

32004L0054

30.4.2004

URADNI LIST EVROPSKE UNIJE

L 167/39

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2004/54/ES**z dne 29. aprila 2004****o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Beli knjigi z dne 12. septembra 2001 o „Evropski prometni politiki za leto 2010: čas za odločitve“ je Komisija napovedala, da bo predlagala minimalne varnostne zahteve za predore, ki so del vseevropskega cestnega omrežja.
- (2) Prometni sistem, zlasti vseevropsko cestno omrežje, opredeljeno v Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ⁽⁴⁾, je odločilnega pomena pri podpiranju evropskega združevanja in zagotavljanju visoke ravni blaginje med evropskimi državljani. Evropska skupnost je odgovorna, da zagotavlja visoko, enotno in stalno raven varnosti, storitev in udobja na vseevropskem cestnem omrežju.
- (3) Dolgi predori, daljši od 500 m, so pomembni objekti, ki lajšajo povezave med obširnimi deli Evrope in imajo odločilno vlogo pri delovanju in razvoju regionalnih gospodarstev.

(4) Evropski svet je ob več priložnostih in zlasti na srečanju 14. in 15. decembra 2001 v Laeknu poudaril nujnost ukrepanja za izboljšanje varnosti predorov.

(5) 30. novembra 2001 so se prometni ministri Avstrije, Francije, Nemčije, Italije in Švice sestali v Zürichu in sprejeli skupno deklaracijo, v kateri priporočajo usklajitev nacionalnih zakonodaj o najnovejših usklajenih zahtevah za izboljšanje varnosti v dolgih predorih.

(6) Ker države članice ne morejo v zadostni meri doseči cilja predlaganega ukrepanja, in sicer vzpostavitev enotne, stalne in visoke ravni zaščite v cestnih predorih za vse evropske državljane, in ker se ta lahko zaradi potrebne stopnje usklajenosti v večji meri doseže na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je določeno v členu 5 Pogodbe.

V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne gre dalje od tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.

(7) Nedavni dogodki v predorih poudarjajo njihov pomen za ljudi, gospodarstvo in kulturo.

(8) Nekateri predori, dani v uporabo pred dolgim časom, so bili načrtovani v času, ko so bile tehnične možnosti in prometni pogoji zelo drugačni od današnjih. Zato obstajajo neenake ravni varnosti in to je treba popraviti.

(9) Varnost v predorih zahteva vrsto ukrepov, ki se med drugim nanašajo na geometrijo predorov in njihove projektne zasnove, varnostno opremo, vključno s prometnimi znaki, upravljanje prometa, usposabljanje služb za ukrepanje ob izrednih dogodkih, obvladovanje incidentov, zagotavljanje informacij uporabnikom o tem, kako najbolje ravnati v predorih, in boljše komunikacijo med odgovornimi organi in službami za ukrepanje ob izrednih dogodkih, kot so policija, gasilci in reševalne ekipe.

⁽¹⁾ UL C 220, 16.9.2003, str. 26.

⁽²⁾ UL C 256, 24.10.2003, str. 64.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 9. oktobra 2003 (še ni bilo objavljeno v Uradnem listu), skupno stališče Sveta z dne 26. februarja 2004 (UL C 95 E, 20.4.2004, str. 31) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 20. aprila 2004 (še ni bilo objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila spremenjena z Odločbo 1346/2001/ES (UL L 185, 6.7.2001, str. 1).

- (10) Kakor je bilo že razjasnjeno prek dela Gospodarske komisije OZN za Evropo (UNECE), je ravnanje uporabnikov cest odločilni vidik varnosti predorov.
- (11) Varnostni ukrepi bi morali ljudem, vpletenim v nesreče, omogočiti, da se rešijo, omogočiti uporabnikom cest, da takoj ukrepajo za preprečitev hujših posledic, zagotavljati, da lahko službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih učinkovito posredujejo, in zaščititi okolje ter omejiti materialno škodo.
- (12) Izboljšanja, ki jih prinaša ta direktiva, bodo izboljšala varnostne razmere za vse uporabnike, vključno z invalidi. Ker pa se invalidi ob izrednem dogodku težje rešijo, je treba njihovi varnosti posvetiti posebno pozornost.
- (13) Za vzpostavitev uravnoteženega pristopa in zaradi visokih stroškov ukrepanja je treba opredeliti minimalno varnostno opremo ob upoštevanju vrste predora in pričakovanega obsega prometa skozi posamezen predor.
- (14) Mednarodna telesa, kot sta Svetovno cestno združenje in UNECE, že dolgo dajeta neprecenljiva priporočila kot pomoč pri izboljšanju in usklajevanju varnostne opreme in prometnih predpisov v cestnih predorih. Ker pa ta priporočila niso zavezujoča, se lahko njihov celotni potencial v največji možni meri uveljavi samo, če se zahteve, ki jih opredeljujejo, uzakonijo kot obvezne.
- (15) Za vzdrževanje visoke ravni varnosti je potrebno ustrezno vzdrževanje varnostnih sredstev v predorih. Sistematično je treba organizirati izmenjavo informacij o sodobnih varnostnih tehnikah in podatkov o nesrečah/incidentih med državami članicami.
- (16) Za zagotovitev, da upravitelji predorov pravilno izpolnjuje zahteve te direktive, bi morale države članice na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni imenovati en ali več organov, odgovornih za zagotavljanje, da je poskrbljeno za vse vidike varnosti predorov.
- (17) Za izvajanje te direktive je potreben fleksibilen in postopen časovni raspored. S tem bo omogočeno dokončanje najnujnejših del brez povzročanja večjih motenj v prometnem sistemu ali ozkih grl v javnih delih v državah članicah.
- (18) Stroški obnovitve obstoječih predorov se po državah članicah zelo razlikujejo, zlasti zaradi geografskih razlogov, in državam članicam bi moralo biti dovoljeno, da ustrezno razporedijo obnovitvena dela, potrebna za izpolnitev zahtev te direktive, če je na njihovem ozemlju gostota predorov precej nad evropskim povprečjem.
- (19) Za predore, ki že obratujejo, ali predore, katerih projektna zasnova je bila odobrena, vendar niso odprti za javnost v 24 mesecih po začetku veljave te direktive, bi moralo biti državam članicam dovoljeno, da sprejmejo sprejete ukrepe za zmanjšanje tveganja kot alternative izvajanju zahtev te direktive, če predor ne omogoča izvajanja strukturnih rešitev ob razumnih stroških.
- (20) Za izboljšanje varnosti predorov je potreben nadaljnji tehnični napredek. Uvesti je treba postopek, ki bo Komisiji omogočal, da zahteve te direktive prilagodi tehničnemu napredku. Navedeni postopek bi bilo treba uporabiti tudi za sprejetje usklajene metode analiziranja tveganj.
- (21) Ukrepi, potrebni za izvajanje te direktive, bi morali biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o postopkih za uveljavljanje pooblastil za izvajanje, ki so bila prenesena na Komisijo ⁽¹⁾.
- (22) Države članice bi morale Komisiji predložiti poročilo o ukrepih, ki jih nameravajo sprejeti za izpolnjevanje zahtev te direktive, s ciljem časovno uskladiti dela na ravni Skupnosti z namenom zmanjšanja prometnih motenj.
- (23) Če je zaradi zahtev te direktive treba zgraditi drugo cev za predor v fazi projektiranja ali gradnje, je treba to drugo cev, ki mora biti zgrajena, šteti za nov predor. Isto velja, če je zaradi zahtev te direktive treba odpreti nove pravno zavezujoče postopke načrtovanja, vključno z zaslišanji za pridobitev dovoljenja za pripravo gradbenega načrta za vse povezane ukrepe.
- (24) Delo se mora nadaljevati v ustreznih forumih, da bi dosegli visoko stopnjo usklajenosti kar zadeva znake in piktograme, ki se uporabljajo na različnih obvestilnih znakih v predorih. Države članice je treba spodbuditi, da uskladijo svoje uporabniške vmesnike za vse predore na svojem ozemlju.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (25) Države članice je treba spodbuditi, da vzpostavijo primerljive varnostne ravni za cestne predore na njihovem ozemlju, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja in zato ne sodijo na področje uporabe te direktive.
- (26) Države članice je treba spodbuditi, da razvijajo nacionalne določbe s ciljem doseči višjo stopnjo varnosti predorov –

ganja kot alternativo uporabi teh zahtev, pod pogojem, da bo rezultat alternativnih ukrepov enakovredna ali boljša zaščita. Učinkovitost takih ukrepov se dokaže z analizo tveganja v skladu z določbami člena 13. Države članice Komisijo obvestijo o ukrepih za zmanjšanje tveganja, ki so jih sprejele kot alternativo, in predložijo njihovo utemeljitev. Ta odstavek se ne uporablja za predore v fazi projektiranja iz člena 9.

