traucējumus vai pārslogotību sabiedriskajos būvdarbos dalībvalstīs.

(18) Galvenokārt ģeogrāfisku iemeslu dēļ esošo tuneļu pārbūves izmaksas dalībvalstīs ir ievērojami atšķirīgas, un dalībvalstīm, ja tuneļu blīvums to teritorijā ievērojami pārsniedz Eiropā vidējo, jāļauj šīs direktīvas prasību ievērošanai nepieciešamos pārbūves darbus veikt pakāpeniski.

(19) Tuneļiem, kuri jau tiek izmantoti, vai tuneļiem, kuru projekts jau ir apstiprināts, bet kuri vēl nav nodoti ekspluatācijā 24 mēnešu laikā pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās, kā šīs direktīvas prasību piemērošanas alternatīva dalībvalstīm jāatļauj pieņemt riska samazināšanas pasākumi, ja par saprātīgām izmaksām nav iespējams īstenot konstruktīvus risinājumus.

(20) Drošības paaugstināšanai tuneļos joprojām ir nepieciešama turpmāka tehnikas attīstība. Jāievieš procedūra, saskaņā ar kuru Komisijai pielāgot šīs direktīvas prasības tehnikas attīstībai. Šī procedūra jāizmanto arī saskaņotas riska analīzes metodes pieņemšanai.

(21) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildes pilnvaru īstenošanas procedūras ([1]).

(22) Dalībvalstīm jāsniedz Komisijai ziņojums par pasākumiem, ko tās plāno pieņemt šīs direktīvas prasību ievērošanai, lai Kopienas līmenī sinhronizētu darbus, tādējādi samazinot satiksmes traucējumus.

(23) Gadījumos, kad šīs direktīvas prasības nosaka nepieciešamību izbūvēt otru eju tunelim, kas tiek projektēts vai būvēts, šī otra izbūvējamā eja jāuzskata par jaunu tuneli. Tas pats attiecas uz gadījumiem, kad šīs direktīvas prasības nosaka nepieciešamību izveidot jaunas tiesiski saistošas plānošanas procedūras, ieskaitot visu attiecīgo pasākumu plānošanas atļauju izskatīšanu.

(24) Lai panāktu iespējami pilnīgu saskaņošanas līmeni attiecībā uz zīmēm un piktogrammām, ko tuneļos izmanto dažādām norādēm, ir jāturpina darbs attiecīgos forumos. Dalībvalstis jārosina saskaņot lietotāju saskarnes visos tuneļos to teritorijās.

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

(25) Dalībvalstis jārosina īstenot salīdzināmus drošības līmeņus arī tajos to teritorijās esošajos tuneļos, kas neietilpst Eiropas ceļu tīklā un tāpēc arī šīs direktīvas darbības jomā.

(26) Dalībvalstis jārosina izstrādāt valstu noteikumus, kas vērsti uz drošības līmeņa paaugstināšanu tuneļos,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

*1. pants*

**Priekšmets un darbības joma**

1. Šīs direktīvas mērķis ir ceļu lietotājiem nodrošināt minimālo drošības līmeni Eiropas ceļu tīkla tuneļos, novēršot kritiskus notikumus, kas var būt bīstami cilvēku dzīvībai, videi un tuneļa iekārtām, kā arī ar aizsardzības nodrošināšanu avāriju gadījumos.

2. To piemēro visiem ekspluatācijā esošajiem, jaunbūvējamajiem un projektēšanas stadijā esošiem Eiropas ceļu tīkla tuneļiem, kuru garums pārsniedz 500 metrus.

*2. pants*

**Definīcijas**

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1. "Eiropas ceļu tīkls" ir ceļu tīkls, kas norādīts Lēmuma Nr. 1692/96/EK I pielikuma 2. nodaļā un ilustrēts ar kartēm un/vai aprakstīts minētā lēmuma II pielikumā.

2. "Neatliekamās palīdzības dienesti" ir visi vietējie valsts vai privātie dienesti vai tuneļa personāla daļa, tostarp arī policija, ugunsdzēsēji un glābšanas vienības, kas iesaistās, notiekot avārijai.

3. "Tuneļa garums" ir garākās kustības joslas garums, ko mēra tuneļa pilnīgi slēgtajā daļā.

*3. pants*

**Drošības pasākumi**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tuneļi, kas ir to teritorijās un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, atbilst I pielikumā noteiktajām minimālajām drošības prasībām.

2. Ja konkrētas I pielikumā noteiktās strukturālās prasības var ievērot tikai ar nerealizējamiem tehniskiem risinājumiem vai ar risinājumiem, kuru izmaksas ir nesamērīgi augstas, 4. pantā minētā administratīvā iestāde kā alternatīvu šādu prasību piemērošanai var atļaut īstenot riska samazināšanas pasākumus, ja šie alternatīvie pasākumi nodrošinās tādu pašu vai augstāku drošību. Šo pasākumu efektivitāti uzskatāmi parāda, veicot riska analīzi atbilstoši 13. panta noteikumiem. Dalībvalstis informē Komisiju par riska samazināšanas pasākumiem, kas pieņemti kā alternatīva, un sniedz šādas rīcības pamatojumu. Šo punktu nepiemēro projektēšanas stadijā esošiem tuneļiem, kas minēti 9. pantā.

3. Dalībvalstis var noteikt stingrākas prasības, ja tās nepārkāpj šīs direktīvas prasības.

*4. pants*

**Administratīvā iestāde**

1. Dalībvalstis izraugās administratīvu(-as) iestādi(-es), turpmāk tekstā — "administratīvā iestāde", kas ir atbildīga par visu ar drošību tuneļos saistīto aspektu nodrošināšanu un kas veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šīs direktīvas ievērošanu.

2. Var izveidot valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa administratīvo iestādi.

3. Katrs tunelis, kas ietilpst Eiropas ceļu tīklā un atrodas vienas dalībvalsts teritorijā, ir vienas administratīvās iestādes pārziņā. Katram tunelim, kas atrodas divu dalībvalstu teritorijās, tās izraugās katra savu administratīvo iestādi, vai arī abas dalībvalstis izraugās kopīgu administratīvo iestādi. Ja ir divas dažādas administratīvās iestādes, lēmumus, kas attiecas uz drošību tunelī, saskaņā ar to kompetenci un pienākumiem pieņem, iepriekš vienojoties ar otru iestādi.

4. Administratīvā iestāde pieņem tuneļus ekspluatācijā saskaņā ar II pielikumā noteikto procedūru.

5. Neskarot turpmākus pasākumus valsts līmenī, ja nav ievērotas drošības prasības, administratīvajai iestādei ir tiesības pārtraukt vai ierobežot tuneļa ekspluatāciju. Tā nosaka nosacījumus, ar kādiem var atsākt normālu satiksmi.

6. Administratīvā iestāde nodrošina, ka tiek veikti šādi uzdevumi:

a) tuneļu regulāri izmēģinājumi un pārbaudes un ar tām saistīto drošības prasību izstrādāšana;

b) organizatorisko un darbības shēmu izstrādāšana (ieskaitot reaģēšanas plānus avārijas gadījumā) neatliekamās palīdzības dienestu apmācībai un ekipēšanai;

c) procedūru noteikšana tuneļa tūlītējai slēgšanai avārijas situācijā;

d) vajadzīgo riska samazināšanas pasākumu īstenošana.

7. Ja institūcijas, kas ieceltas par administratīvajām iestādēm, ir pastāvējušas pirms šajā pantā minētās izraudzīšanās, tās var iepriekšējo darbību turpināt ar nosacījumu, ka šīs administratīvās iestādes ievēro šo direktīvu.

*5. pants*

**Tuneļa pārvaldītājs**

1. Katram projektēšanas, būvniecības vai ekspluatācijas stadijā esošam tunelim, kas atrodas vienā dalībvalstī, administratīvā iestāde nosaka tuneļa pārvaldītāju — valsts vai privātu institūciju —, kurš ir atbildīgs par tuneļa pārvaldību konkrētajā stadijā. Šo funkciju var veikt arī pati administratīvā iestāde.

2. Katram tunelim, kas atrodas divu dalībvalstu teritorijās, abas administratīvās iestādes vai kopīgā administratīvā iestāde atzīst tikai vienu par tuneļa ekspluatāciju atbildīgo institūciju.

3. Par visiem būtiskiem starpgadījumiem un avārijām, kas notiek tunelī, tuneļa pārvaldītājam jāsagatavo atgadījuma pārskats. Šis pārskats ne vēlāk kā viena mēneša laikā jānosūta 6. pantā minētajam drošības vadītājam, administratīvajai iestādei un neatliekamās palīdzības dienestiem.

