

**НАРЕДБА № 1 ОТ 4 АПРИЛ 2007 Г. ЗА МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ ЗА
БЕЗОПАСНОСТ В ТУНЕЛИ ПО РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА, КОИТО СЪВПАДАТ С
ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ПЪТНА МРЕЖА НА ТЕРИТОРИЯТА НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ (ЗАГЛ. ДОП. - ДВ, БР. 58 ОТ 2007 Г., ЗАГЛ. ИЗМ. - ДВ, БР. 102 ОТ 2008 Г.)**

В сила от 24.04.2007 г., Издадена от министъра на транспорта

Обн. ДВ. бр.34 от 24 Април 2007г. , изм. ДВ. бр.58 от 17 Юли 2007г. , изм. ДВ. бр.102 от 28 Ноември 2008г. , изм. и доп. ДВ. бр.8 от 30 Януари 2015г.

**Раздел I.
Общи положения**

Чл. 1. (1) С наредбата се определят минимални изисквания за безопасност в тунелите с цел да се предотвратят и ограничат последиците от пътнотранспортни произшествия и други критични събития, които могат да застрашат човешкия живот, конструкцията и съоръженията или да предизвикат замърсяване на околната среда.

(2) Наредбата се прилага за всички тунели по републиканските пътища, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа на територията на Република България и имат дължина, по-голяма от 500 m, независимо дали са в експлоатация, в период на изграждане или проектиране.

(3) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

(4) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

(5) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 2. (1) Тунелите трябва да отговарят на минималните изисквания за безопасност, посочени в приложение № 1 .

(2) В тунелите се поставя предварителна сигнализация, знаци за обозначаване на маршрути за превоз на опасни товари и знаци и табели за обозначаване на съоръжения в тунела съгласно изискванията на приложение № 2 .

(3) За постигане на безопасност в тунелите могат да се налагат по-строги предписания от посочените в тази наредба, ако не ѝ противоречат.

**Раздел II.
Административен орган**

Чл. 3. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.)
Административният орган, който издава разпореждания за гарантиране на съответствие на тунелите с минималните изисквания за безопасност, посочени в приложение № 1 , е председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", а за тунелите по трасетата на автомагистралите по чл. 28б, ал.1 от Закона за пътищата - изпълнителният директор на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти".

(2) Информацията за наименованието и адреса на административния орган по ал. 1 се предоставя на Европейската комисия. В случай на промяна на тази информация Европейската комисия се уведомява не по-късно от три месеца след промяната.

(3) (Отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 4. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 създава условия за безопасност в тунелите от трансевропейската пътна мрежа, разположени изцяло на територията на Република България.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 и административният орган, посочен от съседна държава, създават условия за безопасност на трансграничните тунели, разположени на територията на Република България и на съседната на нея държава. В този случай решенията се вземат след предварително съгласуване на административните органи на двете държави.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 може да сключва международни договори със съседни държави за създаване на съвместни административни органи, които включват представители на заинтересованите страни и създават условия за безопасност на трансграничните тунели.

Чл. 5. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 обезпечава привеждането на тунелите по трансевропейските пътища на Република България в съответствие с изискванията, посочени в приложение № 1 .

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Когато някои конструктивни изисквания, предвидени в тази наредба, могат да бъдат постигнати само чрез технически решения, които водят до неоправдано високи разходи, органът по чл. 3 съгласувано с министъра на вътрешните работи утвърждава мерки като заместващо решение за намаляване на рисковете в тунела. Тези мерки трябва да осигуряват еквивалентна или по-висока степен на защита.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) За всеки тунел на републикански път, който е част от трансевропейската пътна мрежа и за който са приети мерки по ал. 2, органът по чл. 3 уведомява Европейската комисия и посочва аргументите, които ги налагат.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Не се допуска прилагане на заместващи мерки за нови тунели, чийто проект не е одобрен по съответния ред към датата на влизане в сила на наредбата.

