

32004L0054

30.4.2004

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

L 167/39

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2004/54/ES

z 29. apríla 2004

o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 71 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Komisia vo svojej Bielej knihe z 12. septembra 2001 o „Európskej dopravnej politike do roku 2010: čas rozhodnutia“ oznámila, že navrhne minimálne bezpečnostné požiadavky na tunely patriace do transeurópskej cestnej siete;
- (2) dopravný systém, obzvlášť transeurópska cestná sieť definovaná v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ⁽⁴⁾, má prvoradý význam na podporu európskej integrácie a zabezpečovania vysokej úrovne blahobytu občanov Európy; Európske spoločenstvo je zodpovedné za zaručenie vysokej, jednotnej a stálej úrovne bezpečnosti, služieb a pohodlia na transeurópskej cestnej sieti;
- (3) dlhé tunely s dĺžkou nad 500 m sú významné stavby, ktoré uľahčujú spojenie medzi rozľahlými oblasťami Európy a hrajú rozhodujúcu úlohu vo fungovaní a vývoji regionálnych hospodárstiev;

(4) Európska Rada pri viacerých príležitostiach a najmä na svojom zasadaní 14. a 15. decembra 2001 v Laakene zdôraznila naliehavosť prijatia opatrení na zvýšenie bezpečnosti tunelov;

(5) dňa 30. novembra 2001 sa stretli ministri dopravy Rakúska, Francúzska, Nemecka, Talianska a Švajčiarska v Zürichu, kde prijali spoločné vyhlásenie odporúčajúce zladenie národných legislatív podľa najnovších harmonizovaných požiadaviek na zvýšenie bezpečnosti v dlhých tuneloch;

(6) pretože cieľ navrhovaného opatrenia, t. j. vytvorenie jednotnej, stálej a vysokej úrovne ochrany všetkých európskych občanov v cestných tuneloch, členské štáty nemôžu v dostatočnej miere dosiahnuť z dôvodu úrovne požadovanej harmonizácie, preto sa môžu lepšie dosiahnuť na úrovni spoločenstva, spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy; v súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku nejde táto smernica nad rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa;

(7) nedávne nehody v tuneloch zdôraznili ich význam z hľadiska ľudského, hospodárskeho a kultúrneho;

(8) niektoré tunely v Európe, uvedené do prevádzky už pred dlhšou dobou, boli projektované v čase, keď sa technické možnosti a dopravné podmienky navzájom veľmi líšili od dnešných; preto existujú rôzne úrovne bezpečnosti a toto sa musí napraviť;

(9) bezpečnosť v tuneloch si vyžaduje rad opatrení týkajúcich sa okrem iného geometrie tunelov a ich konštrukcie, bezpečnostných zariadení vrátane dopravných značiek, riadenia premávky, školenia pohotovostných služieb, správ o nehodovosti, poskytovania informácií užívateľom o tom, ako sa najlepšie správať v tuneloch a lepšej komunikácie medzi poverenými orgánmi a pohotovostnými službami ako je polícia, požiarni a záchranne tímy;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 220, 16.9.2003, s. 26.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 256, 24.10.2003, s. 64.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 9. októbra 2003 (ešte nebolo uverejnené v Úradnom vestníku), spoločné stanovisko Rady z 26. februára 2004 (Ú. v. EÚ C 95 E, 20. apríla 2004, s. 31) a stanovisko Európskeho parlamentu z 20. apríla 2004 (ešte nebolo uverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené rozhodnutím 1346/2001 (Ú. v. ES 185, 6.7.2001, s. 1).

- (10) ako už objasnili práce Európskej hospodárskej komisie Organizácie spojených národov (EHK OSN), rozhodujúcim aspektom bezpečnosti tunelov je správanie užívateľov ciest;
- (11) bezpečnostné opatrenia by mali ľuďom podieľajúcim sa na incidentoch umožniť, aby sa sami zachránili, užívateľom ciest umožniť, aby konali bezprostredne tak, aby zabránili vážnejším následkom, pohotovostným službám zabezpečiť, aby mohli konať účinne a chrániť životné prostredie ako aj obmedziť materiálne škody;
- (12) táto smernica prinesie zdokonalenia, ktoré zlepšia bezpečnostné podmienky pre všetkých užívateľov, vrátane invalidných osôb; avšak pretože invalidné osoby majú väčšie problémy pri úniku v prípade núdzovej situácie, mala by sa ich bezpečnosti venovať osobitná pozornosť;
- (13) aby sa uplatnil vyvážený prístup a kvôli vysokým nákladom na opatrenia, malo by sa definovať minimálne bezpečnostné vybavenie, berúc do úvahy druh tunela a očakávaný objem premávky v každom tuneli;
- (14) medzinárodné orgány, ako je Svetové združenie ciest a EHK OSN, už dlhší čas vydávajú cenné odporúčania na zlepšenie a harmonizáciu bezpečnostného vybavenia a pravidiel premávky v cestných tuneloch; pretože však tieto odporúčania nie sú záväzné, ich plný potenciál sa môže maximalizovať len vtedy, keď sa požiadavky, ktoré stanovili, stanú prostredníctvom právnych predpisov záväznými;
- (15) udržiavanie vysokej úrovne bezpečnosti si vyžaduje vhodnú údržbu bezpečnostných zariadení v tuneloch; mala by sa systematicky organizovať výmena informácií o moderných bezpečnostných technikách a údajoch o nehodách/incidentoch medzi členskými štátmi;
- (16) aby bolo zabezpečené, že požiadavky tejto smernice správcovia tunelov vhodne uplatňujú, členské štáty by mali určiť jeden alebo niekoľko orgánov na národnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktoré budú zodpovedné za zabezpečenie rešpektovania všetkých aspektov bezpečnosti tunelov;
- (17) na vykonanie tejto smernice je potrebný pružný a odstupňovaný časový plán; to umožní dokončenie najnaliehavejších prác bez toho, aby sa vytvárali väčšie poruchy v dopravnom systéme alebo úzke miesta pri verejných stavebných prácach v členských štátoch;
- (18) náklady na modernizáciu existujúcich tunelov sa medzi členskými štátmi značne líšia, najmä z geografických príčin a členské štáty by mali mať možnosť časovo rozčleniť akékoľvek modernizačné práce potrebné na splnenie požiadaviek tejto smernice tam, kde hustota tunelov na ich území podstatne prevyšuje európsky priemer;
- (19) u tunelov, ktoré sú už v prevádzke, ale neboli otvorené pre verejnosť do 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, by malo byť členským štátom umožnené uznať prijatie opatrení na zníženie rizika ako alternatívu k uplatňovaniu požiadaviek tejto smernice tam, kde tunely neumožňujú realizovať konštrukčné riešenie kvôli vysokým nákladom;
- (20) ďalší technický pokrok je nevyhnutný na zvýšenie bezpečnosti tunelov; mal by sa zaviesť postup, ktorý by Komisii umožnil prispôsobiť požiadavky tejto smernice na technický pokrok; taký postup by sa mal tiež použiť na prijatie harmonizovanej metódy analýzy rizík;
- (21) opatrenia potrebné na vykonanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s Rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾;
- (22) členské štáty by mali predložiť Komisii správu o opatreniach, ktoré plánujú prijať na splnenie požiadaviek tejto smernice a zníženie porúch v preprave, vzhľadom na synchronizáciu prác na úrovni Spoločenstva;
- (23) keď si požiadavky tejto smernice v etape projektovania alebo stavby vyžadujú výstavbu druhej tunelovej rúry, táto druhá rúra, ktorá sa má postaviť, by sa mala považovať za nový tunel; to isté platí, ak si požiadavky tejto smernice vyžadujú otvorenie nových právne záväzných plánovacích postupov, vrátane vypočutí pri udelení povolenia pre všetky s tým spojené opatrenia;
- (24) práce by mali pokračovať na rôznych fórach, aby sa dosiahol široký stupeň harmonizácie značiek a piktogramov používaných na dopravných značkách s premenným symbolom v tuneloch; členské štáty by sa mali podporiť pri harmonizácii užívateľského rozhrania pre všetky tunely na ich území;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (25) členské štáty by sa mali podporiť pri uplatňovaní porovnateľných bezpečnostných úrovní pre cestné tunely nachádzajúce sa na ich území, ktoré nie sú časťou transeurópskej cestnej siete a preto nespádajú do pôsobnosti tejto smernice;
- (26) členské štáty by sa mali podporiť pri rozvíjaní národných ustanovení zameraných na vyššiu úroveň bezpečnosti tunelov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet a pôsobnosť

1. Táto smernica je zameraná na zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti pre cestných užívateľov v tuneloch transeurópskej cestnej siete tým, že zabráni kritickým udalostiam, ktoré môžu ohroziť ľudský život, životné prostredie a prevádzkové zariadenia tunelov ako aj tým, že poskytne ochranu v prípade nehôd.