4. Ja izmeklēšanas pārskatā analizēti 3. punktā minētā starpgadījuma vai avārijas apstākļi, vai no tā izriet kādi secinājumi, tuneļa pārvaldītājs šo pārskatu nosūta drošības vadītājam, administratīvajai iestādei un neatliekamās palīdzības dienestiem ne vēlāk kā mēneša laikā pēc tam, kad viņš/viņa šo pārskatu ir saņēmis(-usi).

*6. pants*

**Drošības vadītājs**

1. Kandidatūru iepriekš apstiprinot administratīvajā iestādē, katram tunelim tuneļa pārvaldītājs izvirza vienu drošības vadītāju, kurš koordinē visus preventīvos un aizsardzības pasākumus, lai nodrošinātu lietotāju un ekspluatācijas personāla drošību. Drošības vadītājs var būt tuneļa personāla vai neatliekamās palīdzības dienestu loceklis, ir neatkarīgs visos ar ceļa tuneli saistītajos drošības jautājumos un attiecībā uz šiem jautājumiem nav pakļauts darba devējam. Drošības vadītājs var veikt savus uzdevumus un funkcijas vairākiem reģiona tuneļiem.

2. Drošības vadītājs veic šādus uzdevumus/funkcijas:

a) nodrošina koordināciju ar neatliekamās palīdzības dienestiem un piedalās ekspluatācijas shēmu izstrādāšanā;

b) piedalās avārijas darbu plānošanā, īstenošanā un novērtēšanā;

c) piedalās jaunu un pārbūvējamu tuneļu drošības shēmu izstrādāšanā un konstrukcijas, aprīkojuma un darbības specifikācijā;

d) apliecina, ka ekspluatācijas personāls un neatliekamās palīdzības dienesti ir apmācīti, un piedalās regulāro apmācību organizēšanā;

e) sniedz padomus par tuneļu būvju un aprīkojuma nodošanu ekspluatācijā un par tuneļu ekspluatāciju;

f) apliecina, ka tuneļa būve un aprīkojums tiek uzturēti un remontēti;

g) piedalās 5. panta 3. un 4. punktā minēto būtisko starpgadījumu vai avāriju izvērtēšanā.

*7. pants*

**Pārbaudes institūcija**

Dalībvalstis nodrošina, ka pārbaudes, novērtēšanu un testēšanu veic pārbaudes institūcijas. Šo funkciju var veikt arī administratīvā iestāde. Institūcijai, kas veic pārbaudes, novērtēšanu un testēšanu, jābūt augstam kompetences līmenim, jāizmanto pilnīgas procedūras un jābūt funkcionāli neatkarīgai no tuneļa pārvaldītāja.

*8. pants*

**Administratīvās iestādes paziņošana**

Dalībvalstis līdz 2006. gada 1. maijam paziņo Komisijai administratīvās iestādes nosaukumu un adresi. Ja šī informācija mainās, tā jāpaziņo Komisijai triju mēnešu laikā.

*9. pants*

**Tuneļi, kuru projekts vēl nav apstiprināts**

1. Šīs direktīvas prasības attiecas uz visiem tuneļiem, kuru projektus administratīvā iestāde nav apstiprinājusi līdz 2006. gada 1. maijam.

2. Tunelis jānodod ekspluatācijā saskaņā ar II pielikumā noteikto procedūru.

*10. pants*

**Tuneļi, kuru projekti ir apstiprināti, bet kas vēl nav atvērti satiksmei**

1. Administratīvā iestāde novērtē tādu tuneļu atbilstību šīs direktīvas prasībām, kuru projekti ir apstiprināti, taču līdz 2006. gada 1. maijam nav atvērti satiksmei, īpaši ņemot vērā II pielikumā paredzēto drošības dokumentāciju.

2. Ja administratīvā iestāde konstatē, ka tunelis neatbilst šīs direktīvas prasībām, tā tuneļa pārvaldītājam paziņo, ka jāveic atbilstoši pasākumi drošības paaugstināšanai, un par to informē drošības vadītāju.

3. Tad tunelis jānodod ekspluatācijā saskaņā ar II pielikumā noteikto procedūru.

*11. pants*

**Tuneļi, kas jau darbojas**

1. Administratīvā iestāde līdz 2006. gada 30. oktobrim novērtē tādu tuneļu atbilstību šīs direktīvas prasībām, kas līdz 2006. gada 30. aprīlim jau ir atvērti satiksmei, īpaši ņemot vērā II pielikumā paredzēto drošības dokumentāciju un pamatojoties uz pārbaudi.

2. Ja vajadzīgs, tuneļa pārvaldītājs administratīvajai iestādei iesniedz plānu, kā tuneli pielāgot šīs direktīvas prasībām un par pasākumiem stāvokļa uzlabošanai, kādus viņš plāno ieviest.

3. Administratīvā iestāde pasākumus stāvokļa uzlabošanai apstiprina vai lūdz tos mainīt.

4. Pēc tam, ja pasākumos stāvokļa uzlabošanai ietilpst būtiskas konstrukcijas vai darbības izmaiņas, pēc to veikšanas jāīsteno II pielikumā noteiktā procedūra.

5. Dalībvalstis līdz 2007. gada 30. aprīlim iesniedz ziņojumus Komisijai par to, kā tās plāno ievērot šīs direktīvas prasības, par plānotajiem pasākumiem un attiecīgos gadījumos — par sekām, kādas ir tuneļu galveno pievadceļu atvēršanai vai slēgšanai. Lai iespējami samazinātu satiksmes traucējumus Eiropas līmenī, Komisija var izteikt iebildumus par darbu grafiku, ko paredzēts veikt, lai nodrošinātu tuneļu atbilstību šīs direktīvas prasībām.

6. Tuneļu renovācija jāveic pēc grafika, tā jāpabeidz līdz 2014. gada 30. aprīlim.

7. Ja dalībvalstīs esošo tuneļu eju garuma attiecība pret to teritorijā esošā Eiropas ceļu tīkla kopējo garumu pārsniedz Eiropā vidējo, 6. punktā noteikto termiņu dalībvalstis var pagarināt par pieciem gadiem.

*12. pants*

**Regulārās pārbaudes**

1. Administratīvā iestāde apliecina, ka pārbaudes institūcija veic regulāras pārbaudes, lai nodrošinātu, ka visi tuneļi, uz ko šī direktīva attiecas, atbilst tās noteikumiem.

2. Periods starp divām secīgām tuneļa pārbaudēm nedrīkst pārsniegt sešus gadus.

3. Ja, pamatojoties uz pārbaudes institūcijas pārskatu, administratīvā iestāde konstatē, ka tunelis neatbilst šīs direktīvas noteikumiem, tā tuneļa pārvaldītājam un drošības vadītājam paziņo, ka jāpieņem pasākumi, lai veicinātu tuneļa drošības paaugstināšanu. Tad administratīvā iestāde formulē nosacījumus, ar kādiem var turpināt tuneļa ekspluatāciju vai atjaunot satiksmi caur tuneli, un piemēro tos līdz laikam, kamēr tiek īstenoti pasākumi stāvokļa uzlabošanai un turpmāki attiecīgi ierobežojumi vai nosacījumi.

4. Ja pasākumos stāvokļa uzlabošanai ietilpst tuneļa konstrukcijas vai ekspluatācijas būtiski pārveidojumi, pēc to veikšanas saskaņā ar II pielikumā noteikto procedūru ir jāsaņem jauna tuneļa darbības atļauja.

*13. pants*

**Riska analīze**

1. Riska analīzi, ja vajadzīgs, veic no tuneļa pārvaldītāja funkcionāli neatkarīga institūcija. Riska analīzes saturu un rezultātus iekļauj drošības dokumentācijā, ko iesniedz administratīvajai iestādei. Riska analīze ir konkrētā tuneļa riska analīze, ņemot vērā visus projektēšanas faktorus un satiksmes nosacījumus, kas ietekmē drošību, īpaši satiksmes raksturlielumus un veidu, tuneļa garumu un tuneļa ģeometriju, kā arī smago kravas transportlīdzekļu prognozēto skaitu dienā.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts līmenī tiek piemērota sīki izstrādāta un precīzi noteikta metodoloģija, kas atbilst labākajai esošajai praksei, un par izmantojamo metodoloģiju informē Komisiju; Komisija minēto informāciju elektroniskā veidā dara pieejamu pārējām dalībvalstīm.