3. Države članice lahko določijo strožje zahteve, pod pogojem, da niso v nasprotju z zahtevami te direktive.

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Predmet in področje uporabe

1. Cilj te direktive je zagotoviti minimalno stopnjo varnosti za uporabnike cest v predorih v vseevropskem cestnem omrežju s preprečevanjem kritičnih dogodkov, ki bi lahko ogrozili človeška življenja, okolje in zmogljivosti predorov, in z zagotavljanjem zaščite v primeru nesreč.
2. Uporablja se za vse predore v vseevropskem cestnem omrežju, ki so daljši od 500 m in ki obratujejo, so v gradnji ali v fazi projektiranja.

Člen 2

Definicije

Za namene te direktive se uporabljajo naslednje definicije:

1. „Vseevropsko cestno omrežje“ je cestno omrežje, opredeljeno v oddelku 2 Priloge I k Odločbi št. 1692/96/ES in ilustrirano na kartah in/ali opisano v Prilogi II k navedeni odločbi.
2. „Službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih“ so vse lokalne službe, javne ali zasebne ali del osebja predora, ki posredujejo v primeru nesreče, vključno s policijo, gasilci in reševalnimi ekipami.
3. „Dolžina predora“ je dolžina najdaljšega voznega pasu, izmerjenega na popolnoma zaprtem delu predora.

Člen 3

Varnostni ukrepi

1. Države članice zagotovijo, da predori na njihovem ozemlju, ki spadajo na področje uporabe te direktive, izpolnjujejo minimalne varnostne zahteve iz Priloge I.
2. Če se lahko nekatere strukturne zahteve iz Priloge I izpolnijo samo prek tehničnih rešitev, ki jih ni mogoče doseči ali se lahko dosežejo samo ob nesorazmernih stroških, lahko upravni organ iz člena 4 sprejme izvajanje ukrepov za zmanjšanje tve-

Člen 4

Upravni organ

1. Države članice imenujejo upravni(e) organ(e), v nadaljevanju „upravni organ“, ki je odgovoren za zagotavljanje, da je poskrbljeno za vse vidike varnosti predora, in ki sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti s to direktivo.
2. Upravni organ se lahko ustanovi na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni.
3. Za vsak predor v vseevropskem cestnem omrežju, ki se nahaja na ozemlju ene same države članice, je odgovoren en sam upravni organ. Za vsak predor, ki se nahaja na ozemlju dveh držav članic, vsaka država članica imenuje upravni organ ali državi članici imenujeta skupni upravni organ. Če obstajata dva različna upravna organa, se odločitve enega, sprejete v okviru izvajanja njegovih pristojnosti in odgovornosti v zvezi z varnostjo predora, sprejmejo ob predhodnem soglasju drugega organa.
4. Upravni organ predore da v obratovanje v skladu s postopkom iz Priloge II.
5. Brez poseganja v nadaljnjo ureditev te zadeve na nacionalni ravni ima upravni organ pooblastilo, da začasno ustavi ali omeji obratovanje predora, če varnostne zahteve niso izpolnjene. Določi pogoje, pod katerimi se lahko ponovno vzpostavi normalni promet.
6. Upravni organ zagotovi, da so opravljene naslednje naloge:
 - (a) redno preskušanje in pregledovanje predorov ter oblikovanje varnostnih zahtev v zvezi s tem;
 - (b) vzpostavljajanje organizacijskih in operativnih shem (vključno z načrti za ukrepanje ob izrednem dogodku) za usposabljanje in opremljanje služb za ukrepanje ob izrednih dogodkih;

(c) opredelitev postopka za takojšnje zaprtje predora v nujnem primeru;

(d) izvajanje potrebnih ukrepov za zmanjšanje tveganja.

7. Če že pred imenovanjem iz tega člena obstajajo telesa, imenovana za upravne organe, lahko taki upravni organi nadaljujejo svoje prejšnje dejavnosti pod pogojem, da so skladne s to direktivo.

Člen 5

Upravitelj predora

1. Za vsak predor, ki se nahaja na ozemlju ene od držav članic, pa naj bo v fazi projektiranja, gradnje ali obratovanja, upravni organ določi kot upravitelja predora javno ali zasebno telo, odgovorno za upravljanje predora v zadevni fazi. To funkcijo lahko opravlja upravni organ sam.

2. Za vsak predor, ki se nahaja na ozemlju dveh držav članic, upravna organa priznata oz. skupni upravni organ prizna samo eno telo, zadolženo za upravljanje predora.

3. Kakršnikoli pomembni incident ali nesreča, do katerega pride v predoru mora biti predmet poročila o incidentu, ki ga pripravi upravitelj predora. To poročilo se posreduje uradniku za varnost iz člena 6, upravnemu organu in službam za ukrepanje ob izrednem dogodku v roku, ki ni daljši od enega meseca.

4. Če je sestavljeno poročilo o preiskavi, ki analizira okoliščine incidenta ali nesreče iz odstavka 3 ali ugotovitve, do katerih je mogoče priti na njegovi podlagi, upravitelj predora to poročilo posreduje uradnik za varnost, upravnemu organu in službam za ukrepanje ob izrednem dogodku najkasneje v enem mesecu po tem, ko ga sam prejme.

Člen 6

Uradnik za varnost

1. Za vsak predor upravitelj predora po predhodnem soglasju upravnega organa imenuje uradnika za varnost, ki koordinira vse preventivne in zaščitne ukrepe za zagotovitev varnosti uporabnikov in operativnega osebja. Uradnik za varnost je lahko član osebja predora ali službe za ukrepanje ob izrednem dogodku, je neodvisen pri vseh zadevah v zvezi z varnostjo cestnega predora in glede teh zadev ne prejema navodil delodajalca. Uradnik za varnost lahko opravlja svoje naloge in funkcije pri več predorih v regiji.

2. Uradnik za varnost opravlja naslednje naloge/funkcije:

(a) zagotavlja koordinacijo s službami za ukrepanje ob izrednem dogodku in sodeluje pri pripravi operativnih shem;

(b) sodeluje pri načrtovanju, izvajanju in ocenjevanju ukrepanja ob izrednem dogodku;

(c) sodeluje pri opredeljevanju varnostnih shem in določanju strukture, opreme in obratovanja pri novih predorih in spremembah obstoječih predorov;

(d) preverja, da so operativno osebje in službe za ukrepanje ob izrednem dogodku usposobljeni in sodeluje pri organizaciji vaj, ki se izvajajo v rednih intervalih;

(e) svetuje glede dajanja v obratovanje strukture, opreme in obratovanja predorov;

(f) preverja, da sta struktura in oprema predora vzdrževani in popravljani;

(g) sodeluje pri ocenjevanju morebitnega incidenta ali nesreče iz člena 5(3) in (4).

Člen 7

Inšpekcijski organ

Države članice zagotovijo, da inšpekcijske preglede, ocenjevanje in preskuse izvajajo inšpekcijski organi. To funkcijo lahko opravlja upravni organ. Organ, ki izvaja inšpekcijske preglede, ocenjevanje in preskuse, mora imeti visoko raven pristojnosti in postopke visoke kakovosti ter mora biti funkcionalno neodvisen od upravitelja predora.

Člen 8

Obveščanje upravnega organa

Države članice Komisijo obvestijo o imenu in naslovu upravnega organa do 1. maja 2006. V primeru spremembe te informacije o tem obvestijo Komisijo v treh mesecih.