2. Uplatňuje sa na všetky tunely v transeurópskej cestnej sieti s dĺžkou nad 500 metrov bez ohľadu na to, či sú v etape prevádzky, výstavby alebo projektovania.

Článok 2

Definície

Na účely tejto smernice platia tieto definície:

- „transeurópska cestná sieť“ znamená cestnú sieť uvedenú v oddieli 2 prílohy I k rozhodnutiu č. 1692/96/ES a znázornenú na mapách a/alebo popísanú v prílohe II k uvedenému rozhodnutiu.
- „pohotovostné služby“ znamenajú všetky miestne služby, či už verejné alebo súkromné alebo časť tunelového personálu, ktoré zasahujú v prípade nehody, vrátane polície, požiarnych zborov a záchranných tímov.
- „dĺžka tunela“ znamená dĺžku najdlhšieho jazdného pruhu, meranú na úplne uzavretej časti tunela.

Článok 3

Bezpečnostné opatrenia

- Členské štáty zabezpečia, aby tunely na ich území spadajúce do pôsobnosti tejto smernice, splňali minimálne bezpečnostné požiadavky stanovené v prílohe I.
- Keď určité konštrukčné požiadavky stanovené v prílohe I môžu byť splnené pomocou technických riešení, ktoré sa nedajú uskutočniť alebo sa môžu uskutočniť len s neprímeranými nákladmi, správny orgán v zmysle článku 4, môže uznať uplatňovanie opatrení na zníženie rizika, ako alter-

natívy k uplatneniu takých požiadaviek za predpokladu, že výsledkom alternatívnych opatrení bude rovnocenná alebo zvýšená ochrana. Účinnosť takých opatrení sa preukazuje analýzou rizík v súlade s ustanoveniami článku 13. Členské štáty informujú Komisiu o uznaní alternatívnych opatrení na zníženie rizika s uvedením dôvodov. Tento odsek sa nevzťahuje na tunely v etape projektovania, ako je uvedené v článku 9.

3. Členské štáty môžu určiť prísnejšie požiadavky za predpokladu, že nie sú v rozpore s požiadavkami tejto smernice.

Článok 4

Správne orgány

1. Členské štáty menujú správny(e) orgán(y), ďalej len „správny orgán“, ktorý(é) bude(ú) zodpovedný(é) za dodržiavanie všetkých požiadaviek bezpečnosti tunela a ktorý(é) prijme(ú) všetky nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie zhody s touto smernicou.

2. Správny orgán môže byť zriadený na národnej, regionálnej alebo miestnej úrovni.

3. Každý tunel v transeurópskej cestnej sieti, ktorý sa nachádza na území jedného členského štátu, spadá do kompetencie jedného správneho orgánu. Pre každý tunel, ktorý sa nachádza na území dvoch členských štátov menuje každý členský štát správny orgán alebo alternatívne, oba členské štáty menujú spoločný správny orgán. Ak existujú dva rôzne správne orgány, rozhodnutia každého jednotlivého orgánu pri výkone svojich príslušných kompetencií a zodpovedností z hľadiska bezpečnosti tunela, sa prijímú s predchádzajúcim súhlasom druhého orgánu.

4. Správny orgán uvedie tunely do prevádzky v súlade s postupom stanoveným v prílohe II.

5. Bez dopadu na ďalšie ustanovenia k tomuto predmetu na národnej úrovni, správny orgán má právomoc pozastaviť alebo obmedziť prevádzku tunela, ak nie sú splnené bezpečnostné požiadavky. Určí podmienky, za ktorých sa obnoví normálna prevádzka.

6. Správny orgán zabezpečí, aby boli splnené tieto úlohy:

- pravidelné testovanie a inšpekcie tunelov a vypracovanie bezpečnostných požiadaviek, ktoré sa k tomu vzťahujú;
- zavedenie organizačných a prevádzkových schém (vrátane plánov reakcie na núdzové situácie) pre prípravu a vybavenie pohotovostných služieb;

c) definovanie postupu pre okamžitú uzávierku tunela v prípade núdze;

d) vykonanie nevyhnutných opatrení na zníženie rizika.

7. Keď orgány menované ako správne orgány existovali pred menovaním podľa tohto článku, také správne orgány môžu pokračovať vo svojich činnostiach za predpokladu, že spĺňajú požiadavky tejto smernice.

Článok 5

Správca tunela

1. Pre každý tunel, ktorý sa nachádza na území jedného členského štátu, či už je v etape projektovania, výstavby alebo prevádzky, správny orgán určí ako správcu tunela verejný alebo súkromný orgán zodpovedný za riadenie tunela v príslušnej etape. Samotný správny orgán môže plniť túto funkciu.

2. Pre každý tunel, ktorý sa nachádza na území dvoch členských štátov, dva správne orgány uznajú alebo spoločný správny orgán uzná len jeden orgán poverený prevádzkou tunela.

3. Po každom významnom incidente alebo nehode v tuneli vyhotoví správca tunela správu. Túto správu pošle bezpečnostnému referentovi uvedenému v článku 6, správneho orgánu a pohotovostným službám maximálne do jedného mesiaca.

4. Keď sa vyhotoví správa o vyšetrení, v ktorej budú analyzované okolnosti incidentu alebo nehody uvedené v odseku 3, alebo závery, ktoré z toho vyplývajú, správca tunela najneskôr do jedného mesiaca potom čo ju sám dostal, pošle túto správu bezpečnostnému referentovi, správneho orgánu a pohotovostným službám.

Článok 6

Bezpečnostný referent

1. Pre každý tunel, s predchádzajúcim súhlasom správneho orgánu, menuje správca tunela bezpečnostného referenta, ktorý bude koordinovať všetky preventívne a ochranné opatrenia na zaručenie bezpečnosti užívateľov a prevádzkového personálu. Bezpečnostný referent môže byť príslušníkom tunelového personálu alebo pohotovostných služieb, musí byť nezávislý vo všetkých otázkach týkajúcich sa bezpečnosti cestného tunela a nesmie dostávať pokyny od zamestnávateľa vzťahujúce sa k týmto otázkam. Bezpečnostný referent môže vykonávať svoje úlohy a funkcie v niekoľkých tuneloch v regióne.

2. Bezpečnostný referent vykonáva tieto úlohy/funkcie:

a) zabezpečuje koordináciu s pohotovostnými službami a zúčastňuje sa na vypracovaní prevádzkových plánov;

b) zúčastňuje sa na plánovaní, vykonávaní a hodnotení činností v prípadoch núdze;

c) zúčastňuje sa na vypracovaní bezpečnostných plánov a na špecifikácii stavebných zariadení, vybavenia a prevádzky nových tunelov ako aj vzťahu na prestavbu existujúcich tunelov;

d) overuje, či je (sú) prevádzkový personál a pohotovostné služby vyškolený(é) a zúčastňuje sa na organizácii školení, ktoré sa konajú v pravidelných intervaloch;

e) dáva rady týkajúce sa uvedenia stavby do prevádzky, vybavenia a prevádzky tunelov;

f) overuje, či konštrukcia tunela a vybavenie sú udržiavané a opravované;

g) zúčastňuje sa na hodnotení každého významného incidentu alebo nehody podľa článku 5 ods. 3 a 4.

Článok 7

Inšpekčný orgán

Členské štáty zabezpečia, aby inšpekcie, hodnotenia a testy vykonávali inšpekčné orgány. Správny orgán môže plniť túto funkciu. Každý orgán vykonávajúci inšpekcie, hodnotenia a testy musí byť na vysokej úrovni odbornosti, musí mať k dispozícii vysokokvalitné postupy a musí byť funkčne nezávislý na správcovi tunela.

Článok 8

Oznámenie správneho orgánu

Členské štáty do 1. mája 2006 oznámia Komisii názov a adresu správneho orgánu. V prípade zmeny takých informácií oznámia toto Komisii do troch mesiacov.

Článok 9

Tunely, ktorých projekt nebol ešte schválený

1. Ktorýkoľvek tunel, ktorého projekt ešte neschválil správny orgán 1. mája 2006 podlieha požiadavkám tejto smernice.

2. Tunel sa odovzdá do prevádzky v súlade s postupom stanoveným v prílohe II.

Článok 10

Tunely, ktorých projekt bol schválený, ale ktoré ešte nie sú otvorené

1. V prípade tunelov, ktorých projekt bol schválený, ale ktoré ešte nie sú otvorené pre verejnú dopravu 1. mája 2006, posúdi správny orgán ich zhodu s požiadavkami tejto smernice, s osobitným zohľadnením bezpečnostnej dokumentácie uvedenej v prílohe II.