3. Līdz 2009. gada 30. aprīlim Komisija publicē ziņojumu par dalībvalstīs izmantojamo praksi. Ja vajadzīgs, tā saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto procedūru izstrādā priekšlikumus vienotas saskaņotas riska analīzes metodoloģijas pieņemšanai.

*14. pants*

**Atbrīvojumi inovācijas paņēmieniem**

1. Lai varētu uzstādīt un izmantot inovatīvu drošības aprīkojumu vai izmantot inovatīvas drošības procedūras, kas nodrošina tādu pašu vai augstāku aizsardzības līmeni nekā pašlaik izmantojamās tehnoloģijas, kā noteikts šajā direktīvā, administratīvā iestāde var piešķirt atbrīvojumu no šīs direktīvas prasībām, pamatojoties uz pienācīgi dokumentētu tuneļa pārvaldītāja pieprasījumu.

2. Ja administratīvā iestāde ir nodomājusi šādu atbrīvojumu piešķirt, dalībvalsts vispirms atbrīvojuma pieteikumu iesniedz Komisijai, kurā ietilpst sākotnējais pieprasījums un pārbaudes institūcijas atzinums.

3. Komisija par pieteikumu paziņo dalībvalstīm mēneša laikā pēc tā saņemšanas.

4. Ja triju mēnešu laikā ne Komisija, ne dalībvalsts neiebilst, atbrīvojums uzskatāms par piešķirtu un Komisija par to attiecīgi informē visas dalībvalstis.

5. Ja tiek izteikti iebildumi, Komisija pieņem priekšlikumu saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto procedūru. Ja lēmums ir negatīvs, administratīvā iestāde atbrīvojumu nepiešķir.

6. Pēc pārbaudes saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto procedūru lēmums par atbrīvojuma piešķiršanu var ļaut šo atbrīvojumu piemērot citiem tuneļiem.

7. Uz saņemto atkāpju pieprasījumu pamata Komisija publicē ziņojumu par dalībvalstīs ievēroto praksi un, ja vajadzīgs, iesniedz priekšlikumus šīs direktīvas grozīšanai.

*15. pants*

**Ziņošana**

1. Reizi divos gados dalībvalstis sastāda pārskatus par ugunsgrēkiem tuneļos un par avārijām, kas nepārprotami ietekmē ceļu lietotāju drošību tuneļos, par šādu starpgadījumu biežumu un cēloņiem, tos izvērtē un sniedz informāciju par drošības iekārtu un pasākumu faktisko nozīmi un efektivitāti. Dalībvalstīm šie pārskati jāiesniedz Komisijai līdz tā gada septembra beigām, kas seko pārskata periodam. Komisija dara šos pārskatus pieejamus visām dalībvalstīm.

2. Dalībvalstis izstrādā plānu, kurā ietilpst šīs direktīvas noteikumu pakāpeniskas piemērošanas grafiks tuneļiem, kas jau darbojas, kā noteikts 11. pantā, un to līdz 2006. gada 30. oktobrim paziņo Komisijai. Pēc tam dalībvalstis reizi divos gados līdz 11. panta 6. un 7. punktā minētā termiņa beigām informē Komisiju par plāna īstenošanas stadiju un tajā izdarītajām izmaiņām.

*16. pants*

**Piemērošana tehnikas attīstībai**

Saskaņā ar 17. panta 2. punktā noteikto procedūru Komisija pielāgo šīs direktīvas pielikumus tehnikas attīstībai.

*17. pants*

**Komitejas procedūra**

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir norāde uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

*18. pants*

**Transponēšana**

1. Līdz 2006. gada 30. aprīlim dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai atbilstu šai direktīvai. Tās nekavējoties nosūta Komisijai šo aktu tekstu, kam pievienota to korelācijas tabula ar šīs direktīvas noteikumiem.

2. Kad dalībvalstis pieņem minētos aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāmas šādas atsauces.

*19. pants*

**Stāšanās spēkā**

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

*20. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2004. gada 29. aprīlī

| *Eiropas Parlamenta vārdā —* | *Padomes vārdā —* |
|---|---|
| *priekšsēdētājs* | *priekšsēdētājs* |
| P. COX | M. McDOWELL |

*I PIELIKUMS*

**3. pantā minētie drošības pasākumi**

1. Drošības pasākumu pieņemšanas pamatojums

1.1. Drošības parametri

1.1.1. Tunelī īstenojamos drošības pasākumu pamatā ir sistemātiska tās sistēmas visu aspektu izvērtēšana, ko veido infrastruktūra, ekspluatācija, lietotāji un transportlīdzekļi.

1.1.2. Jāņem vērā šādi parametri:

— tuneļa garums,

— eju skaits,

— kustības joslu skaits,

— šķērsgriezuma ģeometrija,

— vertikālais un horizontālais lāgojums,

— konstrukcijas veids,

— vienvirziena vai divvirzienu kustība,

— satiksmes intensitāte uz vienu eju (ieskaitot tās sadalījumu laikā),

— sastrēgumu risks (ikdienas vai sezonas),

— neatliekamās palīdzības dienestu piekļuves laiks,

— smago kravas transportlīdzekļu esamība un daļa,

— bīstamo kravu pārvadājumu esamība, daļa un veids,

— piebraucamo ceļu raksturlielumi,

— kustības joslas platums,

— apsvērumi par kustības ātrumu,

— ģeogrāfiskā un meteoroloģiskā vide.

1.1.3. Ja tunelim attiecībā un iepriekšminētajiem parametriem ir īpaši raksturlielumi, saskaņā ar 13. pantu jāveic riska analīze, lai noteiktu, vai augsta līmeņa tuneļa drošības panākšanai nav nepieciešami papildu drošības pasākumi un/vai papildu aprīkojums. Riska analīzē ņem vērā iespējamās avārijas, kas tieši apdraud ceļa lietotāju drošību tuneļos un kas var notikt tuneļa ekspluatācijas stadijā, kā arī iespējamo seku raksturu un apjomu.

1.2. Minimālās prasības

1.2.1. Jāīsteno vismaz turpmākajos punktos noteiktās drošības prasības, lai nodrošinātu minimālo drošības līmeni visos tuneļos, uz kuriem attiecas šī direktīva. Pieļaujami ierobežoti atbrīvojumi no šīm prasībām, ja tiek sekmīgi pabeigta turpmāk aprakstītā procedūra.

Dalībvalstis vai administratīvā iestāde nosūta Komisijai informāciju par šādiem jautājumiem:

— paredzētais ierobežotais atbrīvojums(-i),

— paredzētā ierobežotā atbrīvojuma obligātie iemesli,

— alternatīvi riska samazināšanas pasākumi, kas jāizmanto vai jāpastiprina, lai nodrošinātu vismaz tādu pašu drošības līmeni, ieskaitot apliecinājumu attiecīgo risku analīzes veidā.

Komisija nosūta dalībvalstīm ierobežotu atbrīvojumu pieprasījumus iespējami drīz, bet ne vēlāk kā viena mēneša laikā pēc saņemšanas.

Ja triju mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas Komisijā ne pašai Komisijai, ne dalībvalstīm nav nekādu iebildumu, ierobežotais atbrīvojums uzskatāms par piešķirtu, un Komisija par to attiecīgi informē dalībvalstis. Ja tiek izteikti iebildumi, Komisija pieņem priekšlikumu saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto procedūru. Ja lēmums ir negatīvs, ierobežotais atbrīvojums netiek piešķirts.

1.2.2. Lai nodrošinātu vienotu saskarni visos tuneļos, uz kuriem attiecas šī direktīva, nav pieļaujami atbrīvojumi no turpmākajos punktos noteiktajām prasībām attiecībā uz tuneļa lietotāju rīcībā esošo drošības aprīkojumu (glābšanas stacijas, zīmes, apstāšanās laukumi, avārijas izejas, radio apraide, kad vajadzīga).

1.3. Satiksmes intensitāte

1.3.1. Šā pielikuma tekstā vietās, kur minēta "satiksmes intensitāte", tā nozīmē gadā vidējo dienas satiksmes intensitāti caur tuneli uz vienu kustības joslu. Satiksmes intensitātes noteikšanai katrs transportlīdzeklis tiek uzskatīts par vienu vienību.

1.3.2. Ja smago kravas transportlīdzekļu ar masu virs 3,5 tonnām ir vairāk par 15 % no gadā vidējās dienas satiksmes intensitātes vai dienas vidējā satiksmes intensitāte sezonā ievērojami pārsniedz gadā vidējo dienas satiksmes intensitāti, šis papildu risks ir jānovērtē un jāņem vērā, palielinot satiksmes intensitāti tunelī, lai piemērotu turpmākos punktus.