Člen 9

Predori, katerih projektna zasnova še ni bila odobrena

1. Za vsak predor, projektne zasnove katerega odgovorni organ ne odobri do 1. maja 2006, veljajo zahteve te direktive.

2. Predor se da v obratovanje v skladu s postopkom iz Priloge II.

Člen 10

Predori, projektna zasnova katerih je odobrena, vendar še niso odprti

1. V primeru predorov, projektna zasnova katerih je bila odobrena, vendar še niso odprti za javni promet do 1. maja 2006, upravni organ oceni njihovo skladnost z zahtevami te direktive ob specifičnem upoštevanju varnostne dokumentacije iz Priloge II.

2. Če upravni organ ugotovi, da predor ni v skladu z določbami te direktive, obvesti upravitelja predora, da je treba sprejeti ustrezne ukrepe za povečanje varnosti, in obvesti uradnika za varnost.

3. Predor se nato da v obratovanje v skladu s postopkom iz Priloge II.

Člen 11

Predori, ki so že v obratovanju

1. V primeru predorov, ki so že odprti za javni promet do 30. aprila 2006, mora upravi organ do 30. oktobra 2006 oceniti njihovo skladnost z zahtevami te direktive s specifičnim upoštevanjem varnostne dokumentacije iz Priloge II in na podlagi inšpekcijskega pregleda.

2. Upravitelj predora upravnemu organu po potrebi predlaga načrt prilagoditve predora določbam te direktive in sanacijske ukrepe, ki jih namerava izvesti.

3. Upravni organ odobri sanacijske ukrepe ali zahteva njihovo spremembo.

4. Potem se, če sanacijski ukrepi zajemajo pomembne spremembe v konstrukciji ali obratovanju in ko so ti ukrepi sprejeti, izvede postopek iz Priloge II.

5. Države članice do 30. aprila 2007 Komisiji predložijo poročilo o tem, kako nameravajo izpolniti zahteve te direktive, o načrtovanih ukrepih in, kjer je ustrezno, o posledicah odprtja ali zaprtja glavnih dovoznih cest do predora. Za čim manjše motnje prometa na evropski ravni lahko Komisija da pripombe na časovni razpored dela, namenjenega zagotavljanju, da so predori skladni z zahtevami te direktive.

6. Obnovitev predorov se izvede v skladu s časovnim načrtom in se zaključi do 30. aprila 2004.

7. Če skupna dolžina cevi obstoječih predorov, deljena s skupno dolžino dela vseevropskega cestnega omrežja, ki se nahaja na njihovem ozemlju, presega evropsko povprečje, lahko države članice podaljšajo obdobje iz odstavka 6 za pet let.

Člen 12

Obdobni inšpekcijski pregledi

1. Upravni organ preverja, da inšpekcijski organ izvaja redne inšpekcijske preglede za zagotovitev, da so vsi predori, ki spadajo na področje uporabe te direktive, skladni z njenimi določbami.

2. Obdobje med dvema zaporednima inšpekcijskima pregledoma katerega koli predora ne sme presežati šest let.

3. Če upravni organ na podlagi poročila inšpekcijskega organa ugotovi, da predor ni skladen z določbami te direktive, obvesti upravitelja predora in uradnika za varnost, da je treba sprejeti ukrepe za povečanje varnosti predora. Upravni organ določi pogoje za nadaljnje obratovanje predora ali za ponovno odprtje predora, ki se uporabljajo, dokler niso izvedeni sanacijski ukrepi in izpolnjeni morebitni nadaljnji ustrezni omejitve ali pogoji.

4. Če sanacijski ukrepi zajemajo pomembne spremembe konstrukcije ali obratovanja predora in ko so taki ukrepi sprejeti, mora biti za predor izdano novo dovoljenje za obratovanje v skladu s postopkom iz Priloge II.

Člen 13

Analiza tveganja

1. Analize tveganja, če so potrebne, opravi telo, ki je funkcionalno neodvisno od upravitelja predora. Vsebina in rezultati analize tveganja morajo biti zajeti v varnostni dokumentaciji, predloženi upravnemu organu. Analiza tveganja je analizira tveganj za nek predor ob upoštevanju vseh projektnih dejavnikov in prometnih pogojev, ki vplivajo na varnost, zlasti značilnosti in vrsta prometa, dolžina predora in geometrija predora ter napovedano število težkih tovornih vozil na dan.

2. Države članice zagotovijo, da se na nacionalni ravni uporablja podrobna in natančno opredeljena metodologija, ki ustreza najboljšim praksam, ki so na razpolago, in Komisijo obvestijo o uporabljeni metodologiji; Komisija te informacije da na razpolago v elektronski obliki drugim državam članicam.

3. Do 30. aprila 2009 Komisija objavi poročilo o praksi, ki jo uporabljajo države članice. Po potrebi predlaga sprejetje skupne usklajene metodologije analize tveganja v skladu s postopkom iz člena 17(2).

Člen 14

Izjema za inovativne tehnike

1. Da bi omogočil namestitvev in uporabo inovativne varnostne opreme ali uporabo inovativnih varnostnih postopkov, ki zagotavljajo enako ali višjo stopnjo zaščite kot obstoječe tehnologije, kakor predpisuje ta direktiva, lahko upravi organ odobri odstopanje od zahtev te direktive na podlagi ustrezno dokumentirane prošnje upravitelja predora.

2. Če upravni organ namerava odobriti tako izjemo, mora država članica Komisiji najprej predložiti zahtevek za odobritev izjeme, ki vsebuje prvotno prošnjo in mnenje inšpekcijskega organa.

3. Komisija države članice obvesti o zahtevku v enem mesecu po prejemu.

4. Če v obdobju treh mesecev Komisija in države članice ne dajo pripomb, se izjema šteje za odobreno in Komisija ustrezno s tem obvesti vse države članice.

5. Če so izražene pripombe, Komisija da predlog v skladu s postopkom iz člena 17(2). Če je odločitev negativna, upravni organ ne odobri izjeme.

6. Po pregledu v skladu s postopkom iz člena 17(2) lahko odločitev o odobritvi izjeme omogoča, da se ta izjema uporablja za druge predore.

7. Kadarkoli je to utemeljeno z zahtevki o odobritvi izjeme, ki jih prejme Komisija, ta objavi poročilo o praksi, ki jo uporabljajo države članice in po potrebi predlaga spremembo te direktive.

Člen 15

Poročanje

1. Vsaki dve leti države članice sestavijo poročila o požarih v predorih in o nesrečah, ki očitno vplivajo na varnost uporabnikov cest v predorih, ter o pogostosti in vzrokih takih izrednih dogodkov in jih ocenijo in zagotovijo informacije o dejanski vlogi in učinkovitosti varnostnih sredstev in ukrepov. Države članice Komisiji predložijo ta poročila pred koncem septembra leta, ki sledi obdobju poročanja. Komisija da poročila na razpolago vsem državam članicam.

2. Države članice izdelajo načrt, ki zajema časovni raspored za postopno uporabo določb te direktive za predore, ki že obratujejo, kakor je opisano v členu 11, in o njem obvestijo Komisijo do 30. oktobra 2006. Potem države članice Komisijo vsaki dve leti obvestijo o stanju izvajanja načrta in o njegovih spremembah do konca obdobja iz člena 11(6) in (7).

Člen 16

Prilagoditev tehničnemu napredku

Komisija prilagodi priloge k tej direktivi tehničnemu napredku v skladu s postopkom iz člena 17(2).

Člen 17

Postopek odbora

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Če je naveden ta odstavek, se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 navedenega sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 18

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo do 30. aprila 2006. Komisiji tako posredujejo besedila teh predpisov, skupaj s tabelo, ki te predpise postavlja v soodnosnost s to direktivo.

2. Predpisi, ki jih sprejmejo države članice, morajo zajemati navedbo te direktive ali biti opremljeni s tako navedbo ob uradni objavi. Države članice določijo, kako se taka navedba da.