2. Keď správny orgán zistí, že tunel nespĺňa ustanovenia tejto smernice, oznámi správcovi tunela, aby prijal vhodné opatrenia na zvýšenie bezpečnosti a informuje bezpečnostného referenta.
3. Tunel bude potom uvedený do prevádzky v súlade s postupom stanoveným v prílohe II.

Článok 11

Tunely, ktoré sú už v prevádzke

1. V prípade tunelov, ktoré sú otvorené pre verejnú dopravu 30. apríla 2006 posúdi správny orgán do 30. októbra 2006 ich zhodu s požiadavkami tejto smernice, s osobitným zohľadnením bezpečnostnej dokumentácie uvedenej v prílohe II a na základe inšpekcie.
2. Správca tunela v prípade potreby navrhne správny orgán plán prispôsobenia tunela požiadavkám tejto smernice a opatrenia na odstránenie nedostatkov, ktoré zamýšľa uskutočniť.
3. Správny orgán schváli opatrenia na odstránenie nedostatkov alebo požiada o ich zmenu.
4. Ak opatrenia na odstránenie nedostatkov obsahujú akúkoľvek podstatnú stavebnú alebo prevádzkovú zmenu, potom len čo sa také zmeny prijímú, použije sa postup stanovený v prílohe II.
5. Členské štáty 30. apríla 2007 predložia Komisii správu o tom, ako plánujú splniť požiadavky tejto smernice, o plánovaných opatreniach a prípadne o dôsledkoch otvorenia a uzavretia hlavných prístupových ciest k tunelom. Aby sa na európskej úrovni minimalizovali poruchy v doprave, môže Komisia vyjadriť stanovisko k časovému plánu zamýšľaných prác, aby bolo zabezpečené, že tunely budú zodpovedať požiadavkám tejto smernice.
6. Modernizácia tunelov sa vykoná podľa časového plánu a musí byť dokončená do 30. apríla 2014.
7. Keď celková dĺžka tunelovej rúry vydelená celkovou dĺžkou časti transeurópskej cestnej siete umiestnenej na ich území presahuje európsky priemer, členské štáty môžu o päť rokov predĺžiť obdobie stanovené v odseku 6.

Článok 12

Pravidelné inšpekcie

1. Správny orgán overí, či inšpekčný orgán vykonal pravidelné inšpekcie aby bolo zabezpečené, že všetky tunely spadajúce do pôsobnosti tejto smernice spĺňajú jej ustanovenia.

2. Obdobie medzi dvoma následnými inšpekciami ktoréhokoľvek daného tunela, nesmie presiahnuť šesť rokov.

3. Keď na základe správy inšpekčného orgánu správny orgán zistí, že tunel nespĺňa ustanovenia tejto smernice, oznámi správcovi tunela a bezpečnostnému referentovi, že musia byť prijaté opatrenia na zvýšenie bezpečnosti tunela. Správny orgán určí podmienky ďalšej prevádzky tunela alebo opätovného otvorenia tunela, ktoré budú platiť dovtedy, kým nebudú vykonané opatrenia na odstránenie nedostatkov ako aj stanovené akékoľvek ďalšie príslušné obmedzenia alebo podmienky.

4. Ak opatrenia na odstránenie nedostatkov obsahujú akúkoľvek podstatnú stavebnú alebo prevádzkovú zmenu, potom len čo sa také zmeny prijímú, tunel sa podrobí ďalšiemu postupu na povolenie prevádzky v súlade s postupom stanoveným v prílohe II.

Článok 13

Analýza rizík

1. Prípadnú analýzu rizík vykoná orgán, ktorý je funkčne nezávislý na správcovi tunela. Obsah a výsledky analýzy rizík sa zahrnú do bezpečnostnej dokumentácie predloženej správny orgán. Analýza rizík je analýza rizík daného tunela, berúc na zreteľ všetky konštrukčné faktory a prepravné podmienky, ktoré majú vplyv na bezpečnosť, najmä prepravné charakteristiky, dĺžku a geometriu tunela ako aj prognózovaný počet ťažkých nákladných vozidiel za deň.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa na národnej úrovni používala presne definovaná metodológia, zodpovedajúca najlepšej dostupnej praxi a informujú Komisiu o použitej metodológii; Komisia v elektronickej forme sprístupní tieto informácie ostatným členským štátom;
3. Do 30. apríla 2009 uverejní Komisia správu o praxi používanej v členských štátoch. V prípade potreby vypracuje návrhy na prijatie spoločnej metodológie analýzy rizík v súlade s postupom uvedeným v článku 17 ods. 2

Článok 14

Výnimky na inovačné techniky

1. Aby bolo možné zavedenie a používanie inovačného bezpečnostného vybavenia alebo používanie bezpečnostných postupov, ktoré zabezpečia rovnocennú alebo vyššiu úroveň ochrany než súčasné technológie, ako predpisuje táto smernica, správny orgán môže udeliť výnimku z požiadaviek tejto smernice, na základe riadne zdokumentovanej žiadosti od správcu tunela.

2. Ak správny orgán zamýšľa udeliť takú výnimku, členský štát najprv predloží Komisii žiadosť o výnimku, ktorá bude obsahovať pôvodnú žiadosť inšpekčného orgánu.

3. Komisia do jedného mesiaca od prijatia oznámi takú žiadosť iným členským štátom.

4. Ak do troch mesiacov ani Komisia ani členské štáty nevznesú námietky, výnimka sa bude považovať za udelenú a Komisia informuje príslušné i ostatné členské štáty.

5. Ak sú vznesené námietky, Komisia vypracuje návrh v súlade s postupom uvedeným v článku 17 ods. 2. Ak je rozhodnutie negatívne, správny orgán výnimku neudelí.

6. Po preskúmaní v súlade s postupom uvedeným v článku 17 ods. 2, môže rozhodnutie o udelení výnimky povoliť takú výnimku aj na iné tunely.

7. Ak to predložená žiadosť o udelenie výnimky oprávňuje, Komisia uverejní správu o praxi používanej v členských štátoch a v prípade potreby predloží návrhy na zmenu a doplnenie tejto smernice.

Článok 15

Podávanie správ

1. Členské štáty každé dva roky vypracujú správy o požiaroch v tuneloch a o nehodách, ktoré majú jednoznačný vplyv na bezpečnosť užívateľov ciest v tuneloch a o frekvencii a príčinách takých udalostí, vyhodnotia ich a poskytnú informácie o skutočnej úlohe a účinnosti bezpečnostných zariadení a opatrení. Tieto správy členské štáty poskytnú k dispozícii Komisii do konca septembra nasledujúceho roka. Komisia sprístupní správy všetkým členským štátom.

2. Členské štáty vypracujú plán, ktorý bude obsahovať harmonogram postupného uplatňovania ustanovení tejto smernice na tunely, ktoré sú už v prevádzke v zmysle článku 11 a oznámi ho Komisii do 30. októbra 2006. Členské štáty následne každé dva roky až do konca obdobia uvedeného v článku 11 ods. 6 a 7, informujú Komisiu o stave vykonávania plánu a o akýchkoľvek realizovaných zmenách plánu.

Článok 16

Prispôbenie technickému pokroku

Komisia prispôbí prílohy k tejto smernici technickému pokroku v súlade s postupom uvedeným v článku 17 ods. 2.

Článok 17

Postup výboru

1. Komisii bude pomáhať výbor.

2. Tam, kde je odkaz na tento odsek, sa použijú články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovené na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

Článok 18

Vykonávanie

1. Členské štáty do 30. apríla 2006 uvedú do platnosti zákony, iné predpisy a administratívne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Okamžite pošlú Komisii text takých ustanovení spolu s tabuľkou priradujúcou špecifické ustanovenia k ustanoveniam tejto smernice.