2. Infrastruktūras pasākumi

2.1. Eju un kustības joslu skaits

2.1.1. Galvenais kritērijs lēmuma pieņemšanai par tuneļa būvi ar vienu vai divām ejām ir paredzamā satiksmes intensitāte un drošība, ņemot vērā tādus aspektus kā smago kravas transportlīdzekļu daudzums, slīpums un tuneļa garums.

2.1.2. Visos gadījumos projektēšanas stadijā esošiem tuneļiem, kuriem 15 gadu prognoze liecina, ka satiksmes intensitāte pārsniegs 10 000 transportlīdzekļu dienā vienai kustības joslai, laikā, kad tā tiks pārsniegta, tunelim jābūt ar divām ejām un vienvirziena satiksmi.

2.1.3. Izņemot avārijas joslu, tuneļa iekšpusē un ārpusē jābūt vienādam kustības joslu skaitam. Kustības joslu skaitu maina pietiekami lielā attālumā tuneļa portāla priekšā; šim attālumam jābūt vismaz tādam, ko transportlīdzeklis nobrauc 10 sekundēs ar atļauto ātrumu. Ja tas nav iespējams ģeogrāfisko apstākļu dēļ, drošības paaugstināšanai jāveic papildu un/vai pastiprināti pasākumi.

2.2. Tuneļa ģeometrija

2.2.1. Īpaša vērība drošībai jāvelta, projektējot tuneļa un tā pievedceļu šķērsgriezuma ģeometriju, horizontālo un vertikālo lāgojumu, jo šie parametri būtiski ietekmē avāriju varbūtību un smagumu.

2.2.2. Ja ģeogrāfiski iespējami citi risinājumi, jaunos tuneļos slīpums garenvirzienā nedrīkst pārsniegt 5 %.

2.2.3. Pamatojoties uz riska analīzes rezultātiem, tuneļos ar slīpumu virs 3 % drošības paaugstināšanai jāveic papildu un/vai pastiprināti pasākumi.

2.2.4. Ja slīpas kustības joslas platums ir mazāks par 3,5 metriem un ir atļauta smago kravas transportlīdzekļu kustība, pamatojoties uz riska analīzes rezultātiem, drošības paaugstināšanai jāveic papildu un/vai pastiprināti pasākumi.

2.3. Glābšanās izejas un avārijas izejas

2.3.1. Jaunos tuneļos, kuros nav avārijas joslas, jābūt avārijas celiņiem ar pacēlumu vai bez tā, kas paredzēti tuneļa lietotājiem kļūmes vai avārijas gadījumam. Šo noteikumu nepiemēro, ja tuneļa konstruktīvo raksturlielumu dēļ tas nav iespējams vai iespējams tikai par nesamērīgi augstām izmaksām, tunelis ir vienvirziena un aprīkots ar pastāvīgu uzraudzības un braukšanas joslu slēgšanas sistēmu.

2.3.2. Esošajos tuneļos, kuros nav ne avārijas joslas, ne celiņa, drošības garantēšanai jāveic papildu un/vai pastiprināti pasākumi.

2.3.3. Avārijas izejas tuneļa lietotājiem ļauj atstāt tuneli bez saviem transportlīdzekļiem un nokļūt drošā vietā, notiekot avārijai vai ugunsgrēkam, un neatliekamās palīdzības dienestiem dod iespējas nokļūt notikuma vietā kājām. Par šādām avārijas izejām var būt:

— tiešas izejas no tuneļa ārpusē,

— tuneļa eju savienojumi,

— izejas uz avārijas galeriju,

— no tuneļa ejas atsevišķi nodalītas patvertnes ar glābšanās izeju.

2.3.4. Nedrīkst būvēt patvertnes bez izejas uz glābšanās izejām, kas iziet ārpusē.

2.3.5. Ja attiecīgo risku analīze, tostarp tas, cik tālu un cik ātri konkrētajos vietējos apstākļos izplatās dūmi, liecina, ka ceļa lietotāju drošības garantēšanai nepietiek ar ventilāciju un citiem drošības pasākumiem, ir jāveido avārijas izejas.

2.3.6. Jaunos tuneļos avārijas izejas jāizveido vienmēr, kad satiksmes intensitāte ir lielāka par 2 000 transportlīdzekļiem uz kustības joslu.

2.3.7. Esošajos tuneļos, kuru garums pārsniedz 1 000 metrus un kuros satiksmes intensitāte ir lielāka par 2 000 transportlīdzekļiem uz kustības joslu, jāizvērtē jaunu avārijas izeju īstenošanas iespējas un efektivitāte.

2.3.8. Ja ir paredzētas avārijas izejas, attālums starp divām avārijas izejām nedrīkst pārsniegt 500 metrus.

2.3.9. Lai dūmi un karstums nenokļūtu glābšanās izejās aiz avārijas izejas, jāizmanto piemēroti līdzekļi, piemēram, durvis tā, lai tuneļa lietotāji varētu droši izkļūt ārpusē un neatliekamās palīdzības dienesti varētu iekļūt tunelī.

2.4. Piekļuve neatliekamās palīdzības dienestiem

2.4.1. Tuneļos ar divām ejām, ja abas ejas ir vienā līmenī vai apmēram vienā līmenī, vismaz ik pēc 1 500 metriem jāizbūvē tuneļa eju savienojumi, ko izmantot neatliekamās palīdzības dienestiem.

2.4.2. Visur, kur tas ir ģeogrāfiski iespējams, ārpus divu vai vairāku eju tuneļu portāliem jārada iespējas šķērsot centrālo rezerves joslu (pretējo kustības joslu). Šis pasākums neatliekamās palīdzības dienestiem radīs tūlītējas piekļuves iespējas visām ejām.

2.5. Apstāšanās laukumi

2.5.1. Ja jaunos tuneļos ar divvirzienu kustību, kuru garums ir lielāks par 1 500 metriem un satiksmes intensitāte lielāka par 2 000 transportlīdzekļiem uz kustības joslu, nav avārijas joslu, jābūt apstāšanās laukumiem, un attālums starp tiem nedrīkst pārsniegt 1 000 metriem.

2.5.2. Esošajos tuneļos ar divvirzienu kustību, kuru garums pārsniedz 1 500 metrus, kuros satiksmes intensitāte ir lielāka par 2 000 transportlīdzekļiem uz kustības joslu un kuros nav avārijas joslas, jāizvērtē apstāšanās laukumu īstenošanas iespējas un efektivitāte.

2.5.3. Ja tuneļa konstrukcijas raksturlielumu dēļ apstāšanās laukumus izbūvēt nevar, vai to būves izmaksas ir nesamērīgi augstas, tie nav jābūvē, ja tuneļa platums, ko var izmantot transportlīdzekļi, izņemot paaugstinātās daļas un parastās kustības joslas, ir vismaz vienāds ar vienas parastās kustības joslas platumu.

2.5.4. Apstāšanās laukumos jābūt glābšanas stacijai.

2.6. Drenāža

2.6.1. Ja ir atļauts pārvadāt bīstamās kravas, jāizbūvē drenāža uzliesmojošiem un toksiskiem šķidrumiem, izmantojot šķērsgrāvīšus vai citus līdzekļus visā tuneļa šķērsgriezumā. Bez tam drenāžas sistēmas konstrukcijai un uzturēšanai jābūt tādai, kas novērš ugunsgrēka un uzliesmojošu un toksisku šķidrumu izplatīšanos ejās un no vienas ejas citā.

2.6.2. Ja esošajos tuneļos šo prasību ievērot nav iespējams vai tas iespējams tikai par nesamērīgi augstām izmaksām, tā jāņem vērā, kad, pamatojoties uz risku analīzes rezultātiem, pieņem lēmumu par atļauju pārvadāt bīstamās kravas.

2.7. Konstrukciju ugunsizturība

Visu tuneļu galvenajām konstrukcijām gadījumos, kad to vietējai sabrukšanai var būt katastrofiskas sekas, piemēram, iegremdēto tuneļu vai tādu tuneļu konstrukcijām, kuri var izraisīt svarīgu apkārtējo būvju sabrukšanu, jābūt pietiekami ugunsizturīgām.

2.8. Apgaismojums

2.8.1. Jānodrošina normāls apgaismojums tā, lai autovadītājiem visu diennakti garantētu labu redzamību gan ieejas zonā tunelī, gan tuneļa iekšienē.

2.8.2. Jābūt rezerves apgaismojumam elektroapgādes traucējumu gadījumiem, kas tuneļa lietotājiem nodrošina minimālu redzamību, lai varētu evakuēties no tuneļa savos transportlīdzekļos.