Člen 19

Začetek veljave

Ta direktiva začne veljati na datum objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 20

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 29. aprila 2004

Za Evropski parlament

Predsednik

P. COX

Za Svet

Predsednik

M. McDOWELL

PRILOGA I

Varnostni ukrepi iz člena 3

1. Podlaga za odločanje o varnostnih ukrepih
 - 1.1 Varnostni parametri
 - 1.1.1 Varnostni ukrepi, ki se izvajajo v predoru, temeljijo na sistematičnem upoštevanju vseh vidikov sistema, sestavljenega iz infrastrukture, obratovanja, uporabnikov in vozil.
 - 1.1.2 Upoštevajo se naslednji parametri:
 - dolžina predora,
 - število cevi,
 - število pasov,
 - presečna geometrija,
 - navpična in vodoravna trasa,
 - vrsta konstrukcije,
 - enosmerni ali dvosmerni promet,
 - obseg prometa na cev (vključno z njegovo časovno porazdelitvijo),
 - nevarnost preobremenjenosti (dnevne ali sezone),
 - čas dostopa za službe za ukrepanje ob izrednem dogodku,
 - prisotnost in odstotek težkih tovornih vozil,
 - prisotnost, odstotek in vrsta nevarnega tovornega prometa,
 - značilnosti dovoznih cest,
 - širina pasu,
 - vidiki v zvezi s hitrostjo,
 - geografsko in meteorološko okolje.
 - 1.1.3 Če ima predor posebne značilnosti kar zadeva zgoraj navedene parametre, se izvede analiza tveganja v skladu s členom 13 za določitev, ali so potrebni dodatni varnostni ukrepi in/ali dopolnilna oprema za zagotovitev visoke ravnari varnosti predora. Ta analiza tveganja upošteva možne nesreče, ki očitno vplivajo na varnost uporabnikov cest v predorih in ki bi se lahko pripetile v fazi obratovanja, ter naravo in obseg njihovih možnih posledic.
 - 1.2 Minimalne zahteve
 - 1.2.1 Izvedejo se vsaj varnostni ukrepi iz naslednjih odstavkov za zagotovitev minimalne ravnari varnosti v vseh predorih, za katere velja ta direktiva. Dovolijo se lahko omejena odstopanja od teh zahtev pod pogojem, da se uspešno zaključijo naslednji postopek.

Države članice ali upravniki Komisiji pošljejo informacije o naslednjem:

 - predvidenem(ih) omejenem(ih) odstopanju(ih),
 - nujnih razlogih za predvideno omejeno odstopanje,
 - alternativnih ukrepov za zmanjšanje tveganja, ki naj bi se uporabili ali okrepili za zagotovitev najmanj enake ravnari varnosti, vključno z dokazom zanje v obliki analize zadevnih tveganj.

Komisija državam članicam posreduje morebitne zahtevke za omejeno odstopanje takoj, ko je mogoče, in v vsakem primeru v enem mesecu po prejetju.

Če v obdobju treh mesecev po prejemu zahtevka s strani Komisije ne Komisija ne države članice ne dajo pripomb, se šteje, da je omejeno odstopanje odobreno, in Komisija ustrezno s tem obvesti vse države članice. Če so izražene pripombe, Komisija da predlog v skladu s postopkom iz člena 17(2). Če je odločitev negativna, se omejeno odstopanje ne dovoli.

- 1.2.2 Za zagotovitev enotnega vmesnika v vseh predorih, za katere se uporablja ta direktiva, se ne dovoli odstopanje od naslednjih odstavkov glede oblike varnostnih sredstev na razpolago za uporabnike predorov (postaje za pomoč v sili, znaki, odstavne niše, zasilni izhodi, radijsko oddajanje po potrebi).
- 1.3 Obseg prometa
- 1.3.1 Kjer je v tej prilogi naveden „obseg prometa“, se ta nanaša na letno povprečje dnevnega prometa skozi predor na pas. Za namen določanja obsega prometa se vsako motorno vozilo šteje za eno enoto.
- 1.3.2 Če število težkih tovornih vozil prek 3,5 t presega 15 % letnega povprečja dnevnega prometa ali če sezonski dnevni promet znatno presega letno povprečje dnevnega prometa, se oceni dodatno tveganje in upošteva s povečanjem obsega prometa skozi predor za uporabo naslednjih odstavkov.
2. Infrastrukturni ukrepi
- 2.1 Število cevi in pasov
- 2.1.1 Glavno merilo pri odločanju o tem, ali zgraditi enocevni ali dvocevni predor, je predvideni obseg prometa in varnost ob upoštevanju vidikov, kot so odstotek težkih tovornih vozil, naklon in dolžina.
- 2.1.2 V vsakem primeru če za predor v fazi projektiranja 15-letna napoved pokaže, da bo obseg prometa presegel 10 000 vozil na dan na pas, mora biti v času, ko je ta vrednost presežena, v obratovanju dvocevni predor z enosmernim prometom.
- 2.1.3 Z izjemo odstavnega pasu mora biti znotraj in zunaj predora isto število pasov. Do morebitne spremembe števila pasov mora priti na zadostni razdalji pred vhomom v predor; ta razdalja mora biti vsaj razdalja, ki jo vozilo, ki vozi s hitrostjo zgornje omejitve hitrosti, prevozi v 10 sekundah. Če geografske okoliščine to preprečujejo, se za večjo varnost sprejmejo dodatni in/ali okrepljeni ukrepi.
- 2.2 Geometrija predora
- 2.2.1 Posebna pozornost se posveti varnosti pri projektiranju presečne geometrije in vodoravne in navpične trase predora ter dovoznih cest, saj imajo ti parametri pomemben vpliv na verjetnost in resnost nesreč.
- 2.2.2 V novih predorih niso dovoljeni longitudinalni nakloni nad 5 %, razen če geografsko ni mogoča nobena druga rešitev.
- 2.2.3 V predorih z nakloni nad 3 % se sprejmejo dodatni in/ali okrepljeni ukrepi za povečanje varnosti na podlagi analize tveganja.
- 2.2.4 Če je širina počasnejšega pasu manj kot 3,5 m in če je dovoljen promet težkih tovornih vozil, se sprejmejo dodatni in/ali okrepljeni ukrepi za povečanje varnosti na podlagi analize tveganja.
- 2.3 Poti za izhod v sili in zasilni izhodi
- 2.3.1 V novih predorih brez odstavnega pasu se zagotovijo zasilne pešpoti, dvignjene ali ne, za uporabnike predorov v primeru okvare ali nesreče. Ta določba se ne uporablja, če konstrukcijske značilnosti predora tega ne omogočajo ali če to omogočajo samo ob nesorazmernih stroških in če je predor enosmeren in opremljen s stalnim nadzorom in sistemom za zaprtje pasu.
- 2.3.2 V obstoječih predorih, kjer ni odstavnega pasu ne zasilnih pešpoti, se sprejmejo dodatni in/ali okrepljeni ukrepi za zagotovitev varnosti.
- 2.3.3 Zasilni izhodi omogočajo uporabnikom predora, da zapustijo predor brez svojih vozil in pridejo na varno v primeru nesreče ali požara, in tudi omogočajo službam za ukrepanje ob izrednem dogodku peš dostop do predora. Primeri takih zasilnih izhodov so:
- izhodi naravnost iz predora ven,
 - prečne zveze med cevmi predora,
 - izhodi na zasilno galerijo,
 - zaklonišča s potmi za izhod v sili, ločeno od cevi predora.