2. Ustanovenia prijaté členskými štátmi budú obsahovať odkaz na túto smernicu, alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich oficiálneho uverejnenia. Členské štáty určia, ako sa takýto odkaz uvedie.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť v deň jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 20

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Štrasburgu 29. apríla 2004

Za Európsky parlament

predseda

P. COX

Za Radu

predseda

M. McDOWELL

PRÍLOHA I

Bezpečnostné opatrenia uvedené v článku 3

1. Základňa pre rozhodovanie o bezpečnostných opatreniach
 - 1.1 Bezpečnostné parametre
 - 1.1.1 Bezpečnostné opatrenia vykonané v tuneli sú založené na systematickom zvážení všetkých aspektov systému skladajúceho sa z infraštruktúry, prevádzky, užívateľov a vozidiel.
 - 1.1.2 Zohľadňujú sa tieto parametre:
 - dĺžka tunela,
 - počet rúr,
 - počet jazdných pruhov,
 - geometria prierezu,
 - vertikálne a horizontálne trasovanie,
 - druh konštrukcie,
 - jednosmerná alebo obojsmerná premávka,
 - objem premávky na jednu rúru (vrátane časového rozloženia),
 - riziko preťaženia vozovky (denné alebo sezónne),
 - prístupový čas pre pohotovostné služby,
 - prítomnosť a podiel ťažkých nákladných vozidiel,
 - prítomnosť, podiel a druh prepravy nebezpečného tovaru,
 - charakteristiky prístupových ciest,
 - šírka jazdného pruhu,
 - aspekty vzťahujúce sa k rýchlosti,
 - geografické a meteorologické prostredie.
 - 1.1.3 Keď tunel vykazuje špecifické charakteristiky z hľadiska vyššie uvedených parametrov, analýza rizík sa vykoná v súlade s článkom 13, aby sa zistilo, či sú na zaručenie vyššej úrovne bezpečnosti tunela potrebné dodatočné a/alebo ďalšie opatrenia. Táto analýza rizík musí zohľadniť možné nehody, ktoré majú jednoznačný vplyv na bezpečnosť užívateľov cesty v tuneli a tie, ktoré môžu nastať počas etapy prevádzky a rozsah nehôd a ich možné následky.
 - 1.2 Minimálne požiadavky
 - 1.2.1 Na zaručenie minimálnej úrovne bezpečnosti vo všetkých tuneloch, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, sa ako minimum vykonajú bezpečnostné opatrenia požadované v nasledovných odsekoch. Limitované výnimky z týchto požiadaviek sa môžu povoliť za predpokladu, že sa s pozitívnym výsledkom vykoná nasledovný postup.

Členské štáty alebo správny orgán pošlú Komisii tieto informácie:

 - predpokladaná(é) limitovaná(é) výnimka(y),
 - nevyhnutné dôvody vzťahujúce sa k predpokladanej limitovanej výnimke,
 - alternatívne opatrenia na zníženie rizika, ktoré sa majú použiť alebo posilniť, aby bola zaručená aspoň rovnocenná úroveň bezpečnosti, vrátane príslušného dôkazu vo forme analýzy relevantných rizík.

Komisia čo najskôr a v každom prípade do jedného mesiaca po jej prijatí postúpi každú žiadosť o limitovanú výnimku členským štátom.

Ak počas troch mesiacov po prijatí žiadosti Komisiou ani Komisia ani členský štát nevznesie námietky, limitovaná výnimka sa považuje za udelenú a Komisia o tom informuje členské štáty. Ak sú vznesené námietky, Komisia vypracuje návrh v súlade s postupom uvedeným v článku 17 ods.2. Ak je rozhodnutie negatívne, limitovaná výnimka sa nepovolí.

- 1.2.2 Aby mali všetky tunely, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, jednotné rozhrania, nesmie sa povoliť žiadna výnimka z požiadaviek uvedených v nasledovných odsekoch, týkajúca konštrukcie bezpečnostných zariadení, ktoré sú k dispozícii užívateľom v tuneloch (stanice núdzového volania, značky, núdzová odstavná plocha, núdzové východy a v prípade potreby tunelový rozhlas).
- 1.3 Intenzita premávky
- 1.3.1 Pojem „intenzita premávky“ uvedený v tejto prílohe sa vzťahuje na ročný priemer dennej intenzity premávky cez tunel v jednom jazdnom pruhu. Na účely stanovenia objemu prepravy cez tunel sa každé motorové vozidlo počíta ako jedna jednotka.
- 1.3.2 Keď počet ťažkých nákladných vozidiel nad 3,5 t prekročí 15 % ročného priemeru dennej intenzity premávky, alebo sezónna denná intenzita premávky značne prekročí ročný priemer dennej intenzity premávky, posúdia a zohľadnia sa dodatočné riziká tým, že sa zvýši hodnota intenzity premávky v tuneli v rámci uplatnenia nasledovných odsekov.
2. Opatrenia vzťahujúce sa k infraštruktúre
- 2.1 Počet rúr a jazdných pruhov
- 2.1.1 Hlavným kritériom pre rozhodovanie o tom, či vybudovať tunel s jednou alebo dvoma rúrami, je prognózovaný objem premávky a bezpečnosť, pričom sa berú do úvahy také aspekty ako je podiel ťažkých nákladných vozidiel, sklon a dĺžka.
- 2.1.2 V každom prípade keď u tunelov v etape projektovania prognóza na 15 rokov ukazuje, že objem premávky bude presahovať 10 000 vozidiel v jednom jazdnom pruhu za deň, v čase prekročenia tejto hodnoty musí byť k dispozícii dvojúrovňový tunel s jednosmernou premávkou.
- 2.1.3 S výnimkou odstavného pruhu (krajnice), sa rovnaký počet jazdných pruhov musí udržiavať vo vnútri a mimo tunela. Každá zmena počtu jazdných pruhov sa musí vykonať v dostatočnej vzdialenosti od portálu tunela; táto vzdialenosť musí zodpovedať minimálnej vzdialenosti, ktorú vozidlo prejde za 10 sekúnd najvyššou prípustnou rýchlosťou. Keď tomu bránia geografické okolnosti, na zvýšenie bezpečnosti sa musia prijať dodatočné a/alebo zosilnené opatrenia.
- 2.2 Geometria tunela
- 2.2.1 Osobitná pozornosť sa musí venovať bezpečnosti pri projektovaní geometrie prierezu horizontálneho a vertikálneho trasovania tunela a jeho prístupových ciest, pretože tieto parametre majú podstatný vplyv na pravdepodobnosť a vážnosť nehôd.
- 2.2.2 V nových tuneloch nie je povolený pozdĺžny sklon nad 5 % okrem prípadu, keď z geografického hľadiska neexistuje žiadne iné riešenie.
- 2.2.3 V tuneloch so sklonom nad 3 % sa na základe analýzy rizík musia prijať dodatočné a/alebo zosilnené opatrenia na zvýšenie bezpečnosti.
- 2.2.4 Keď je šírka pomalého jazdného pruhu menšia než 3,5 m a je povolená jazda ťažkých nákladných vozidiel, musia sa na základe analýzy rizík prijať dodatočné a/alebo zosilnené opatrenia na zvýšenie bezpečnosti.
- 2.3 Únikové cesty a núdzové východy
- 2.3.1 V nových tuneloch bez odstavného pruhu, musia byť k dispozícii núdzové chodníky vyvýšené alebo nevyvýšené, ktoré môžu užívatelia tunelov použiť v prípade poruchy alebo nehody. Toto ustanovenie neplatí ak to stavebné charakteristiky tunela neumožňujú, alebo ak to umožňujú len s vynaložením neprimeraných nákladov, tunel je jednosmerný a je vybavený zariadeniami zabezpečujúcimi stály dohľad a systémom uzavretia jazdného pruhu.
- 2.3.2 V existujúcich tuneloch, kde nie je ani odstavný pruh ani núdzový chodník, musia sa na zaručenie bezpečnosti prijať dodatočné a/alebo zosilnené opatrenia.
- 2.3.3 Núdzové východy umožňujú užívateľom tunela opustiť tunel bez svojich vozidiel a dôjsť na bezpečné miesto v prípade nehody alebo požiaru a poskytujú aj peší prístup pohotovostným službám do tunela. Príklady takých núdzových východov sú:
- priame východy z tunela do voľného priestoru,
 - priečne spojenia medzi tunelovými rúrami,
 - východy k únikovým chodbám,
 - úkryty s únikovými cestami oddelenými od tunelovej rúry.