2.8.3. Jābūt evakuācijas apgaismojumam, piemēram, evakuācijas ceļa apzīmējumu apgaismojumam ne augstāk par 1,5 metriem, lai norādītu tuneļa lietotājiem, kā avārijas gadījumā evakuēties no tuneļa kājām.

2.9. Ventilācija

2.9.1. Ventilācijas sistēmas būvē, konstrukcijā un ekspluatācijā jāņem vērā:

— iespējas samazināt transportlīdzekļu piesārņojošo izmešu daudzumu gan parastas, gan maksimālas satiksmes plūsmas apstākļos,

— iespējas samazināt transportlīdzekļu piesārņojošo izmešu daudzumu gadījumos, kad satiksme apturēta starpgadījuma vai avārijas dēļ,

— iespējas samazināt karstumu un dūmus ugunsgrēka gadījumā.

2.9.2. Mehāniskās ventilācijas sistēmām jābūt uzstādītām visos tuneļos, kas ir garāki par 1 000 metriem un kuros satiksmes intensitāte pārsniedz 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu.

2.9.3. Tuneļos ar divvirzienu un/vai blīvu vienvirziena satiksmi ventilāciju garenvirzienā ir pieļaujams ierīkot tikai tad, ja saskaņā ar 13. pantu veiktās riska analīze liecina, ka tas ir pieļaujams, un/vai ir veikti īpaši pasākumi, piemēram, atbilstoša satiksmes vadība, samazināts attālums starp avārijas izejām, ik pēc zināma attāluma ir dūmu novadītāji.

2.9.4. Šķērsvirziena vai daļējas šķērsvirziena ventilācijas sistēmas tuneļos ir jāuzstāda gadījumos, kad vajadzīga mehāniskā ventilācijas sistēma un saskaņā ar 2.9.3. punktu nedrīkst izmantot garenvirziena ventilāciju. Ar šīm sistēmām jābūt iespējai ugunsgrēka gadījumā novadīt dūmus.

2.9.5. Tuneļiem ar divvirzienu satiksmi, kuros satiksmes intensitāte ir lielāka par 2 000 transportlīdzekļiem uz kustības joslu, kuri ir garāki par 3 000 metriem un ir ar vadības centru un šķērsvirziena un/vai daļējas šķērsvirziena ventilācijas sistēmu, attiecībā uz ventilāciju jāveic vismaz šādi pasākumi:

— jāuzstāda gaisa un dūmu novadīšanas aizsegi, ko var darbināt pa vienam vai grupās,

— pastāvīgi jāuzrauga gaisa plūsmas ātrums garenvirzienā un attiecīgi jāregulē ventilācijas sistēmas (nosūcēju, ventilatoru u.c.) vadības darbība.

2.10. Glābšanas stacijas

2.10.1. Glābšanas stacijas paredzētas dažādiem drošības aprīkojuma priekšmetiem, jo īpaši tālruņa aparātiem zvanīšanai avārijas dienestiem, ugunsdzēšamajiem aparātiem, bet tās nav paredzētas ceļa lietotāju aizsardzībai pret ugunsgrēku.

2.10.2. Glābšanas stacijas var būt novietotas pie sānu sienas kastes veidā vai labāk — sānu sienas padziļinājumā. Tām jābūt aprīkotām vismaz ar tālruņa aparātu zvanīšanai avārijas dienestiem un diviem ugunsdzēšamajiem aparātiem.

2.10.3. Glābšanas stacijām jābūt netālu no portāliem un tuneļa iekšienē attālumos vienai no otra, kas jaunos tuneļos nepārsniedz 150 metrus, bet esošajos tuneļos — 250 metrus.

2.11. Ūdensapgāde

Visos tuneļos jābūt ūdensapgādei. Hidrantiem jābūt izvietotiem netālu no portāliem un tuneļa iekšienē attālumos, kas nedrīkst pārsniegt 250 metrus vienam no otra. Ja ūdensapgādes sistēma nav pieejama, obligāti jāpārbauda, vai ūdens pietiekamā daudzumā tiek nodrošināts citādi.

2.12. Ceļazīmes

Par visām drošības ierīcēm ceļa lietotājiem jānorāda ar īpašām zīmēm. Tuneļos izmantojamās zīmes un uzrakstu plāksnes norādītas III pielikumā.

2.13. Vadības centrs

2.13.1. Vadības centri jāparedz visiem tuneļiem, kuri ir garāki par 3 000 metriem un kuros satiksmes intensitāte pārsniedz 2 000 transportlīdzekļus uz kustības joslu.

2.13.2. Vairāku tuneļu uzraudzību var centralizēt vienā vadības centrā.

2.14. Uzraudzības sistēmas

2.14.1. Visos tuneļos, kuriem ir vadības centrs, jābūt uzstādītām videonovērošanas sistēmām un sistēmām, kas automātiski var konstatēt satiksmes starpgadījumus (piemēram, transportlīdzekļu apstāšanos) un/vai ugunsgrēkus.

2.14.2. Automātiskās ugunsgrēku detektorsistēmas jāuzstāda visos tuneļos, kuriem nav vadības centra, ja mehāniskās ventilācijas darbība dūmainības samazināšanai atšķiras no ventilācijas automātiskās darbības piesārņotājvielu samazināšanai.

2.15. Aprīkojums tuneļa slēgšanai

2.15.1. Visos tuneļos, kas ir garāki par 1 000 metriem, pirms ieejas jāuzstāda satiksmes signāliekārtas tā, lai avārijas situācijā tuneli varētu slēgt. Lai nodrošinātu, ka norādījumi tiek ievēroti, var izmantot papildu līdzekļus, piemēram, maināmus uzrakstus un barjeras.

2.15.2. Visos tuneļos ar vadības centru, kuri ir garāki par 3 000 metriem un kuros satiksmes intensitāte ir lielāka par 2 000 transportlīdzekļiem uz kustības joslu, ne vairāk kā 1 000 metru attālumā vienam no otra ieteicams uzstādīt aprīkojumu transportlīdzekļu apturēšanai avārijas situācijās. Šis aprīkojums sastāv no satiksmes signāliekārtām un iespējamiem papildlīdzekļiem, piemēram, skaļruņiem, maināmiem uzrakstiem un barjerām.

2.16. Sakaru sistēmas

2.16.1. Radio apraides aprīkojumam neatliekamās palīdzības dienestu vajadzībām jābūt uzstādītam visos tuneļos, kuri ir garāki par 1 000 metriem un kuros satiksmes intensitāte pārsniedz 2 000 transportlīdzekļus uz kustības joslu.

2.16.2. Ja tunelim ir vadības centrs, jābūt iespējām pārtraukt tuneļa lietotājiem paredzēto radio kanālu apraidi, ja tādi ir, lai sniegtu paziņojumus par avārijas situācijām.

2.16.3. Patvertnes un citas būves, kurā evakuējamajiem tuneļa lietotājiem jāgaida, kamēr tie varēs izkļūt ārpusē, jāaprīko ar skaļruņiem lietotāju informēšanai.

2.17. Elektroapgāde un elektroinstalācijas

2.17.1. Visiem tuneļiem jābūt avārijas elektroapgādei, kas var nodrošināt drošības aprīkojuma darbību, kas vajadzīgs evakuācijai līdz laikam, kamēr visi lietotāji ir evakuējušies no tuneļa.

2.17.2. Elektriskajām, mērīšanas un kontroles instalācijām jābūt izveidotām tā, lai vietēja rakstura bojājumi, piemēram, ugunsgrēka dēļ, neietekmētu nebojātās instalācijas.

2.18. Aprīkojuma ugunsizturība

Visa tuneļa aprīkojuma ugunsizturības līmenim jāņem vērā tehnoloģiskās iespējas un jāsaglabā vajadzīgās drošības funkcijas ugunsgrēka gadījumā.