- 2.3.4 Zaklonišča brez izhoda, ki vodi do poti za izhod v sili na odprto se ne gradijo.
- 2.3.5 Zasilni izhodi se zagotovijo, če analiza zadevnih tveganj, vključno s tem, kako daleč in kako hitro potuje dim v lokalnih razmerah, pokaže, da so prezračevanje in drugi varnostni ukrepi nezadostni za zagotovitev varnosti uporabnikov cest.
- 2.3.6 V vsakem primeru se v novih predorih zagotovijo zasilni izhodi, če je obseg prometa večji od 2 000 vozil na pas.
- 2.3.7 V obstoječih predorih, daljših od 1 000 m, z obsegom prometa nad 2 000 vozil na pas se oceni izvedljivost in učinkovitost uvedbe novih zasilnih izhodov.
- 2.3.8 Kjer obstajajo zasilni izhodi, razdalja med dvema zasilnima izhodoma ne sme presegati 500 m.
- 2.3.9 Uporabijo se ustrezna sredstva, kot so vrata, za preprečitev, da bi dim in vročina dosegla poti za za izhod v sili za zasilnim izhodom, tako da lahko uporabniki predora varno pridejo ven in da imajo službe za ukrepanje ob izrednem dogodku dostop do predora.
- 2.4 Dostop za intervencijske službe ob izrednem dogodku
- 2.4.1 V dvocevnih predorih, kjer sta cevi na isti ravni ali skoraj na isti ravni, se zagotovijo prečne povezave, primerne za službe za ukrepanje ob izrednem dogodku, vsaj na vsakih 1 500 m.
- 2.4.2 Kjer je geografsko mogoče, se omogoči prečkanje vmesnega pasu izven vsakega vhoda v dvocevni ali večcevni predor. Ta ukrep službam za ukrepanje ob izrednem dogodku omogoča takojšen dostop do katere koli cevi.
- 2.5 Odstavne niše
- 2.5.1 Pri novih dvosmernih predorih, daljših od 1 500 m, pri katerih je obseg prometa večji od 2 000 vozil na pas, se zagotovijo odstavne niše na razdaljah, ki ne presegajo 1 000 m, če ne obstaja odstavni pas.
- 2.5.2 V obstoječih dvosmernih predorih, daljših od 1 500 m, z obsegom prometa nad 2 000 vozil na pas, vendar brez odstavnega pasu, se oceni izvedljivost in učinkovitost uvedbe odstavnih niš.
- 2.5.3 Če konstrukcijske značilnosti predora tega ne omogočajo ali to omogočajo samo ob nesorazmernih stroških, odstavnih niš ni treba zagotoviti, če je celotna širina predora, ki je dostopna vozilom, razen dvignjenih delov in normalnih voznih pasov, vsaj enaka širini enega normalnega voznega pasu.
- 2.5.4 Odstavna niše zajemajo postaje za pomoč v sili.
- 2.6 Odvajanje tekočin
- 2.6.1 Če je dovoljen prevoz nevarnega blaga, mora biti poskrbljeno za odvajanje vnetljivih in strupenih tekočin prek ustrezno oblikovanih odtočnih žlebov z režami ali drugih ukrepov v odsekih predora. Poleg tega se oblikuje in vzdržuje sistem odvajanja tekočin za preprečevanje, da bi se ogenj ter vnetljive in strupene tekočine razširili znotraj cevi in med cevmi.
- 2.6.2 Če v obstoječih predorih te zahteve ni mogoče izpolniti ali jo je mogoče izpolniti samo ob nesorazmernih stroških, se to upošteva pri odločanju o tem, ali dovoliti prevoz nevarnega blaga, na podlagi analize zadevnih tveganj.
- 2.7 Požarna odpornost struktur
- Glavna struktura vseh predorov, pri katerih bi lahko lokalno zrušenje strukture povzročilo katastrofalne posledice, npr. predori pod vodo ali predori, ki lahko povzročijo zrušenje pomembnih sosednjih objektov, mora zagotavljati zadostno raven požarne odpornosti.
- 2.8 Osvetlitev
- 2.8.1 Poskrbljeno mora biti za normalno osvetlitev, tako da se voznikom podnevi in ponoči zagotovi ustrezna vidljivost ob vhodu in v notranjosti predora.
- 2.8.2 Poskrbi se za varnostno osvetlitev, da je uporabnikom predora omogočena minimalna vidljivost, da se lahko umaknejo iz predora v svojih vozilih v primeru okvare električnega napajanja.
- 2.8.3 Namesti se evakuacijska osvetlitev, kot so luči za označevanje evakuacije, na višini največ 1,5 m, ki usmerja uporabnike predora pri umiku iz predora peš v primeru izrednega dogodka.

- 2.9 Prezračevanje
- 2.9.1 Pri projektiranju, gradnji in obratovanju prezračevalnega sistema se upošteva:
- nadzor nad onesnaževali, ki jih spuščajo cestna vozila ob normalnem in najgostejšem pretoku prometa,
 - nadzor nad onesnaževali, ki jih spuščajo cestna vozila, če je promet ustavljen zaradi incidenta ali nesreče,
 - nadzor nad vročino in dimom v primeru požara.
- 2.9.2 V vseh predorih, daljših od 1 000 m, z obsegom prometa večjim od 2 000 vozil na pas, se namesti mehanski prezračevalni sistem
- 2.9.3 V predorih z dvosmernim in/ali obremenjenim enosmernim prometom se dovoli vzdolžno prezračevanje samo, če analiza tveganja iz člena 13 pokaže, da je to sprejemljivo, in/ali če so sprejeti posebni ukrepi, kot so ustrezno upravljanje prometa, krajše razdalje med zasilnimi izhodi, naprave za odvajanje dima na določenih razdaljah.
- 2.9.4 Prečni ali polprečni prezračevalni sistemi se uporabijo v predorih, v katerih je potreben mehanski prezračevalni sistem in vzdolžno prezračevanje iz točke 2.9.3 ni dovoljeno. Taki sistemi morajo biti sposobni odvajati dim v primeru požara.
- 2.9.5 Pri predorih z dvosmernim prometom z obsegom prometa nad 2 000 vozil na pas, ki so daljši od 3 000 m in imajo nadzorni center in prečno in/ali polprečno prezračevanje, se v zvezi s prezračevanjem sprejmejo naslednji minimalni ukrepi:
- namestijo se lopute za odvajanje zraka in dima, ki jih je mogoče upravljati ločeno ali v skupinah,
 - vzdolžna hitrost zraka se stalno spremlja in proces upravljanja prezračevalnega sistema (lopute, ventilatorji itd.) se ustrezno prilagodi.
- 2.10 Postaje za pomoč v sili
- 2.10.1 Postaje za pomoč v sili so namenjene oskrbi z različno varnostno opremo, zlasti telefoni za klic v sili in gasilnimi aparati, vendar niso namenjene zaščiti uporabnikov cest pred vplivi požara.
- 2.10.2 Postaja za pomoč v sili je lahko škatla na stranski steni ali raje vdolbina v stranski steni. Opremljene morajo biti vsaj s telefoni za klic v sili in dvema gasilnima aparatom.
- 2.10.3 Postaje za pomoč v sili morajo biti blizu vhodov in v notranjosti na razdaljah, ki pri novih predorih ne presegajo 150 m in ki pri obstoječih predorih ne presegajo 250 m.
- 2.11 Oskrba z vodo
- Vsi predori morajo biti oskrbljeni z vodo. Hidranti morajo biti nameščeni blizu vhodov in v notranjosti na razdaljah, ki ne presegajo 250 m. Če vodni dovod ni na razpolago, je obvezno preveriti, da je za dovolj vode poskrbljeno drugače.
- 2.12 Prometni znaki
- Za vsa varnostna sredstva, namenjena uporabnikom predorov, se uporabijo posebni znaki. Znaki in table za uporabo v predorih so prikazani v Prilogi III.
- 2.13 Nadzorni center
- 2.13.1 Za vse predore, daljše od 3 000 m, z obsegom prometa večjim od 2 000 vozil na pas, se vzpostavi nadzorni center.
- 2.13.2 Nadzor nad več predori se lahko centralizira z enim samim nadzornim centrom.
- 2.14 Sistemi spremljanja
- 2.14.1 V vse predore z nadzornim centrom se namestijo video sistemi spremljanja in sistem, ki samodejno zazna prometne incidente (kot so ustavljena vozila) in/ali požar.
- 2.14.2 V vse predore brez nadzornega centra se namestijo sistemi za samodejno zaznavanje požara, če je delovanje mehanskega prezračevanja za nadzorovanje dima drugačno od samodejnega delovanja prezračevanja za nadzorovanje onesnaževal.

2.15 Oprema za zaprtje predora

2.15.1 V vseh predorih, daljših od 1 000 m, se namestijo prometni signali pred vhodi, tako da je v primeru izrednega dogodka predor mogoče zapreti. Za zagotovitev, da se navodila spoštujejo, se lahko postavijo dodatna sredstva, kot so različni obvestilni znaki in pregrade.