Чл. 6. (1) (Изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Разрешение за въвеждане в експлоатация на новопостроени тунели или на тунели след реконструкция, основен ремонт или рехабилитация се издава по реда, определен в Наредба № 2 за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти .

(2) Когато мерките за безопасност налагат съществено изменение на конструкцията или на условията за експлоатация на съществуващите тунели, след тяхното изпълнение се изисква ново разрешение за експлоатация по реда, посочен в ал. 1.

Чл. 7. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Органът по чл. 3 може да отменя временно или да ограничава експлоатацията на даден тунел, ако не са изпълнени изискванията за безопасност. За това решение председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно изпълнителният директор на

Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" писмено уведомява организацията, отговаряща за експлоатацията на тунела, Министерството на вътрешните работи и определения съгласно чл. 12 служител по безопасността.

Чл. 8. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) (1) За осигуряване на минималните изисквания за безопасност в тунелите органът по чл. 3 осъществява контрола по:

1. редовно изпитване и инспектиране на тунелите и разработване на изисквания за безопасност;
2. въвеждане на организационни и оперативни схеми, включително аварийни планове и планове за обучение и екипиране на аварийните служби;
3. определяне на процедура за незабавно затваряне на даден тунел при възникване на аварийна ситуация;
4. прилагане на наредените мерки за намаляване на рисковете.

(2) Органът по чл. 3 проучва добрите практики в страните - членки на Европейския съюз.

Раздел III. Управление на тунелите

Чл. 9. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Тунелите по републиканските пътища, които са част от трансевропейската пътна мрежа, се управляват от областните пътни управления на Агенция "Пътна инфраструктура", на чиято територия са тунелите. Тунелите по трасетата на автомагистралите по чл. 28б, ал. 1 от Закона за пътищата се управляват от звена/екипи на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти".

(2) За трансграничните тунели административните органи, посочени в чл. 4, ал. 2, или съвместният административен орган, създаден съгласно чл. 4, ал. 3, определят един-единствен орган, отговорен за неговата експлоатация.

Чл. 10. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Областните пътни управления на Агенция "Пътна инфраструктура", на чиято територия са тунелите, съответно звената/екипите на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти", изпълняват следните задачи:

1. организират редовното наблюдение и инспектиране на тунелите по републиканските пътища според зададените в наредбата изисквания;
2. разработват процедури за незабавно затваряне на даден тунел при възникване на аварийна ситуация;
3. възлагат разработването и поставянето на определените места на организационните схеми и планове за действие (включително аварийния план за действие) и планове за екипиране и тренировки на аварийните служби;
4. (доп. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) организират и контролират изпълнение на наредените мерки за намаляване на рисковете.

Чл. 11. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) За всяка авария или пътнотранспортно произшествие, причинили човешки жертви или повреди на конструкцията и/или на съоръженията на тунела, управителите на тунелите по чл. 9 подготвят отчет. Този отчет се предава на органа по чл. 3, служителя по безопасността по чл. 12 и аварийните служби в срок до един месец след аварията или пътнотранспортното произшествие.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., доп. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Въз основа на отчета по ал. 1 органът по чл. 9 или упълномощено от него длъжностно лице изготвя доклад, който се предава на служителя по безопасността и органа по чл. 3 не по-късно от един месец след получаване на отчета.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Когато постъпи информация от разследване във връзка с пътнотранспортно произшествие, касаеща обстоятелствата около дадена авария или произшествие, или изводите от него, органът по чл. 9 я предава на служителя по безопасността, на съответния административен орган и на аварийните служби не по-късно от един месец след получаването ѝ.

Чл. 12. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. и доп. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) За всеки тунел на републиканските пътища след предварително съгласуване със съответния административен орган органът по чл. 9, ал. 1 със заповед определя служител по безопасността.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Служителят по безопасността може да бъде член на персонала, на организацията, осъществяваща експлоатацията и поддържането на тунела, или друго лице, имащо отношение към безопасността, но той трябва да е независим от работодателя по въпросите за безопасност в тунела.