- 2.3.4 Nesmú sa budovať úkryty bez východov vedúcich k únikovým cestám do voľného priestoru.
- 2.3.5 Núdzové východy sa predpokladajú vtedy, keď analýza príslušných rizík ukáže, vrátane vzniku a rýchlosti šírenia dymu v miestnych podmienkach, že vetranie a iné bezpečnostné opatrenia sú nedostatočné na to, aby zaručili bezpečnosť užívateľov tunela.
- 2.3.6 V každom prípade musia byť v nových tuneloch núdzové východy k dispozícii, ak je intenzita premávky vyššia než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh.
- 2.3.7 V existujúcich tuneloch s dĺžkou nad 1 000 m, s intenzitou premávky vyššou než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh, sa musí posúdiť uskutočniteľnosť a efektívnosť zriadenia nových núdzových východov.
- 2.3.8 Keď sú k dispozícii núdzové východy, vzdialenosť medzi dvoma núdzovými východmi nesmie presiahnuť 500 m.
- 2.3.9 Na zabránenie šírenia dymu a tepla do únikových ciest za núdzovým východom sa použijú vhodné prostriedky ako napr. dvere tak, aby užívatelia tunela mohli bezpečne dosiahnuť voľný priestor a aby mali pohotovostné služby prístup do tunela.
- 2.4 Prístup pre pohotovostné služby
- 2.4.1 V dvojrúrovňových tuneloch, v ktorých sú rúry na rovnakej úrovni alebo skoro na rovnakej úrovni, musia byť aspoň každých 1 500 m k dispozícii priečne spojenia vhodné na používanie pohotovostnými službami.
- 2.4.2 Pokiaľ je to z geografického hľadiska možné, musí byť možný prechod cez vyhradený (stredný) pruh pred každým portálom dvoj alebo viacnásobne rúrového tunela. Toto opatrenie umožní pohotovostným službám získať okamžitý prístup do každej tunelovej rúry.
- 2.5 Núdzové odstavné plochy
- 2.5.1 V nových obojsmerných tuneloch s dĺžkou nad 1 500 m, v ktorých je objem premávky vyšší než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh, musia byť k dispozícii núdzové odstavné plochy vo vzdialenosti nepresahujúcej 1 000 m, ak nie sú k dispozícii odstavné pruhy.
- 2.5.2 V existujúcich obojsmerných tuneloch bez odstavného pruhu s dĺžkou nad 1 500 m, v ktorých je objem premávky vyšší než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh, sa musí posúdiť uskutočniteľnosť a efektívnosť zriadenia núdzových odstavných plôch.
- 2.5.3 Ak to stavebné charakteristiky tunela neumožňujú alebo to umožňujú len s vynaložením neprímeraných nákladov, núdzové odstavné plochy nemusia byť k dispozícii, aksa celková šírka tunela prístupná pre všetky vozidlá, s vylúčením vyvýšených častí a riadnych jazdných pruhov, minimálne rovná šírke jedného normálneho jazdného pruhu.
- 2.5.4 Súčasťou núdzových odstavných plôch musia byť stanice núdzového volania.
- 2.6 Kanalizácia
- 2.6.1 Keď je povolená preprava nebezpečného tovaru, musí byť zabezpečený odtok horľavých alebo toxických kvapalín dostatočne dimenzovanými štrbinovými žľabmi alebo iným prostriedkami v celom priezeze tunela. Okrem toho kanalizačný systém musí byť konštruovaný a udržiavaný tak, aby bránil šíreniu ohňa, horľavých a toxických kvapalín vo vnútri rúr a medzi rúrami.
- 2.6.2 Ak v existujúcich tuneloch táto požiadavka nemôže byť splnená, alebo môže byť splnená len s vynaložením neprímeraných nákladov, berie sa to do úvahy na základe analýzy relevantných rizík pri rozhodovaní to, či sa povolí preprava nebezpečného tovaru.
- 2.7 Požiarna odolnosť konštrukcií
- Hlavná konštrukcia všetkých tunelov, u ktorých by miestne ohraničené zrútenie konštrukcie malo katastrofické následky, napr. v prípade tunelov pod vodou alebo tunelov, ktoré by mohli zapríčiniť zrútenie susediacich stavieb, musí vykazovať dostatočný stupeň požiarnej odolnosti
- 2.8 Osvetlenie
- 2.8.1 Pre vodičov musí byť k dispozícii normálne osvetlenie tak, aby bola vo dne aj v noci vo vstupnej zóne ako aj vo vnútri tunela zabezpečená primeraná viditeľnosť.
- 2.8.2 Pre užívateľov tunela musí byť k dispozícii núdzové osvetlenie umožňujúce minimálnu viditeľnosť pri evakuácii tunela v ich vozidlách v prípade prerušenia dodávky elektrického prúdu.
- 2.8.3 Pre užívateľov tunela musí byť k dispozícii osvetlenie únikových ciest ako sú evakuačné návěstné svetlá vo výške maximálne 1,5 m, aby mohli v prípade núdze peši opustiť tunel.

- 2.9 Vetranie
- 2.9.1 Pri projektovaní, konštrukcii a prevádzke vetracieho systému sa berie na zreteľ:
- kontrola škodlivín emitovaných cestnými vozidlami v normálnej premávke a špičke,
 - kontrola škodlivín emitovaných cestnými vozidlami pri dopravnej zápche z dôvodu incidentu alebo nehody,
 - kontrola tepla a dymu v prípade požiaru.
- 2.9.2 Mechanický systém vetrania sa inštaluje vo všetkých tuneloch dlhších než 1 000 m s objemom premávky vyšším než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh.
- 2.9.3 V tuneloch s obojsmernou a/alebo s nadmernou jednosmernou premávkou je pozdĺžny vetrací systém povolený len vtedy, keď analýza rizík podľa článku 13 ukazuje, že je to prijateľné a/alebo, že boli prijaté špecifické opatrenia ako je napríklad primerané riadenie premávky, kratšie vzdialenosti medzi núdzovými východmi, pravidelné odsávanie výfukových plynov.
- 2.9.4 Prične alebo poloprične vetracie systémy sa použijú v tuneloch, v ktorých je nevyhnutný mechanický vetrací systém a pozdĺžne vetranie nie je povolené podľa bodu 2.9.3. Tieto systémy musia byť schopné odstrániť dym v prípade požiaru.
- 2.9.5 V tuneloch s obojsmernou premávkou s objemom premávky vyšším než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh, dlhších než 3 000 m s riadiacim centrom a pričným alebo polopričným vetraním, musia byť vzhľadom k vetraníu prijaté tieto opatrenia:
- inštalovať vzduchové alebo dymové odsávacie klapky, ktoré môžu pracovať oddelene alebo v skupine;
 - priebežne monitorovať pozdĺžnu rýchlosť vzduchu a podľa toho nastaviť proces riadenia vetracieho systému (vzduchové klapky, ventilátory, atď.).
- 2.10 Stanice núdzového volania
- 2.10.1 Stanice núdzového volania sú určené na poskytovanie rôznych položiek bezpečnostného vybavenia, najmä núdzových telefónov a hasiacich prístrojov, no nie sú určené na ochranu užívateľov cesty pred pôsobením ohňa.
- 2.10.2 Stanice núdzového volania môžu pozostávať z kabíny na bočnej strane alebo vo výklenku v bočnej stene. Musia byť vybavené minimálne núdzovým telefónom a dvoma hasiacimi prístrojmi.
- 2.10.3 Stanice núdzového volania musia byť umiestnené v blízkosti portálov a vo vnútri tunela v odstupoch, ktoré u nových tunelov nesmú byť väčšie než 150 m a v existujúcich tuneloch nesmú byť väčšie než 250 m.
- 2.11 Dodávka vody
- Dodávka vody musí byť zabezpečená vo všetkých tuneloch. Hydranty musia byť v blízkosti portálov a vo vnútri tunela v odstupoch, ktoré u nových tunelov nesmú byť väčšie než 250 m. Ak nie je dodávka vody k dispozícii musí sa overiť, či je dostatočné množstvo vody zabezpečené iným spôsobom.
- 2.12 Dopravné značky
- Pre užívateľov tunelov musia byť k dispozícii špecifické značky používané pre všetky bezpečnostné zariadenia. Značky a panely používané v tuneloch sú uvedené v prílohe III.
- 2.13 Riadiace centrum
- 2.13.1 Pre všetky tunely dlhšie než 3 000 m s objemom premávky vyšším než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh, musí byť zabezpečené riadiace centrum.
- 2.13.2 Dohľad nad niekoľkými tunelmi môže byť centralizovaný v jednom riadiacom centre.
- 2.14 Monitorovacie systémy
- 2.14.1 Vo všetkých tuneloch s riadiacim centrom sa inštalujú videové monitorovacie systémy a systém schopný automaticky hlásiť poruchu v premávke (ako je napríklad stojace vozidlo a/alebo požiar).
- 2.14.2 Vo všetkých tuneloch bez riadiaceho centra sa inštalujú automatické systémy hlásičov požiaru, keď prevádzka mechanického odsávania dymu je iná ako automatická prevádzka odsávania škodlivín.