2.15.2 V notranjosti predorov, daljših od 3 000 m, z nadzornim centrom in obsegom prometa večjim od 2 000 vozil na pas, se priporoča oprema za ustavitev vozil v primeru izrednega dogodka na razdaljah, ki ne presegajo 1 000 m. V tej opremi so zajeti prometni signali in po možnosti dodatna sredstva, kot so zvočniki, različni obvestilni znaki in pregrade.

2.16 Komunikacijski sistemi

2.16.1 V vseh predorih, daljših od 1 000 m, z obsegom prometa večjim od 2 000 vozil na pas, se namesti oprema za radijsko oddajanje za uporabo s strani služb za ukrepanje ob izrednih dogodkih.

2.16.2 Če obstaja nadzorni center, mora biti mogoče prekiniti radijsko oddajanje kanalov, namenjenim uporabnikom predora, če so na razpolago, za oddajanje sporočil ob izrednih dogodkih.

2.16.3 Zaklonišča in drugi prostori, kjer morajo uporabniki predora, ki se umikajo, počakati, preden lahko pridejo ven, morajo biti opremljeni z zvočniki za posredovanje informacij uporabnikom.

2.17 Oskrba z električno energijo in električni tokokrogi

2.17.1 Vsi predori morajo imeti zasilno oskrbo z električno energijo, ki lahko zagotavlja delovanje varnostne opreme, nujne za evakuacijo, dokler se vsi uporabniki ne umaknejo iz predora.

2.17.2 Električni, merilni in kontrolni tokokrogi morajo biti oblikovani tako, da lokalni izpad, na primer zaradi požara, ne vpliva na nepoškodovane tokokroge.

2.18 Požarna odpornost opreme

Pri stopnji požarne odpornosti vse opreme predora je treba upoštevati tehnološke možnosti, cilj pa mora biti vzdrževanje potrebnih varnostnih funkcij v primeru požara.

2.19 Tabela z informativnim pregledom minimalnih zahtev

Spodnja tabela prikazuje pregled minimalnih zahtev iz prejšnjih odstavkov. Minimalne zahteve so tiste iz operativnega besedila te priloge.

PREGLED MINIMALNIH ZAHTEV		Promet ≤ 2 000 na pas				Promet > 2 000 na pas			Dodatni pogoji za obvezno izvedbo ali pripombe
		500–1 000 m		> 1 000 m		500–1 000 m	1 000–3 000 m	> 3 000 m	
				*	○	*	*	*	
Strukturni ukrepi	2 cevi ali več	§ 2.1							Obvezno, če 15-letna napoved pokaže, da bo promet > 10 000 vozil na pas
	Nakloni ≤ 5 %	§ 2.2	*	*	*	*	*	*	Obvezno, razen če geografsko ni mogoče.
	Zasilne pešpoti	§ 2.3.1 § 2.3.2	*	*	*	*	*	*	Obvezno, če ni odstavnega pasu, razen če je izpolnjen pogoj iz § 2.3.1. V obstoječih predorih, kjer ni ne odstavnega pasu ne zasilne pešpoti, se sprejmejo dodatni/okrepiljeni ukrepi.
	Zasilni izhodi vsaj na vsakih 500 m	§ 2.3.3 – § 2.3.9	○	○	*	*	*	*	Postavitev zasilnih izhodov se za obstoječe predore oceni za vsak primer posebej.
	Prečne povezave za službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih vsaj vsakih 1 500 m	§ 2.4.1	○	○/●			○/●	●	Obvezno v dvocevni predorih, daljših od 1 500 m.
	Prečkanje sredinskega pasu izven vsakega vhoda	§ 2.4.2	●	●	●	●	●	●	Obvezno izven dvocevni ali večcevni predorov, če je geografsko mogoče.
	Odstavne niše vsaj vsakih 1 000 m	§ 2.5	○	○	○	○/●	○/●	○/●	Obvezno v novih dvosmernih predorih > 1 500 m brez odstavnega pasu. V obstoječih dvosmernih predorih > 1 500 m: odvisno od analize. Pri novi in obstoječih predorih odvisno od dodatne uporabne širine predora.
Odvajanje vnetljivih in strupenih tekočin	§ 2.6	*	*	*	*	*	*	Obvezno, kjer je dovoljen prevoz nevarnih snovi.	
Požarna odpornost struktur	§ 2.7	●	●	●	●	●	●	●	Obvezno, kjer ima lahko lokalno zrušenje katastrofalne posledice.

● obvezno za vse predore

○ neobvezno

* obvezno z izjemami

● priporočeno

PREGLED MINIMALNIH ZAHTEV		Promet ≤ 2 000 na pas			Promet > 2 000 na pas			Dodatni pogoji za obvezno izvedbo ali pripombe
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	>3 000 m		
Osvetlitev	Normalna osvetlitev	●	●	●	●	●		
	Varnostna osvetlitev	●	●	●	●	●		
	Evakuacijska osvetlitev	●	●	●	●	●		
Prezračevanje	Mehansko prezračevanje	○	○	○	○	○		
	Posebne določbe za (pol-) prečno prezračevanje	○	○	○	○	○	Obvezno pri dvosmernih predorih z nadzornim centrom.	
Postaje za pomoč v sili	Vsaj vsakih 150 m	*	*	*	*	*	Opremljeni s telefonom in 2 gasilnimi aparati. V obstoječih predorih je največja dovoljena razdalja 250 m.	
Dovod vode	Vsaj vsakih 250 m	●	●	●	●	●	Če ni na razpolago, je obvezno za dovolj vode poskrbeti na drugem način.	
Prometni znaki		●	●	●	●	●	Za vsa varnostna sredstva, zagotovljena za uporabnike predora (glej Prilogo III).	
Nadzorni center		○	○	○	○	○	Nadzor nad več predori se lahko centralizira z enim samim nadzornim centrom.	
Sistemi spremljanja	Video	○	○	○	○	○	Obvezno, kjer je nadzorni center.	
	Samodejno zaznavanje incidentov in/ali požarov	●	●	●	●	●	V predorih z nadzornim centrom je obvezen vsaj en od dveh sistemov.	
Oprema za zaprtje predora	Prometni signali pred vhodi	○	●	○	●	●		
	Prometni signali v predoru vsaj vsakih 1 000 m	○	○	○	○	●	Priporočeno, če obstaja nadzorni center in če dolžina presega 3 000 m.	

PREGLED MINIMALNIH ZAHTEV		Promet ≤ 2 000 na pas			Promet > 2 000 na pas			Dodatni pogoji za obvezno izvedbo ali pripombe
		500–1 000 m	>1 000 m	500–1 000 m	1 000–3 000 m	> 3 000 m		
Komunikacijski sistemi	Radjsko oddajanje za službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih	○	○	○	●	●	●	
	Radjska sporočila ob izrednem dogodku za uporabnike predora	●	●	●	●	●	●	Obvezno, kjer obstaja radijsko oddajanje za uporabnike predora in kjer obstaja nadzorni center
	Zvočniki v zakloniščih in izhodih	●	●	●	●	●	●	Obvezno, če morajo uporabniki, ki se umikajo, čakati, preden lahko pridejo ven.
Zasilna oskrba z električno energijo	●	●	●	●	●	●	●	Za zagotovitev delovanja nujne varnostne opreme vsaj med umikom uporabnikov iz predora.
Požarna odpornost opreme	●	●	●	●	●	●	●	Cilj je vzdrževanje potrebnih varnostnih funkcij.

3. Ukrepi v zvezi z obratovanjem

3.1 Operativna sredstva

Obratovanje predora mora biti organizirano na tak način in na razpolago morajo biti taka sredstva, da je zagotovljena kontinuiteta in varnost prometa skozi predor. Osebe, ki skrbi za obratovanje, in službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih morajo biti deležni ustreznega začetnega in stalnega usposabljanja.