2.19. Minimālo prasību informatīvā apkopojuma tabula

Turpmāk tabulā dots iepriekšējos punktos noteikto minimālo prasību apkopojums. Minimālās prasības ir tās pašas, kas noteiktas šā pielikuma noteicošajā tekstā.

| MINIMĀLO PRASĪBU APKOPOJUMS | | | Satiksmes intensitāte = 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu | | Satiksmes intensitāte > 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu | | | Obligātas īstenošanas papildu nosacījumi vai piezīmes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 500–1 000 m | >1 000 m | 500–1 000 m | 1 000–3 000 m | >3 000 m | |
| Strukturāli pasākumi | Ar divām vai vairāk ejām | 2.1. punkts | | | | | | Obligāti, ja prognozētā satiksmes intensitāte pēc 15 gadiem > 10 000 transportlīdzekļu vienā kustības joslā |
| | Slīpums < 5 % | 2.2. punkts | * | * | * | * | * | Obligāti, ja nav ģeogrāfiski neiespējami |
| | Avārijas celiņi | 2.3.1. punkts<br>2.3.2. punkts | * | * | * | * | * | Obligāti, ja nav avārijas joslas, ja netiek ievērots 2.3.1. punkta nosacījums.<br>Esošajos tuneļos, ja tajos nav ne avārijas joslas, ne celiņa, jāveic papildu/pastiprināti pasākumi |
| | Avārijas izejas vismaz ik pēc 500 m | 2.3.3.–2.3.9. punkts | ❍ | ❍ | * | * | * | Katrā konkrētajā gadījumā jāizvērtē avārijas izeju izveidošanas iespējas esošajos tuneļos. |
| | Šķērsejas neatliekamās palīdzības dienestiem vismaz ik pēc 1 500 m | 2.4.1. punkts | ❍ | ❍/● | ❍ | ❍/● | ● | Obligāti tuneļos ar divām ejām, kas garāki par 1 500 m. |
| | Centrālās rezerves joslas šķērsošanas iespējas portālu ārpusē | 2.4.2. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Obligāti divu eju un vairāku eju tuneļu ārpusē, ja tas ir ģeogrāfiski iespējams. |
| | Apstāšanās laukumi vismaz ik pēc 1 000 m | 2.5. punkts | ❍ | ❍ | ❍ | ❍/● | ❍/● | Obligāti jaunos divvirzienu tuneļos bez avārijas joslas, kas garāki par 1 500 m. Esošajos tuneļos ar divvirzienu satiksmi, kas garāki par 1 500 m: atkarībā no riska analīzes rezultātiem. Gan jaunajos, gan esošajos tuneļos atkarībā no papildus izmantojamā tuneļa platuma. |
| | Drenāža ugunsnedrošiem un toksiskiem šķidrumiem | 2.6. punkts | * | * | * | * | * | Obligāti, ja atļauts pārvadāt bīstamās kravas. |
| | Konstrukciju ugunsizturība | 2.7. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Obligāti, ja vietējai sabrukšanai var būt katastrofālas sekas. |

● obligāti visiem tuneļiem ❍ nav obligāti
* obligāti ar izņēmumiem ◐ ieteicams

| MINIMĀLO PRASĪBU APKOPOJUMS | | | Satiksmes intensitāte = 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu | | Satiksmes intensitāte > 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu | | | Obligātas īstenošanas papildu nosacījumi vai piezīmes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 500–1 000 m | >1 000 m | 500–1 000 m | 1 000–3 000 m | >3 000 m | |
| Apgaismojums | Parastais apgaismojums | 2.8.1. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | Rezerves apgaismojums | 2.8.2. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | |
| | Evakuācijas apgaismojums | 2.8.3. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | |
| Ventilācija | Mehāniskā ventilācija | 2.9. punkts | ❍ | ❍ | ❍ | ● | ● | |
| | Īpaši noteikumi par (daļēju) ventilāciju šķērsvirzienā | 2.9.5. punkts | ❍ | ❍ | ❍ | ❍ | ● | Obligāti tuneļos ar divvirzienu satiksmi, kam ir vadības centrs |
| Glābšanas stacijas | Vismaz ik pēc 150 m | 2.10. punkts | * | * | * | * | * | Aprīkots ar telefonu un 2 ugunsdzēšamajiem aparātiem. Esošajos tuneļos pieļaujamais maksimālais attālums vienai no otras ir 250 m. |
| Ūdensapgāde | Vismaz ik pēc 250 m | 2.1.1. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Ja nav, pietiekams daudzums ūdens jānodrošina citādā veidā |
| Ceļazīmes | | 2.12. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Visiem tuneļa lietotājiem paredzētajiem drošības līdzekļiem (sk. III pielikumu) |
| Vadības centrs | | 2.13. punkts | ❍ | ❍ | ❍ | ❍ | ● | Vairāku tuneļu uzraudzību var centralizēt vienā vadības centrā. |
| Uzraudzības sistēmas | Videonovērošana | 2.14. punkts | ❍ | ❍ | ❍ | ❍ | ● | Obligāti, ja ir vadības centrs. |
| | Automātiska starpgadījumu un/vai ugunsgrēku detektēšana | 2.14. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Tuneļos ar vadības centru obligāti vismaz vienu no abām sistēmām |
| Aprīkojums tuneļa slēgšanai | Signālierīces pirms ieejas | 2.15.1. punkts | ❍ | ● | ❍ | ● | ● | |
| | Signālierīces tunelī vismaz ik pēc 1 000 m. | 2.15.2. punkts | ❍ | ❍ | ❍ | ❍ | ◐ | Ieteicams, ja ir vadības centrs un tunelis ir garāks par 3 000 m. |

| MINIMĀLO PRASĪBU APKOPOJUMS | | | Satiksmes intensitāte = 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu | | Satiksmes intensitāte > 2 000 transportlīdzekļu uz kustības joslu | | | Obligātas īstenošanas papildu nosacījumi vai piezīmes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 500–1 000 m | >1 000 m | 500–1 000 m | 1 000–3 000 m | >3 000 m | |
| Sakaru sistēmas | Radioretranslācija neatliekamās palīdzības dienestiem | 2.16.1. punkts | ○ | ○ | ○ | ● | ● | |
| | Avārijas radio paziņojumu tuneļa lietotājiem | 2.16.2. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Obligāti tuneļos ar radio apraidi tuneļa lietotājiem un ar vadības centru. |
| | Skaļruņi patvertnēs un pie izejām | 2.16.3. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Obligāti, ja lietotājiem, kas evakuējas, ir jāgaida, pirms izkļūt ārā. |
| Avārijas elektroapgāde | | 2.17. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Lai nodrošinātu drošības aprīkojuma darbību vismaz tuneļa lietotāju evakuācijas laikā. |
| Aprīkojuma ugunsizturība | | 2.18. punkts | ● | ● | ● | ● | ● | Jānodrošina nepieciešamās aizsardzības funkcijas. |

3. Ar ekspluatāciju saistītie pasākumi

3.1. Ekspluatācijas līdzekļi

Tuneļa ekspluatācija jāorganizē tā un tai jāizmanto tādi līdzekļi, kas garantē kustības drošību un satiksmes nepārtrauktību caur tuneli. Ekspluatācijas un neatliekamās palīdzības dienestu personālam jābūt sākotnēji apmācītam un tam jāsaņem pastāvīga apmācība.

3.2. Plānošana avārijas gadījumā

Visiem tuneļiem jābūt izstrādātiem reaģēšanas plāniem avārijas gadījumā. Tuneļos, kas sākas un beidzas dažādās dalībvalstīs, abām valstīm jāiesaistās vienotā starpvalstu reaģēšanas plānā avārijas gadījumā.

3.3. Būvdarbi tuneļos

Savlaicīgi plānota kustības joslu pilnīga vai daļēja slēgšana būvdarbu vai apkopes darbu dēļ jāveic tuneļa ārpusē. Šim nolūkam var izmantot dažādus maināmus uzrakstus, signālierīces un mehāniskās barjeras.

3.4. Avāriju un starpgadījumu pārvaldība

Notiekot nopietnai avārijai vai starpgadījumam, satiksmei nekavējoties jāslēdz visas attiecīgās ejas.

Tas jādara, vienlaicīgi aktivizējot ne tikai iepriekšminēto aprīkojumu portālu priekšā, bet arī maināmus uzrakstus, satiksmes signālierīces un mehāniskās barjeras tuneļa iekšienē, ja tādas ir, lai visu satiksmi tuneļa iekšpusē un ārpusē varētu apturēt pēc iespējamas ātrāk. Tuneļus, kuru garums nepārsniedz 1 000 metrus, var slēgt, izmantojot citus līdzekļus. Satiksme jāvada tā, lai transportlīdzekļi, kas nav cietuši, varētu ātri atstāt tuneli.

Laikam, kādā tunelī iekļūst neatliekamās palīdzības dienesti, notiekot negadījumam, jābūt pēc iespējamas īsākam, un tas jāmēra regulāro treniņnodarbību laikā. Turklāt to var mērīt starpgadījuma laikā. Lielos tuneļos ar intensīvu divvirzienu satiksmi jāveic riska analīze saskaņā ar 13. pantu, kurā jānosaka, vai neatliekamās palīdzības dienesti jāizvieto abos tuneļa galos.