2.15 Zariadenia na uzavretie tunela

- 2.15.1 Vo všetkých tuneloch dlhších než 1 000 m musia byť inštalované svetelné signalizačné zariadenia pred vchodom do tunela tak, aby sa mohol v prípade núdze uzavrieť. Aby bolo zabezpečené dodržiavanie pokynov, môžu byť inštalované doplnujúce prostriedky ako sú dopravné značky s premenným symbolom a zátarasy.
- 2.15.2 Vo vnútri všetkých tunelov dlhších než 3 000 m s riadiacim centrom a objemom premávky vyšším než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh sa odporúča v odstupoch nepresahujúcich 1 000 m inštalovať zariadenie na zastavenie vozidiel v prípade núdze. Toto zariadenie sa skladá zo svetelných signalizačných zariadení a možných doplnujúcich prostriedkov ako sú reproduktory, dopravné značky s premenným symbolom a zátarasy.

2.16 Komunikačné systémy

- 2.16.1 Vo všetkých tuneloch dlhších než 1 000 m s riadiacim centrom a objemom premávky vyšším než 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh musí byť nainštalované rádiové spojenie.
- 2.16.2 Pokiaľ je k dispozícii riadiace centrum musí byť možné prerušiť rozhlasové vysielanie na kanáloch určených pre užívateľov tunela, aby mohli byť poskytnuté núdzové hlásenia.
- 2.16.3 Úkryty a iné priestory, v ktorých musia evakuujúci užívatelia tunela čakať predtým, než sa dostanú do voľného priestoru, musia byť vybavené reproduktormi aby mohli byť užívateľom poskytnuté informácie.

2.17 Dodávka elektrického prúdu a elektrické obvody

- 2.17.1 Všetky tunely musia mať núdzové napájanie schopné zabezpečiť prevádzku bezpečnostného vybavenia nevyhnutného na evakuáciu, až kým všetci užívatelia neopustia tunel.
- 2.17.2 Elektrické, meracie a riadiace obvody musia byť konštruované tak, aby miestna porucha spôsobená napríklad požiarom, nemala vplyv na nepoškodené obvody.

2.18 Požiarna odolnosť zariadení

Úroveň požiarnej odolnosti všetkých tunelových zariadení musí zohľadňovať technologické možnosti a musí sa zameriavať na zachovanie nevyhnutných bezpečnostných funkcií v prípade požiaru.

2.19 Informačné tabuľky zobrazujúce súhrn minimálnych požiadaviek

Uvedená tabuľka poskytuje súhrn minimálnych požiadaviek stanovených v predchádzajúcich odsekoch. Minimálne požiadavky sú tie, ktoré sú uvedené v textovej časti tejto prílohy.

SÚHRN MINIMÁLNYCH POŽIADAVIEK		Premávka ≤ 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh			Premávka > 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh			Doplňujúce podmienky z hľadiska povinného použitia, alebo poznámky
		500-1 000 m	>1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	>3 000 m		
Stavebné opatrenia	Dve alebo viac rúr							Povinné, ak prognóza na 15 rokov ukazuje, že objem premávky bude vyšší než 10 000 vozidiel na jeden jazdný pruh.
	Sklon ≤ 5 %	*	*	*	*	*	*	Povinné, ak to nie je z geografického hľadiska nemožné.
	Núdzové chodníky	*	*	*	*	*	*	Povinné, ak nie sú žiadne odstavné pruhy, ak sú dodržané podmienky uvedené v bode 2.3.1. V existujúcich tuneloch, v ktorých nie je ani odstavý pruh ani núdzový chodník sa prijímajú doplňujúce/zosilnené opatrenia.
	Núdzové východy aspoň každých 500 m	○	○	*	*	*	*	Zriadenie núdzových východov v existujúcich tuneloch sa posúdi z prípadu na prípad.
	Priečne spojenia pre pohotovostné služby aspoň každých 1 500 m	○	○/●	○	○/●	●	●	Povinné v dvojrúrovňových tuneloch dlhších než 1 500 m.
	Prechod cez vyhradený stredný pruh pred každým portálom	●	●	●	●	●	●	Povinné pred každým portálom dvoj alebo viacnásobne rúrovňových tunelov, ak je to z geografického hľadiska možné.
	Núdzové odstavné plochy aspoň každých 1 000 m	○	○	○	○/●	○/●	○/●	Povinné v nových obojsmerných tuneloch >1500 m bez odstavných pruhov. V existujúcich obojsmerných tuneloch >1500 m: v závislosti na analýze. U nových aj existujúcich tunelov závisiac na dodatočne využiteľnej šírke tunela.
Odtok horľavých a toxických kvapalín	*	*	*	*	*	*	Povinné, ak je povolená preprava nebezpečného tovaru.	
Požiaroma odolnosť konštrukcie	●	●	●	●	●	●	Povinné, ak by miestne zrušenie konštrukcie malo katastrofické následky.	

● povinné pre všetky tunely ○ povinné s výnimkami
* nepovinné ● odporúčané

SÚHRN MINIMÁLNYCH POŽIADAVIEK		Premávka ≤ 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh			Premávka > 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh			Doplňujúce podmienky z hľadiska povinného používania, alebo poznámky
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	> 3 000 m		
Osvetlenie	Normálne osvetlenie	●	●	●	●	●		
	Bezpečnostné osvetlenie	●	●	●	●	●		
	Núdzové osvetlenie	●	●	●	●	●		
Vetranie	Mechanické vetranie	○	○	○	○	○		
	Osobitné ustanovenia pre (polo-)príčné vetranie	○	○	○	○	○	Povinné v obojsmerných tuneloch s riadiacim centrom.	
Stanice núdzového volania	Aspoň každých 150 m	*	*	*	*	*	Vybavené telefónom a 2. hasiacimi prístrojmi.	
Dodávka vody	Aspoň každých 250 m	●	●	●	●	●	Ak nie je dispozícií je povinné zabezpečiť dostatočné množstvo vody iným spôsobom.	
Dopravné značky		●	●	●	●	●	Označenie všetkých bezpečnostných zariadení pre všetky úzavre-tie tunela (pozri prílohu III).	
Riadiace centrum		○	○	○	○	○	Dohľad nad niekoľkými tunelmi môže byť centralizovaný v jednom riadiacom centre.	
Monitorovacie systémy	Videotechnika	○	○	○	○	○	Povinné, ak je k dispozícii riadiace centrum.	
	Automatické hlásenie poruchy a/alebo požiaru v premávke	●	●	●	●	●	Aspoň jeden z oboch systémov je povinný hlásiť poruchu v tuneloch s riadiacim centrom.	
Zariadenia na uzavretie tunela	Svetelné signalizačné zariadenia pred vchodom do tunela	○	●	○	●	●		
	Svetelné signalizačné zariadenia vo vnútri tunela aspoň každých 1 000 m.	○	○	○	○	●	Odporúčané v tuneloch dlhších než 3 000 m s riadiacim centrom.	

SÚHRN MINIMÁLNYCH POŽIADAVIEK		Premávka ≤ 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh			Premávka > 2 000 vozidiel na jeden jazdný pruh			Doplnujúce podmienky z hľadiska povinného použitia, alebo poznámky
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Komunikačné systémy	Rádiové spojenie pre pohotovostné služby	○	○	○	●	●	●	
	Núdzové rozhlasové hlásenia pre užívateľov tunela	●	●	●	●	●	●	Povinné, keď rozhlas vysiela pre užívateľov tunela a ak je k dispozícii riadiace centrum.
	Reproduktory v úkrytoch a východoch	●	●	●	●	●	●	Povinné, keď evakuujúci užívatelia musia čakať predtým, než sa dostanú do voľného priestoru.
Núdzová dodávka elektrického prúdu	●	●	●	●	●	●	●	Na zabezpečenie fungovania nevyhnutného bezpečnostného vybavenia aspoň počas evakuácie užívateľov tunela.
Požiarna odolnosť zariadení	●	●	●	●	●	●	●	S cieľom zachovať nevyhnutné bezpečnostné funkcie.

3. Opatrenia týkajúce sa prevádzky

3.1 Prostriedky tunelovej prevádzky

Prevádzka tunela sa organizuje a vhodnými prostriedkami vykonáva tak, aby bola zaručená plynulosť a bezpečnosť premávky cez tunel. Prevádzkový personál, ako aj pohotovostné služby, musia absolvovať primeraný úvodný a priebežný výcvik.

3.2 Núdzové plánovanie

Pre všetky tunely musia byť k dispozícii plány riešenia núdzových situácií. V tuneloch, ktoré začínajú a končia v rôznych členských štátoch jediný dvojnárodný plán riešenia núdzových situácií musí zahŕňať oba štáty.