Чл. 13. (1) Служителят по безопасността:

1. осигурява координацията с аварийните служби и участва в изработването на оперативни схеми;
2. участва в определяне, изпълнение и оценяване на аварийните операции;
3. (изм. и доп. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) участва в определяне на планове за безопасност, както и в спецификацията на структурата, оборудването и експлоатацията както за нови тунели, така и за ремонт на съществуващи тунели;
4. извършва проверки за подготовката на оперативния персонал и на аварийните служби и участва в организирането на тренировки, които се провеждат на редовни интервали от време;
5. изразява становище при въвеждане в експлоатация на тунелите относно конструкцията, съоръженията и условията за експлоатация;
6. проверява дали конструкцията и съоръженията в тунела се поддържат и ремонтират;
7. участва в оценяването на всяка сериозна авария или пътнотранспортно произшествие, посочени в чл. 11, ал. 1 .

(2) Със заповедта по чл. 12, ал. 1 може да бъде възложено на служителя по безопасността да отговаря за повече от един тунел в даден район.

Раздел IV.
Звена за инспекция и анализ на рисковете

Чл. 14. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Проверката, оценката и изпитанията за установяване на състоянието на тунелите се провеждат от специализирани звена за инспекция, назначени от органа по чл. 3 или упълномощено от него длъжностно лице.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Звената за инспекция включват експерти с високо равнище на компетентност и различна квалификация. В състава на звената за инспекция се включват експерти от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на вътрешните работи и други специализирани контролни органи, както и на Агенция "Пътна инфраструктура" или съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти", органа по чл. 9, ал. 1 и на организацията, осъществяваща експлоатацията и поддържането на тунела. При необходимост към тях могат да бъдат привлечени представители на местната власт и други експерти.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) След приключване на проверката звената за инспекция подготвят доклад за извършената работа, който се предава на органа по чл. 3, на органа по чл. 9, ал. 1, на служителя по безопасността и се прилага към документацията на тунела.

Чл. 15. Максималният период от време между две последователни инспекции не може да бъде по-дълъг от 5 години.

Чл. 16. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Когато в резултат от направената инспекция се установят отклонения от изискванията на наредбата, органът по чл. 9 изготвя и представя на органа по чл. 3 и на служителя по безопасността план с мерки за подобряване на безопасността в тунела и определя срок за тяхното изпълнение.

Чл. 17. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Във всички случаи на отклонение от минималните изисквания за безопасност, посочени в приложение № 1, или при промяна на условията за експлоатация в тунела органът по чл. 3 назначава комисия от независими експерти със задача да направят анализ на рисковете. В комисията се включват и експерти от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и специализираните контролни органи на Министерството на вътрешните работи.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Анализът на рисковете отчита всички фактори, които водят до промяна на условията за експлоатация на тунела, промяна на интензивността и състава на движението, процент на тежкотоварните автомобили, дължина и геометрия на тунела.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Резултатите от анализа на рисковете се прилагат към досието за безопасност на тунела, което се предава на органа по чл. 3, на органа по чл. 9 и на служителя по безопасността.

Чл. 18. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 разработва методиката за анализ на риска, която трябва да съответства на добрите практики, прилагани от страните - членки на Европейския съюз.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 уведомява Европейската комисия за

методиката, по която се извършва оценката на риска.

Раздел IV. Иновационни техники

Чл. 19. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) При инсталиране на нови съоръжения за безопасност или при прилагане на нови процедури за безопасност, които предоставят еквивалентна или по-висока степен на защита в тунела от предписаните в тази наредба, органът по чл. 9 представя на председателя на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно на изпълнителния директор на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" мотивирано искане за разрешаване на отклонение от изискванията на наредбата, към което прилага съответната документация.

Чл. 20. (1) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Органът по чл. 3 представя искане за отклонение от минималните изисквания за безопасност в тунела пред Европейската комисия, ако прецени, че причините за отклонението са основателни.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Документацията за искане на отклонение по ал. 1 трябва да съдържа доклада на органа по чл. 9 и становище на служителя по безопасността.