3.2 Načrtovanje ukrepanja ob izrednem dogodku

Načrti ukrepanja ob izrednem dogodku morajo biti na razpolago za vse predore. Pri predorih, ki se začnejo v eni državi članici in končajo v drugi, mora en sam dvonacionalni načrt ukrepanja ob izrednem dogodku zajemati obe državi.

3.3 Dela v predoru

Popolna ali delna zapora pasov zaradi gradbenih ali vzdrževalnih del, načrtovanih vnaprej, se mora vedno začeti izven predora. Za ta namen se lahko uporabijo različni obvestilni znaki, prometni signali in mehanske pregrade.

3.4 Obvladovanje nesreč in incidentov

V primeru hude nesreče ali incidenta se vse zadevne cevi predora takoj zaprejo za promet.

To se naredi s hkratnim aktiviranjem ne samo zgoraj navedene opreme pred vhodi, temveč tudi s pomočjo različnih obvestilnih znakov, prometnih signalov in mehanskih pregrad v predoru, če so na razpolago, tako da se lahko promet izven predora in v predoru čimprej ustavi. Predori, krajši od 1 000 m, se lahko zaprejo z drugimi sredstvi. Promet je treba usmerjati tako, da lahko neprizadeta vozila čimprej zapustijo predor.

Čas dostopa za službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih v primeru incidenta v predoru mora biti čim krajši in se izmeri ob obdobjih vajah. Poleg tega se lahko meri ob incidentih. Pri večjih dvosmernih predorih z velikim obsegom prometa se z analizo tveganja v skladu s členom 13 ugotovi, ali se na obeh skrajnih točkah predora namestijo službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih.

3.5 Dejavnost nadzornega centra

Pri vse predorih, za katere je potreben nadzorni center, vključno s tistimi, ki se začnejo v eni državi članici in končajo v drugi, mora imeti en sam nadzorni center ves čas popoln nadzor.

3.6 Zaprtje predora

V primeru zaprtja predora (kratkoročnega ali dolgoročnega) so uporabniki prek lahko dostopnih informativnih sistemov obveščeni o najboljši alternativni poti.

Take alternativne poti so del sistematičnih načrtov za ukrepanje ob nepredvidenih dogodkih. Njihov cilj mora biti čim bolj vzdrževati prometni pretok in čim bolj zmanjšati sekundarne vplive na varnost v okolici.

Države članice bi morale storiti vse, kar je mogoče v razumnih okvirih, za preprečitev položaja, v katerem predora, ki leži na ozemlju dveh držav članic, ne bi bilo mogoče uporabiti zaradi posledic slabih vremenskih razmer.

3.7 Prevoz nevarnih snovi

Naslednji ukrepi se uporabijo v zvezi z dostopom do predora za vozila, ki prevažajo nevarne snovi, kakor je opredeljeno v ustreznih evropski zakonodajo v zvezi s prevozom nevarnih snovi po cesti:

- opraviti analizo tveganja v skladu s členom 13 preden se določijo ali opredelijo predpisi in zahteve glede prevoza nevarnih snovi prek predora,
- namestiti ustrezne znake za uveljavitev predpisa pred zadnjim možnim izhodom pred predorom in pri vходу v predor ter pred tem, da lahko vozniki izberejo druge poti,
- razmisliti o specifičnih operativnih ukrepih za zmanjšanje tveganj v zvezi z nekaterimi ali vsemi vozili, ki prevažajo nevarne snovi v predorih, kot je prijava pred vstopom ali vožnja v konvoju v spremstvu spremljevalnih vozil, za vsak primer posebej po zgoraj navedeni analizi tveganja.

3.8 Prehitevanje v predorih

Izvede se analiza tveganja za odločitev, ali se težkim tovornim vozilom dovoli prehitevanje v predorih z več kot enim pasom v vsaki smeri.

3.9 Razdalja med vozili in hitrost

Ustrezna hitrost vozil in varna razdalja med njimi sta v predorih zlasti pomembni in morata biti deležni velike pozornosti. To zajema svetovanje uporabnikom predora glede ustreznih hitrosti in razdalj. Ustrezno se uvedejo uveljavitveni ukrepi.

Uporabniki cest, ki vozijo osebna vozila, bi morali v normalnih razmerah vzdrževati najmanjšo razdaljo do vozila pred njimi, enako razdalji, ki jo vozilo prevozi v 2 sekundah. Za težka tovorna vozila bi morala biti ta razdalja podvojena.

Če se promet v predoru ustavi, bi morali uporabniki cest vzdrževati najmanjšo razdaljo 5 metrov do vozila pred njimi, razen če to ni mogoče zaradi ustavljanja v sili.

4. Obveščevalne akcije

Obveščevalne akcije v zvezi z varnostjo v predorih se redno organizirajo in izvajajo v sodelovanju z zainteresiranimi strankami na podlagi usklajenega dela mednarodnih organizacij. Te obveščevalne akcije zajemajo pravilno obnašanje uporabnikov cest, ko se bližajo predoru in vozijo skozenj, zlasti v povezavi z okvaro vozila, zastojem, nesrečo ali požarom.

Informacije o razpoložljivi varnostni opremi in ustreznem ravnanju uporabnika cest v predorih se zagotovijo na primernih mestih za uporabnike predorov (na primer na počivališčih pred predori, pri vhodu v predor, ko promet stoji, ali na internetu).

PRILOGA II

Odobritev projektne zasnove, varnostna dokumentacija, dajanje v obratovanje, spremembe in obdobje vaje

1. Odobritev projektne zasnove
 - 1.1 Določbe te direktive se uporabljajo od faze predhodne projektne zasnove naprej.
 - 1.2 Pred začetkom kakršnih koli gradbenih del upravitelj predora zbere varnostno dokumentacijo iz točk 2.2 in 2.3 za predor v fazi projektne zasnove in se posvetuje z uradnikom za varnost. Upravitelj predora varnostno dokumentacijo predloži upravnemu organu in priloži mnenje uradnika za varnost in/ali inšpekcijskega organa, če je na razpolago.
 - 1.3 Projektno zasnovo, če je ustrezna, odobri odgovorni organ, ki o svoji odločitvi obvesti upravitelja predora in upravni organ.
2. Varnostna dokumentacija
 - 2.1 Upravitelj predora zbere varnostno dokumentacijo za vsak predor in jo tekoče posodablja. Uradniku za varnost predloži izvod varnostne dokumentacije.
 - 2.2 Varnostna dokumentacija opisuje preventivne in zaščitne ukrepe, potrebne za zagotovitev varnosti uporabnikov, ob upoštevanju oseb z zmanjšano mobilnostjo in invalidnih oseb, narave poti, konfiguracije objekta, njegove okolice, narave prometa in obsega za ukrepanje služb za ukrepanje ob izrednih dogodkih iz člena 2 Direktive.
 - 2.3 Varnostna dokumentacija za predor v fazi projektne zasnove mora zlasti zajemati:
 - opis načrtovanega objekta in dostopa do njega, skupaj z načrti, potrebnimi za razumevanje njegove projektne zasnove, in pričakovano obratovalno ureditvijo,
 - študijo prometne napovedi, ki navaja in upravičuje razmere, pričakovane v zvezi s prevozom nevarnih snovi, skupaj z analizo tveganja, potrebno v skladu s točko 3.7 Priloge I,
 - preiskavo o posebnih nevarnostih, ki opisuje možne nesreče, ki bi nedvomno ogrozile varnost uporabnikov cest v predoru in ki bi se lahko zgodile v fazi obratovanja, ter naravo in obseg njihovih možnih posledic; ta preiskava mora navajati in utemeljevati ukrepe za zmanjšanje verjetnosti nesreč in njihovih posledic,
 - mnenje o varnosti s strani izvedenca ali organizacije, specializiranih za to področje, ki je lahko inšpekcijski organ.
 - 2.4 Varnostna dokumentacija za predor v fazi dajanja v obratovanje mora poleg dokumentacije, potrebne v fazi projektne zasnove, zajemati:
 - opis organizacije, človeških in materialnih virov ter navodil, ki jih določi upravitelj predora za zagotovitev obratovanja in vzdrževanja predora,
 - načrt ukrepanja ob izrednem dogodku, oblikovan skupaj s službami za ukrepanje ob izrednem dogodku, ki upošteva tudi osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne osebe,
 - opis sistema stalnega toka povratnih informacij o izkušnjah, prek katerega se lahko zabeležijo in analizirajo pomembni incidenti in nesreče.
 - 2.5 Varnostna dokumentacija za predor, ki obratuje, mora poleg dokumentacije, potrebne v fazi dajanja v obratovanje, zajemati:
 - poročilo o pomembnih incidentih in nesrečah, ki so se zgodili od začetka veljave te direktive, in njihovo analizo,
 - seznam opravljenih varnostnih vaj in analizo novih spoznanj, ki so jih omogočile.
3. Dajanje v obratovanje
 - 3.1 Prvo odprtje predora za javni promet mora odobriti upravni organ (dajanje v obratovanje) v skladu z naslednjim postopkom.
 - 3.2 Ta postopek se uporablja tudi za odprtje predora za javni promet po večji spremembi konstrukcije ali obratovanja ali katerikoli večji spremembi predora, ki bi lahko pomembno spremenila katero koli od sestavin varnostne dokumentacije.