3.3 Práce v tuneloch

Úplné alebo čiastočné uzavretie jazdných pruhov z dôvodu vopred plánovaných stavebných alebo údržbárskych prác musí vždy začínať mimo tunela. Na tento účel sa môžu použiť dopravné značky s premenným symbolom, svetelné signalizačné zariadenia a mechanické zátarasy.

3.4 Manažment nehôd a incidentov

V prípade vážnej nehody alebo incidentu musia byť pre premávku uzavreté všetky príslušné tunelové rúry.

To nastane súčasným uvedením do činnosti nielen vyššie uvedeného vybavenia pred portálmi, ale aj prípadných dopravných značiek s premenným symbolom, svetelných signalizačných zariadení a mechanických zátarasou vo vnútri tunela tak, aby mohla byť premávka zastavená čo možno najskôr mimo, ako aj vo vnútri tunela. Tunely kratšie než 1 000 m môžu byť uzavreté inými prostriedkami. Premávka sa riadi tak, aby vozidlá, ktoré nie sú postihnuté, mohli rýchlo tunel opustiť.

Prístupový čas pre pohotovostné služby v prípade incidentu v tuneli musí byť čo možno najkratší a meria sa počas pravidelných cvičení. Okrem toho sa môže merať počas incidentov. Vo väčších obojsmerných tuneloch s vysokým objemom premávky musí analýza rizík podľa článku 13 určiť, či majú byť pohotovostné služby umiestnené na oboch portáloch tunela.

3.5 Činnosť riadiaceho centra

Vo všetkých tuneloch, v ktorých sa vyžaduje riadiace centrum, vrátane tunelov začínajúcich sa a končiacich v rôznych štátoch, musí kedykoľvek vykonávať úplnú kontrolu jedno riadiace centrum.

3.6 Uzávierka tunela

V prípade uzávierky tunela (dlhodobej alebo krátkodobej) musia byť užívatelia informovaní o najlepšej alternatívnej trase, pomocou ľahko dostupných informačných systémov.

Také alternatívne trasy tvoria časť systematických rezervných plánov. Mali by byť zamerané, pokiaľ je to možné, na udržanie prepravného toku ako aj na minimalizáciu sekundárnych bezpečnostných vplyvov na okolité oblasti.

Členské štáty by mali vyvinúť všetko úsilie aby zabránili situácii, pri ktorej sa tunel umiestnený na území dvoch členských štátov nemôže používať z dôvodov zlého počasia.

3.7 Preprava nebezpečného tovaru

Podľa príslušnej európskej legislatívy týkajúcej sa cestnej prepravy nebezpečného tovaru, sa vzhľadom na prístup vozidiel prepravujúcich nebezpečný tovar do tunelov použijú tieto opatrenia:

- vykoná sa analýza rizík v súlade s článkom 13 predtým, než sa stanovia alebo zmenia predpisy a požiadavky týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru cez tunel,
- aby sa dodržiavali predpisy, zodpovedajúce tabule sa umiestnia pred poslednou možnou odbočkou pred tunelom a pred vchodmi do tunela ako aj v takej vzdialenosti, aby si vodiči mohli zvoliť alternatívne trasy,
- v jednotlivých prípadoch sa v nadväznosti na vyššie uvedené analýzy rizík preskúmajú špecifické prevádzkové opatrenia určené na zníženie rizík vzťahujúcich sa k niektorému alebo všetkým vozidlám prepravujúcim nebezpečný tovar v tuneloch ako je napríklad vyhlásenie pred vstupom alebo prejazd v konvojoch so sprievodným vozidlom.

3.8 Predbiehanie v tuneloch

Na základe analýzy rizík sa rozhodne, či by ťažkým nákladným vozidlám malo byť povolené predbiehanie v tuneloch s viac než jedným jazdným pruhom v každom smere.

3.9 Vzdialenosti medzi vozidlami a rýchlosť

Primeraná vzdialenosť vozidiel a bezpečná vzdialenosť medzi nimi sú obzvlášť dôležité v tuneloch a musí im byť venovaná veľká pozornosť. K tomu patrí informovanie užívateľov tunela o primeraných rýchlostiach a vzdialenostiach. Je potrebné čo najskôr prijať vynucovacie opatrenia.

Účastníci cestnej premávky riadiaci osobné vozidlá by mali za normálnych podmienok udržiavať minimálnu vzdialenosť od vozidla pred nimi, ktorá sa rovná vzdialenosti prejdenej vozidlom za dve sekundy. U ťažkých nákladných vozidiel by sa táto vzdialenosť mala zdvojnásobiť.

Keď sa premávka v tuneli zastaví, účastníci cestnej premávky by mali udržiavať minimálnu vzdialenosť päť metrov od vozidla pred nimi okrem prípadov, keď to nie je možné kvôli núdzovému brzdeniu.

4. Informačné kampane

Musia sa pravidelne organizovať a vykonávať informačné kampane týkajúce sa bezpečnosti v tuneloch, v spolupráci so zainteresovanými stranami a na základe harmonizovanej práce medzinárodných organizácií. Tieto informačné kampane by sa mali týkať vhodného správania účastníkov cestnej premávky pri príchode k tunelom a počas jazdy cez tunely, hlavne v súvislosti s poruchou vozidla, zápchou, nehodou a požiarom.

Informácie o dostupnom bezpečnostnom vybavení a vhodnom správaní účastníkov cestnej premávky v tuneloch by mali byť umiestnené na vhodných miestach (napríklad na odpočinkových miestach pred tunelmi, pri vchodoch do tunelov, keď je premávka zastavená alebo na Internete).

PRÍLOHA II

Schválenie projektu, bezpečnostnej dokumentácie, uvedenia tunela do prevádzky, zmien a pravidelných cvičení

1. Schválenie projektu
 - 1.1 Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú od začiatku etapy projektovania.
 - 1.2 Pred začiatkom stavebných prác správca tunela zostaví bezpečnostnú dokumentáciu popísanú v bodoch 2.2 a 2.3 pre tunel v etape projektovania a prekonzultuje ju s bezpečnostným referentom. Správca tunela predloží bezpečnostnú dokumentáciu správny orgán a priloží stanovisko bezpečnostného referenta, prípadne inšpekčného orgánu.
 - 1.3 Prípadne projekt schváli príslušný orgán, ktorý o svojom rozhodnutí informuje správcu tunela a správny orgán.
2. Bezpečnostná dokumentácia
 - 2.1 Správca tunela zostaví bezpečnostnú dokumentáciu za každý tunel a priebežne ju aktualizuje. Kópiu bezpečnostnej dokumentácie poskytne bezpečnostnému referentovi.
 - 2.2 Bezpečnostná dokumentácia popisuje preventívne a ochranné opatrenia, potrebné na zaručenie bezpečnosti užívateľov, berúc do úvahy osoby so zníženou pohyblivosťou a invalidné osoby, charakter cesty, usporiadanie stavebného objektu, jeho okolia, charakter premávky a rozsah akcie pohotovostných služieb definovaných v článku 2 smernice.
 - 2.3 Bezpečnostná dokumentácia pre tunely v etape projektovania obsahuje najmä:
 - popis plánovaného stavebného objektu a prístup k nemu, spolu s plánmi potrebnými na pochopenie projektu a predpokladaných prevádzkových režimov,
 - štúdiu prognózy prepravy špecifikujúcu a zdôvodňujúcu podmienky očakávané v preprave nebezpečného tovaru, spolu s analýzou rizík požadovanou v bode 3.7 prílohy I,
 - špecifické šetrenie z hľadiska nebezpečenstiev, popisujúce možné nehody, ktoré majú jednoznačný vplyv na bezpečnosť účastníkov cestnej premávky v tuneloch, ktoré by mohli nastať počas etapy prevádzky, a charakter a rozsah ich možných dôsledkov; toto šetrenie musí špecifikovať a zdôvodniť opatrenia na zníženie pravdepodobnosti nehôd a ich dôsledkov,
 - posudok k bezpečnosti od odborníka alebo organizácie špecializujúcej sa v tejto oblasti, môže to byť aj inšpekčný orgán.
 - 2.4 Bezpečnostná dokumentácia pre tunely, ktoré sú v etape uvedenia do prevádzky, okrem dokumentácie požadovanej v etape projektovania obsahuje:
 - popis organizácie, ľudských a materiálnych zdrojov a pokyny špecifikované správcou tunela na zabezpečenie prevádzky a údržby tunela,
 - plán riešenia núdzových situácií vypracovaný spoločne s pohotovostnými službami, v ktorom sa zohľadnia aj osoby so zníženou pohyblivosťou a invalidné osoby,
 - popis systému stáleho spätného toku informácií o skúsenostiach, prostredníctvom ktorého sa môžu zaznamenávať a analyzovať závažné incidenty a nehody.
 - 2.5 Bezpečnostná dokumentácia pre tunel, ktorý je v prevádzke okrem dokumentácie požadovanej v etape uvedenia do prevádzky obsahuje:
 - správu a analýzu závažných incidentov a nehôd, ktoré sa vyskytli od nadobudnutia účinnosti tejto smernice,
 - zoznam vykonaných bezpečnostných cvičení a analýza z nich vyplývajúcich poučení.
3. Uvedenie do prevádzky
 - 3.1 Prvé otvorenie tunela pre verejnú dopravu povoľuje správny orgán (uvedenie do prevádzky) v súlade s nasledovným postupom.
 - 3.2 Tento postup sa uplatňuje aj pri otvorení tunela pre verejnú dopravu po každej väčšej stavebnej alebo prevádzkovej zmene, alebo po akejkoľvek zmene prác na tuneli, ktorá by mohla značne zmeniť ktorýkoľvek z podstatných komponentov bezpečnostnej dokumentácie.