(3) Европейската комисия уведомява държавите - членки на Европейския съюз, за искането в срок един месец след получаването му.

(4) Европейската комисия и държавите членки могат да подават възражение срещу исканото отклонение до три месеца след получаването му от Европейската комисия. Ако през това време не се получат възражения, Европейската комисия уведомява държавите членки, че искането е прието.

(5) В случай на възражения от Европейската комисия или от някоя държава членка въпросът за отклонението се отнася до помощен комитет, който трябва да излезе с решение в срок три месеца след отправяне на искането към него.

(6) Европейската комисия не разрешава отклонение от минималните изисквания за безопасност, ако след изпълнение на процедура за проучване на последиците от отклонението решението на помощния комитет е отрицателно.

(7) Европейската комисия може да допусне същото отклонение и за други тунели по трансевропейската пътна мрежа, ако след изпълнение на процедура за проучване на последиците от отклонението помощният комитет приеме отправеното искане за отклонение като основателно.

(8) В случая по ал. 7 Европейската комисия може да публикува доклад за действащата практика в държавите членки и ако е необходимо, да направи предложение за изменение на Директивата за минимални изисквания за безопасност в тунелите на трансевропейската пътна мрежа.

Раздел V. Изготвяне на доклади

Чл. 21. (1) Всяка година служителят по безопасността подготвя доклади за пожарите и пътнотранспортните произшествия в тунелите и за причините за възникването им. В

докладите се предоставя информация и се прави оценка за ефективността на мерките за безопасност.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Докладите по ал. 1 се предават на органа по чл. 3 и органа по чл. 9 до края на март в годината, която следва периода, посочен в доклада.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно изпълнителният директор на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" предава информацията от докладите на Европейската комисия преди края на септември в годината, която следва периода, посочен в доклада.

Раздел VI.

Електронни системи за събиране на такса за изминато разстояние (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 22. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 23. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 24. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 25. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Раздел VI.

Електронни системи за събиране на такса за изминато разстояние (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г.)

Чл. 22. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 23. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 24. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Чл. 25. (Нов - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Допълнителни разпоредби

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) "Тунел" е покрито изкуствено съоръжение за подземно или подводно преминаване на автомобилен път, дължината на което обикновено значително превишава напречните му размери.

2. "Трансевропейска пътна мрежа" е пътната мрежа, определена в раздел 2 на приложение I на Решение № 1692/96/ЕО и илюстрирана от географски карти и/или описана в приложение II на горепосоченото решение.

3. " Аварийни служби " са всички служби на местно равнище, публични или частни, или част от персонала на тунела, които предприемат действия в случай на пътнотранспортно произшествие, включително полицията, службите за пожарна безопасност и защита на населението и спасителните екипи.
4. " Дължина на тунел " е дължината по най-дългата лента, като се взема предвид тази част от нея, която е изцяло покрита.
5. " Интензивност на движението " е средноденонощната годишна интензивност за една лента. При определяне на интензивността на движението всяко моторно превозно средство се смята за една единица от транспортния поток.
6. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) " Персонал на тунела " са служители на организацията, осъществяваща експлоатацията и поддържането на тунела.

Преходни и Заключителни разпоредби

§ 2. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Наредбата се прилага за проектите за тунели, които към датата на влизането ѝ в сила не са утвърдени от председателя на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура".

§ 3. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) За тунелите, които имат утвърдени проекти от председателя на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", и тунелите в строителство към датата на влизане в сила на наредбата:

1. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" възлага оценяване на съответствието на проектите с изискванията на наредбата;
2. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) когато се установи, че даден тунел не отговаря на минималните изисквания за безопасност, посочени в приложение № 1 , председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" въз основа на доклад за съответствие и анализ за риска утвърждава план за привеждане на тунела в съответствие с изискванията на наредбата;
3. разрешение за въвеждане в експлоатация на тунелите по т. 2 се издава съгласно процедурата, описана в приложение № 3 .