3.3 Upravitelj odbora varnostno dokumentacijo iz točke 2.4 posreduje uradniku za varnost, ki izrazi svoje mnenje o odprtju prometa za javni promet.

3.4 Upravitelj odbora navedeno varnostno dokumentacijo posreduje upravnemu organu in priloži mnenje uradnika za varnost. Upravni organ se odloči, ali bo odobril odprtje predora za javni promet ali ne ali pa bo to storil z omejitvenimi pogoji, ter o tem obvesti upravitelja predora. Izvod te odločbe se posreduje službam za ukrepanje ob izrednem dogodku.

4. Spremembe

4.1 Za vsako spremembo strukture, opreme ali obratovanja, ki bi lahko pomembno spremenila katero koli od sestavin varnostne dokumentacije, mora upravitelj predora prositi za novo odobritev obratovanja po postopku iz točke 3.

4.2 Upravitelj predora obvesti uradnika za varnost o katerikoli drugi spremembi konstrukcije in obratovanja. Poleg tega mora upravitelj predora pred kakršnim koli spreminjanjem predora uradniku za varnost predložiti dokumentacijo s podrobnostmi o predlogu.

4.3 Uradnik za varnost prouči posledice spremembe in v vsakem primeru da mnenje upravitelju predora, ki pošlje izvod upravnemu organu in službam za ukrepanje ob izrednem dogodku.

5. Obdobne vaje

Upravitelj predora in službe za ukrepanje ob izrednem dogodku v sodelovanju z uradnikom za varnost organizirajo skupne obdobje vaje za osebje predora in službe za ukrepanje ob izrednem dogodku.

Vaje:

- morajo biti čim bolj realistične in morajo ustrezati opredeljenim scenarijem incidentov,
 - morajo dati jasne rezultate ocenjevanja,
 - bi morale preprečiti poškodbo predora,
 - se lahko delno izvajajo tudi kot štabne vaje ali vaje z računalniško simulacijo za dopolnilne rezultate.
- (a) Vaje v celotnem obsegu v čim bolj realističnih razmerah se v vsakem predoru opravijo vsaj vsaka štiri leta. Zaprtje predora se zahteva samo, če je mogoča sprejemljiva ureditev za preusmeritev prometa. Delne in/ali simulacijske vaje se izvedejo vsako vmesno leto. Na območjih z več predori, ki so blizu skupaj, je treba vajo v celotnem obsegu opraviti vsaj v enem od predorov.
- (b) Uradnik za varnost in službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih skupaj ocenijo te vaje, sestavijo poročilo in dajo ustrezne predloge.

PRILOGA III

Označevanje predorov

1. Splošne zahteve

Spodaj so prometni znaki in simboli, ki se uporabljajo za predore. Prometni znaki iz tega oddelka so opisani v Dunajski konvenciji o prometnih znakih in signalih iz leta 1968, razen če je navedeno drugače.

Za lažje mednarodno razumevanje znakov sistem znakov in signalov, predpisan v tej prilogi, temelji na uporabi likov in barv, značilnih za vsak razred znakov, in po možnosti raje na uporabi grafičnih simbolov kot na besedah. Če države članice menijo, da je nujno prilagoditi predpisani znak ali simbol, taka prilagoditev ne sme spremeniti njihovih bistvenih značilnosti. Če države članice ne uporabljajo Dunajske konvencije, se lahko predpisani znaki in simboli prilagodijo pod pogojem, da taka prilagoditev ne spremeni njihovega bistvenega namena.

1.1 Prometni znaki se uporabljajo za označitev naslednjih varnostnih sredstev v predorih:

- Odstavne niše,
- Zasilni izhodi: isti znak se uporabi za vse vrste zasilnih izhodov,
- Poti za izhod v sili: dva najbližja zasilna izhoda morata biti označena na stranskih stenah na razdaljah, ne daljših od 25 m, na višini 1,0 do 1,5 m nad ravnijo poti za izhod v sili, z navedbo razdalj do izhodov,
- Postaje za pomoč v sili: znaki za označitev prisotnosti telefonov za klic v sili in gasilnih aparatov.

1.2 Radio:

V predorih, v katerih lahko uporabniki prejemajo informacije po radiu, morajo ustrezni znaki, nameščeni pred vhodom, uporabnike obveščati, kako lahko te informacije prejemajo.

1.3 Znaki in označbe morajo biti oblikovani in nameščeni tako, da so jasno vidni.

2. Opis znakov in tabel

Države članice uporabijo ustrezne znake, če je treba, v območju vnaprejšnjega opozarjanja na predor, v predoru in po koncu predora. Pri oblikovanju znakov za predor se upoštevajo lokalne prometne in konstrukcijske razmere ter druge lokalne razmere. Uporabijo se znaki v skladu z Dunajsko konvencijo o prometnih znakih in signalih, razen v državah članicah, ki Dunajske konvencije ne uporabljajo.

2.1 Znak za predor

Naslednji znak se postavi ob vsakem vhodu v predor:



Znak E1 IA za cestne predore iz Dunajske konvencije;

Dolžina se navede na spodnjem delu table ali na dodatni table H2.

Za predore, daljše od 3 000 m, se preostala dolžina predora navede na vsakih 1 000 m.

Navede se lahko tudi ime predora.

2.2 Vodoravno označevanje

Vodoravno razmejitev je treba uporabiti na robovih cest.

V primeru dvosmernih predorov je treba uporabiti jasno vidna sredstva ob srednji črti (enojni ali dvojni), ki ločuje smeri.

2.3 Znaki in table za označevanje varnostnih sredstev

Postaje za pomoč v sili

Postaje za pomoč v sili morajo biti opremljene z informativnimi znaki, ki morajo biti znaki F v skladu z Dunajsko konvencijo in morajo označevati opremo, ki je na razpolago uporabnikom cest, kot so:

Telefon za klic v sili



Gasilni aparat

V postajah za pomoč v sili, ki so od predora ločene z vrati, mora jasno berljivo besedilo v ustreznih jezikih navajati, da postaja za pomoč v sili ne zagotavlja zaščite v primeru požara. Primer je dan spodaj:

„TA PROSTOR NE OMOGOČA ZAŠČITE PRED POŽAROM

Sledite znakom za zasilne izhode“

Odstavne niše

Znaki za označevanje odstavnih niš bi morali biti znaki E v skladu z Dunajsko konvencijo. Telefoni in gasilni aparati se označijo z dodatno tablo ali so vključeni v sam znak.



Zasilni izhodi

Znaki za označevanje „zasilnih izhodov“ bi morali biti znaki G v skladu z Dunajsko konvencijo. Primeri so prikazani spodaj:



Na stranskih stenah je treba tudi označiti dva najbližja izhoda. Primeri so prikazani spodaj.



Znaki za pas

Ti znaki so lahko okrogli ali štirioglati



Različno obvestilno označevanje

Različni obvestilni znaki morajo uporabnike predora jasno opozarjati na zastoj, okvaro, nesrečo, požar ali kakršno koli drugo nevarnost.