- 3.3 Správca tunela odovzdá bezpečnostnú dokumentáciu uvedenú v bode 2.4 bezpečnostnému referentovi, ktorý zaujme stanovisko k otvoreniu tunela pre verejnú dopravu.
- 3.4 Správca tunela pošle túto bezpečnostnú dokumentáciu správnemu orgánu a priloží k nej stanovisko bezpečnostného referenta. Správny orgán rozhodne, či povolí alebo nepovolí otvorenie tunela pre verejnú dopravu, alebo či tak urobí s obmedzujúcimi podmienkami, a oznámi to správcovi tunela. Kópia tohto rozhodnutia sa pošle pohotovostným službám.
4. Zmeny
- 4.1 Pri každej závažnej zmene konštrukcie, vybavenia alebo prevádzky, ktorá by mohla značne zmeniť podstatné komponenty bezpečnostnej dokumentácie, správca tunela požiada o nové povolenie prevádzky podľa postupu popísaného v bode 3.
- 4.2 Správca tunela informuje bezpečnostného referenta o akejkoľvek stavebnej alebo prevádzkovej zmene. Okrem toho pred každou zmenou práce na tuneli, správca tunela poskytne bezpečnostnému referentovi dokumentáciu, v ktorej sú uvedené podrobné návrhy.
- 4.3 Bezpečnostný referent preskúma dôsledky zmeny a v každom prípade oznámi správcovi tunela svoje stanovisko, ktorý pošle kópiu stanoviska správemu orgánu a pohotovostným službám.
5. Pravidelné cvičenia

Správca tunela a pohotovostné služby v spolupráci s bezpečnostným referentom, organizujú spoločné pravidelné cvičenia personálu tunela a pohotovostných služieb.

Cvičenia:

- by mali byť čo možno najrealistickejšie a mali by zodpovedať stanoveným scenárom incidentov,
 - mali by poskytnúť jednoznačné hodnotiace výsledky,
 - mali by zabrániť akémukoľvek poškodeniu tunela,
 - môžu byť sčasti a na doplnenie výsledkov vykonané aj na modeli, alebo vo forme simulovaných cvičení na počítači.
- a) Aspoň každé štyri roky sa v každom tuneli za čo možno najrealistickejších podmienok vykonajú cvičenia v plnom rozsahu. Uzávierka tunela sa bude vyžadovať len vtedy, keď sa môžu vykonať prijateľné opatrenia na odklon premávky. Každý rok sa v tomto časovom úseku vykonajú čiastočné a/alebo simulované cvičenia. V oblastiach, v ktorých sa nachádza niekoľko tunelov umiestnených blízko seba, sa musí vykonať cvičenie v plnom rozsahu aspoň v jednom z týchto tunelov.
- b) Bezpečnostný referent a pohotovostné služby spoločne vyhodnotia tieto cvičenia, vypracujú správu a vhodné návrhy.

PRÍLOHA III

Dopravné označovanie tunelov

1. Všeobecné požiadavky

V ďalšom? sú uvedené dopravné značky a signály používané pre tunely. Dopravné značky uvedené v tejto časti sú popísané vo Viedenskom dohovore o dopravných značkách a signáloch z roku 1968, pokiaľ nie je špecifikované inak.

Aby bolo uľahčené medzinárodné chápanie značiek, systém značiek a signálov predpísaných v tejto prílohe, je založené na používaní tvarov a farieb charakteristických pre každú triedu značiek a ak je to možné, pri používaní grafických symbolov namiesto slov. Keď členské štáty usúdia, že je nevyhnutné zmeniť predpísané značky a symboly, vykonané zmeny nesmú meniť ich podstatné charakteristiky. Keď členské štáty neuplatňujú Viedenský dohovor, predpísané značky a symboly sa môžu zmeniť za predpokladu, že vykonané zmeny nemenia ich podstatný význam.

1.1 Cestné značky sa používajú na označenie nasledovných bezpečnostných zariadení v tuneloch:

- núdzové odstavné plochy,
- núdzové východy: rovnaké značky sa použijú pre všetky druhy núdzových východov,
- únikové cesty: dva najbližšie núdzové východy musia byť označené na bočných stenách vo vzdialenosti maximálne 25 m, vo výške od 1,0 do 1,5 m nad úrovňou únikovej cesty, s vyznačením vzdialenosti k východom,
- stanice núdzového volania: značky informujúce o prítomnosti núdzových telefónov a hasiacich prístrojov.

1.2 Rozhlas

Vhodné značky umiestnené pred vchodmi do tunelov informujú užívateľov o tom, že môžu cez svoje rádio prijímať informácie.

1.3 Značky a označenia musia byť usporiadané a umiestnené tak, aby boli zreteľne viditeľné.

2. Popis značiek a tabúl

Členské štáty musia používať v prípade potreby vhodné značky v oblasti výstrahy pred tunelmi, vo vnútri tunelov a za tunelmi. Pri projektovaní značiek pre tunel sa zohľadnia miestne dopravné a stavebno-technické podmienky. Použijú sa značky podľa Viedenského dohovoru o dopravných značkách a signáloch okrem štátov, v ktorých sa Viedenský dohovor neuplatňuje.

2.1 Tunelové značky

Pri každom vchode do tunela sa umiestni táto značka:



Značka E11A Viedenského dohovoru pre cestné tunely.

Dĺžka sa uvedie buď v dolnej časti tabule alebo na dodatkovej tabuľke H2.

U tunelov dlhších než 3 000 m sa zostávajúca dĺžka tunela uvedenie každých 1 000 m.

Môže sa uviesť aj názov tunela.

2.2 Horizontálne označenie

Na ohraňenie vozovky sa použije horizontálne označenie.

V prípade obojsmerných tunelov by sa mali použiť zreteľne viditeľné prostriedky pozdĺž celej stredovej čiary (jedna alebo dvojitá čiara), oddeľujúce oba smery.

2.3 Značky a tabule na označenie zariadení

Stanice núdzového volania

Stanice núdzového volania sú označené informatívnymi značkami, ktoré sú „F značkami“ podľa Viedenského dohovoru a označujú vybavenie dostupné účastníkom cestnej premávky ako je:

Núdzový telefón



Hasiaci prístroj

V staniach núdzového volania, ktoré sú oddelené od tunela dvermi, zreteľne čitateľný text písaný v príslušnom jazyku musí poukazovať na to, že stanica núdzového volania nezabezpečuje ochranu v prípade požiaru. Príklad:

„TENTO PRIESTOR NEPOSKYTUJE OCHRANU PRED OHŇOM

Nasledujú značky k núdzovým východom“

Núdzové odstavné plochy

Na označenie núdzových odstavných plôch sa použijú „E značky“ podľa Viedenského dohovoru. Telefóny a hasiace prístroje by mali byť vyznačené na dodatkovvej tabuľke alebo by mali byť súčasťou samotnej značky.



Núdzové východy

Na označenie núdzových východov „Núdzové východy“ sa použijú „G značky“ podľa Viedenského dohovoru. Príklady:



Je tiež nevyhnutné na bočných stenách vyznačiť dva najbližšie východy. Príklady:



Signály pre jazdné pruhy

Tieto značky môžu byť okrúhle alebo obdĺžnikové:



Dopravné značky s premenným symbolom

Všetky dopravné značky s premenným symbolom musia užívateľov tunela jednoznačne informovať o dopravnej zápche, poruche, nehode, požiarí alebo akomkoľvek inom nebezpečenstve.