3.5. Vadības centra darbība

Visiem tuneļiem, kam vajadzīgs vadības centrs, arī tiem, kas sākas un beidzas divās dažādās dalībvalstīs, jābūt vienam vadības centram, kas nepārtraukti pilnībā kontrolē situāciju.

3.6. Tuneļa slēgšana

Ja tuneli slēdz (uz ilgu laiku vai īslaicīgi), lietotāji jāinformē par labāko alternatīvo maršrutu, izmantojot viegli pieejamas informācijas sistēmas.

Šādi alternatīvi maršruti ir daļa no sistemātiskiem rīcības plāniem ārkārtas situācijās. Tie vērsti uz satiksmes intensitātes iespējamu saglabāšanu un ar to saistīto drošības samazināšanos apkārtējās teritorijās.

Dalībvalstīm jādara viss iespējamais, lai novērstu situācijas, kad sliktu laika apstākļu dēļ nevar izmantot tuneli, kas atrodas divu dalībvalstu teritorijā.

3.7. Bīstamo kravu pārvadājumi

Par piekļuvi tuneļos transportlīdzekļiem, ar ko pārvadā bīstamās kravas, piemēro šādus pasākumus, kas noteikti attiecīgajos Eiropas tiesību aktos attiecībā uz bīstamo kravu pārvadājumiem:

— pirms paredzēt vai grozīt noteikumus un prasības par bīstamo kravu pārvadājumiem, jāveic riska analīze saskaņā ar 13. pantu,

— ieviešot noteikumu, jāizvieto attiecīgas ceļazīmes pirms pēdējās iespējamās nobrauktuves pirms tuneļa, pirms ieejām tunelī un pie tām, lai autovadītāji varētu izvēlēties alternatīvus maršrutus,

— ņemt vērā īpašus ekspluatācijas pasākumus, kas paredzēti bīstamības samazināšanai, kas saistīta ar visiem transportlīdzekļiem vai to daļu, ar kuriem caur tuneļiem transportē bīstamās kravas, piemēram, kravas deklarēšana pirms iebraukšanas tunelī, konvojēšana caur tuneli, izmantojot pavadošus transportlīdzekļus, vai kā citādi saskaņā ar iepriekšminēto riska analīzi.

3.8. Apdzīšana tuneļos

Pieņemot lēmumu par to, vai smagie kravas transportlīdzekļi tuneļos drīkst izdarīt apdzīšanu tuneļos ar vairākām kustības joslām, ir jāveic riska analīze.

3.9. Attālumi starp transportlīdzekļiem un kustības ātrums

Piemērotam transportlīdzekļu kustības ātrumam un drošam attālumam starp tiem tuneļos ir ļoti svarīga nozīme, un tai jāvelta liela vērība. Tālab tuneļa lietotājiem jānorāda piemērotākais kustības ātrums un attālums starp transportlīdzekļiem. Pēc vajadzības jāveic atbilstoši piemērošanas pasākumi.

Ceļa lietotājiem, kas vada vieglos automobiļus, normālos apstākļos jāievēro minimālais attālums līdz priekšā braucošajam transportlīdzeklim, kādu tas nobrauc divās sekundēs. Smagajiem kravas transportlīdzekļiem šis attālums jādivkāršo.

Kad satiksme tunelī tiek apturēta, ceļa lietotājiem no priekšā esošajiem transportlīdzekļiem jāapstājas vismaz piecu metru attālumā, izņemot gadījumus, kad tas nav iespējams, apstājoties avārijas dēļ.

4. Informācijas kampaņas

Sadarbībā ar ieinteresētajām pusēm un pamatojoties uz starptautisku organizāciju saskaņotu darbību, regulāri jāorganizē un jāīsteno informācijas kampaņas par drošību tuneļos. Šādas informācijas kampaņas rīko par ceļa lietotāju pareizu rīcību, tuvojoties tuneļiem un braucot caur tiem, jo īpaši par rīcību, gadoties kļūmei ar transportlīdzekli, rodoties satiksmes sastrēgumiem, kā arī avāriju un ugunsgrēku gadījumos.

Informācija par pieejamo drošības aprīkojumu un ceļa lietotāju pareizu rīcību tuneļos jābūt izvietotai tuneļa lietotājiem redzamās vietās (piemēram, atpūtas vietās, pie tuneļa ieejām, kad satiksme ir apturēta, vai internetā).

*II PIELIKUMS*

**Projekta apstiprināšana, drošības dokumentācija, tuneļa nodošana ekspluatācijā, pārveidojumi un regulārās pārbaudes**

1. Projekta apstiprināšana

1.1. Šīs direktīvas noteikumi ir jāpiemēro, sākot no pagaidu projektēšanas stadijas.

1.2. Pirms būvdarbu sākšanas tuneļa pārvaldītājs par projektēšanas stadijā esošu tuneli sagatavo 2.2. un 2.3 punktā noteikt drošības dokumentāciju un konsultējas ar drošības vadītāju. Tuneļa pārvaldītājs iesniedz drošības dokumentāciju administratīvajai iestādei, kam pievieno drošības vadītāja atzinumu un/vai pārbaudes institūcijas atzinumu, ja tāda ir.

1.3. Projekts attiecīgā gadījumā jāapstiprina atbildīgajai iestādei, kas par savu lēmumu informē administratīvo iestādi.

2. Drošības dokumentācija.

2.1. Tuneļa pārvaldītājs sastāda drošības dokumentāciju par katru tuneli un to pastāvīgi aktualizē. Tas nodod drošības dokumentācijas eksemplāru drošības vadītājam.

2.2. Drošības dokumentācijā apraksta preventīvos pasākumus un aizsargpasākumus, kas vajadzīgi lietotāju drošības garantēšanai, ņemot vērā vajadzības, kādas ir cilvēkiem ar ierobežotu pārvietošanās spēju un invalīdiem, maršruta īpatnības, būves konstrukciju, tās apkārtni, satiksmes raksturu un šīs direktīvas 2. pantā noteikto neatliekamās palīdzības dienestu veicamās darbības.

2.3. Drošības dokumentācijā projektēšanas stadijā esošiem tuneļiem jo īpaši jāiekļauj:

— plānotās būves konstrukcijas un piekļuves apraksts ar plāniem, kas vajadzīgi, lai saprastu konstrukciju un plānotos ekspluatācijas pasākumus,

— satiksmes prognoze, kurā norādīti un pamatoti noteikumi par bīstamo kravu pārvadājumiem, pievienojot I pielikuma 3.7. punktā noteikto riska analīzi,

— konkrētu bīstamības veidu izpēte, kurā aprakstītas iespējamās avārijas, kas tieši apdraud ceļa lietotāju drošību tuneļos un kas var notikt tuneļa ekspluatācijas stadijā, kā arī iespējamo seku raksturs un apjoms; šajā pētījumā jānorāda un jāpamato pasākumi avāriju iespēju un to radīto seku samazināšanai,

— atzinums par drošību, ko sniedz eksperts vai organizācija, kas specializējas šajā jomā un kas var būt pārbaudes institūcija.

2.4. Nodošanas stadijā esoša tuneļa drošības dokumentācijā papildus iekļauj dokumentus, kas vajadzīgi projektēšanas stadijā:

— organizācijas, cilvēkresursu, materiālo resursu un tuneļa pārvaldītāja noteikto instrukciju apraksts, kā nodrošināt tuneļa ekspluatāciju un uzturēšanu,

— reaģēšanas plāns avārijas gadījumā, kurš izstrādāts kopā ar neatliekamās palīdzības dienestiem un kurā ņemtas vērā vajadzības, kādas ir cilvēkiem ar ierobežotu pārvietošanās spēju un invalīdiem,

— pastāvīgās pieredzes apmaiņas sistēmas apraksts, kuru izmanto lielu starpgadījumu un avāriju dokumentēšanai un analīzei.

2.5. Drošības dokumentācijā tunelim, kas darbojas, papildus iekļauj dokumentus, kas vajadzīgi nodošanas ekspluatācijā stadijā:

— kopš šīs direktīvas spēkā stāšanās notikušo nopietno starpgadījumu un avāriju pārskats un analīze,

— veikto drošības mācību saraksts un tajās iegūtās pieredzes analīze.

3. Nodošana ekspluatācijā

3.1. Tuneļa sākotnējai atvēršanai satiksmei ir jāsaņem administratīvās iestādes atļauja (nodošana ekspluatācijā) saskaņā ar turpmāk aprakstīto procedūru.

3.2. Šī procedūra attiecas arī uz tuneļa atvēršanu satiksmei pēc būtiskām tā konstrukcijas vai darbības izmaiņām vai tuneļa pārbūves, kam var būt būtiska ietekme uz drošības dokumentācijas saturu.

3.3. Tuneļa pārvaldītājs 2.4. punktā minēto drošības dokumentāciju nodod drošības vadītājam, kas sniedz atzinumu par iespējām tuneli atvērt satiksmei.

3.4. Tuneļa pārvaldītājs šo drošības dokumentāciju nosūta administratīvajai iestādei, tai pievienojot drošības vadītāja atzinumu. Administratīvā iestāde pieņem lēmumu par to, vai atļaut tuneli atvērt satiksmei vai atvērt satiksmei ar konkrētiem ierobežojumiem, un savu lēmumu paziņo tuneļa pārvaldītājam. Šā lēmuma eksemplārs jānosūta neatliekamās palīdzības dienestiem.

4. Pārveidojumi

4.1. Par visiem būtiskiem konstrukcijas, aprīkojuma vai darbības pārveidojumiem, kas varētu būtiski izmainīt kādu drošības dokumentācijas daļu, tuneļa pārvaldītājam jāpieprasa jauna ekspluatācijas atļauja, ievērojot 3. punktā noteikto procedūru.

4.2. Tuneļa pārvaldītājs informē drošības vadītāju par visām konstrukcijas vai darbības izmaiņām. Turklāt pirms jebkādu pārveidošanas darbu uzsākšanas tuneļa pārvaldītājs iesniedz drošības vadītājam dokumentāciju, kurā sīki aprakstīti paredzētie darbi.

4.3. Drošības vadītājs pārbauda pārveidojumu ietekmi un jebkurā gadījumā sniedz par tiem atzinumu tuneļa pārvaldītājam, kas atzinuma eksemplārus nosūta administratīvajai iestādei un neatliekamās palīdzības dienestiem.

5. Regulārās mācības

Tuneļa pārvaldītājam sadarbībā ar drošības vadītāju jāorganizē kopīgas regulāras mācības tuneļa personālam un neatliekamās palīdzības dienestu darbiniekiem.

Mācības:

— iespējami jātuvina reālajiem apstākļiem un tām jāatbilst konkrētu starpgadījumu scenārijiem,

— dod precīzi novērtējamus rezultātus,

— novērš jebkādus tuneļa bojājumus,

— papildu rezultātu iegūšanai daļēji var veikt galda spēļu vai imitācijas modeļu veidā ar datoru.

a) Pilna mēroga mācības apstākļos, kas iespējami pilnīgi atbilst reālajai situācijai, vismaz reizi četros gados ir jāveic visos tuneļos. Tuneli var slēgt tikai tad, ja iespējams veikt piemērotus pasākumus satiksmes novirzīšanai. Starplaikā reizi gadā jāveic daļējas mācības un/vai imitācijas mācības. Vietās, kur nelielā attālumā viens no otra ir vairāki tuneļi, pilna mēroga mācības jāsarīko vismaz vienā no tiem.

b) Drošības vadītājs un neatliekamās palīdzības dienesti kopīgi izvērtē šo mācību rezultātus, sagatavo pārskatu un izstrādā atbilstošus priekšlikumus.

*III PIELIKUMS*

**Tuneļos izmantojamās ceļazīmes**

1. Vispārīgas prasības

Tuneļos izmanto turpmāk norādītās zīmes un apzīmējumus. Ja nav noteikts citādi, šajā nodaļā minētās ceļazīmes aprakstītas 1968. gada Vīnes Konvencijā par ceļazīmēm un signāliem.

Lai zīmes starptautiski būtu labāk saprotamas, šajā pielikumā noteikto zīmju pamatā ir katrai zīmju grupai raksturīgie attēli, krāsas un grafisko simbolu izmantošana vārdu vietā vienmēr, kad tas ir iespējams. Ja dalībvalstis uzskata par vajadzīgu pārveidot noteiktās zīmes un simbolus, šādi pārveidojumi nedrīkst izmainīt to svarīgākos raksturlielumus. Ja dalībvalstis šo Vīnes konvenciju nepiemēro, noteiktās zīmes un simbolus var pārveidot, ievērojot nosacījumu, ka šādi pārveidojumi nemaina to pamatnozīmi.

1.1. Ceļazīmes jāizmanto šādu drošības būvju apzīmēšanai tuneļos:

— apstāšanās laukumi,

— avārijas izejas: viena un tā pati zīme jāizmanto visu veidu avārijas izeju apzīmēšanai,

— glābšanās izejas: divas tuvākās avārijas izejas jāapzīmē uz gājēju celiņa attālumos, kas nepārsniedz 25 metrus, un zīmes jāuzstāda 1,0–1,5 metru augstumā virs glābšanās izejas līmeņa ar attāluma norādēm līdz šīm izejām,

— glābšanas stacijas: zīmes, ar kurām norāda uz telefona aparātiem zvanīšanai avārijas dienestiem un uz ugunsdzēšamajiem aparātiem.

1.2. Radiosakari:

Tuneļos, kuros lietotāji var saņemt informāciju pa radio, ar attiecīgām zīmēm, kas izvietotas pirms ieejas tunelī, norāda, kā lietotājiem saņemt šo informāciju.

1.3. Zīmēm un apzīmējumiem jābūt izvietotiem tā, lai tie būtu skaidri redzami.

2. Zīmju un uzrakstu plākšņu apraksts

Dalībvalstis, ja vajadzīgs, izmanto attiecīgas ceļa zīmes savlaicīgai brīdināšanai par iebraukšanu tuneļa zonā, tunelī un tuneļa galā. Izstrādājot zīmes tunelim, jāņem vērā vietējie satiksmes un tuneļa konstrukcijas noteiktie apstākļi un citi vietējie apstākļi. Izņemot dalībvalstis, kas nepiemēro Vīnes konvenciju, ir jālieto ceļazīmes saskaņā ar Vīnes Konvenciju par ceļazīmēm un signāliem.

2.1. Tuneļa zīme

Pie ieejas tunelī jābūt novietotai šādai zīmei:

zīme E11A ceļu tuneļu apzīmēšanai saskaņā ar Vīnes Konvenciju;

tuneļa garums jānorāda uzrakstu plāksnes apakšējā daļā vai uz papildu plāksnes H2.

Tuneļiem, kas garāki par 3 000 metriem, atlikušais tuneļa garums jānorāda ik pēc 1 000 metriem.

Var norādīt arī tuneļa nosaukumu.

2.2. Horizontālie apzīmējumi

Horizontālie apzīmējumi jāizmanto uz braucamās daļas malas.

Tuneļos ar divvirzienu satiksmi jālieto skaidri redzami līdzekļi uz viduslīnijas (viena līnija vai dubultlīnija).

2.3. Zīmes un uzrakstu plāksnes aprīkojuma apzīmēšanai

Glābšanas stacijas

Glābšanas stacijas jāapzīmē ar informatīvajām zīmēm, kam saskaņā ar Vīnes Konvenciju jābūt F zīmēm, un ar tām ceļa lietotājiem jānorāda stacijās pieejamais aprīkojums, piemēram:

Tālrunis, pa kuru zvanīt ārkārtas situācijās

Ugunsdzēšamais aparāts.

Glābšanas stacijās, kas no tuneļa atdalītas ar durvīm, jābūt labi redzamam uzrakstam attiecīgajās valodās, kas norāda, ka glābšanas stacija nenodrošina aizsardzību pret ugunsgrēku. Piemēram:

"ŠAJĀ VIETĀ NAV AIZSARDZĪBAS PRET UGUNSGRĒKU

Sekojiet zīmēm uz avārijas izejām"

Apstāšanās laukumi

Zīmēm apstāšanās laukumu norādīšanai saskaņā ar Vīnes Konvenciju jābūt E zīmēm. Informācija par tālruņiem un ugunsdzēšamajiem aparātiem jānorāda uz papildu uzrakstu plāksnes vai jāiekļauj pašā zīmē.

Avārijas izejas

Zīmēm avārijas izeju norādīšanai saskaņā ar Vīnes Konvenciju jābūt G zīmēm. Piemēram:

Turklāt uz gājēju celiņa jānorāda uz divām tuvākajām izejām. Piemēram:

Kustības joslu signāli

Šīs zīmes var būt apļa vai taisnstūra veida.

Maināmas informācijas ceļazīmes

Uz visām maināmas informācijas zīmēm tuneļa lietotājiem jābūt precīzi norādītai informācijai par kustības sastrēgumiem, kļūmēm, avārijām, ugunsgrēkiem vai cita veida bīstamību.