§ 4. За тунелите в експлоатация към датата на влизане в сила на наредбата:

1. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" възлага оценяване на съответствието на тунелите в експлоатация с минималните изисквания за безопасност, посочени в наредбата;
2. в случай на несъответствие на някои параметри на тунела с изискванията на наредбата се разработват мерки за повишаване на безопасността в тунела и план за тяхното прилагане;
3. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" одобрява предложените мерки или изисква да бъдат внесени корекции в тях;

4. ако мерките налагат съществени изменения в конструкцията или експлоатацията на тунела, след тяхното изпълнение тунелът се въвежда в експлоатация по процедурата, описана в приложение № 3 ;

5. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" уведомява Европейската комисия за предвидените мерки за последствията от затваряне на основните платна за движение в тунела и графика за изпълнение на набелязаните мерки.

§ 5. Строителните и монтажните работи за обновяване на тунелите по § 3 и 4 се извършва по график и приключва най-късно до април 2014 г.

§ 5а. (Нов - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Задълженията на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" по тази наредба относно автомагистралите по чл. 28б, ал. 1 от Закона за пътищата се осъществяват съобразно разпоредбите на глава четвърта "а" от Закона за пътищата .

§ 6. (Доп. - ДВ, бр. 58 от 2007 г., изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Наредбата се издава на основание чл. 20, ал. 1 от Закона за пътищата и въвежда изискванията на Директива 2004/54/ЕО .

§ 7. Наредбата влиза в сила от датата на обнародване в "Държавен вестник".

§ 8. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Указания по прилагане на наредбата дава председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно изпълнителният директор на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти".

(ОБН. - ДВ, БР. 102 ОТ 2008 Г.)

§ 4. Навсякъде в текста думите "министърът на транспорта" се заменят с "органът по чл. 3".

§ 8. (Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Указания по прилагане на наредбата дава председателят на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно изпълнителният директор на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти".

**НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 1 ОТ 2007 Г. ЗА
МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ТУНЕЛИ ПО
РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА, КОИТО СЪВПАДАТ С ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ПЪТНА
МРЕЖА НА ТЕРИТОРИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, И ЗА ИЗИСКВАНИЯТА КЪМ
СИСТЕМАТА ЗА ЕЛЕКТРОННО СЪБИРАНЕ НА ТАКСА ЗА ИЗМИНАТО РАЗСТОЯНИЕ В
ПЪТНАТА МРЕЖА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 1 ОТ 2007 Г. ЗА
МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ТУНЕЛИ ПО
РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА, КОИТО СЪВПАДАТ С ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ПЪТНА
МРЕЖА НА ТЕРИТОРИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, И ЗА ИЗИСКВАНИЯТА КЪМ
СИСТЕМАТА ЗА ЕЛЕКТРОННО СЪБИРАНЕ НА ТАКСА ЗА ИЗМИНАТО РАЗСТОЯНИЕ В**

ПЪТНАТА МРЕЖА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

(ОБН. - ДВ, БР. 102 ОТ 2008 Г.)

§ 4. Навсякъде в текста думите "министърът на транспорта" се заменят с "органът по чл. 3".

НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 1 ОТ 2007 Г. ЗА МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ТУНЕЛИ ПО РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА, КОИТО СЪВПАДАТ С ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ПЪТНА МРЕЖА НА ТЕРИТОРИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

(ОБН. - ДВ, БР. 8 ОТ 2015 Г., В СИЛА ОТ 30.01.2015 Г.)

§ 17. Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в "Държавен вестник".

Приложение № 1 към чл. 2, ал. 1

(Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.)

Минимални изисквания за безопасност

1. Параметри, които влияят върху безопасността в тунелите

1.1. Минималните изисквания за безопасност в тунелите се определят на основата на системно проучване на всички елементи на системата - технически параметри, състояние на инфраструктурата, условия за експлоатация, участници в движението и автомобили.

1.1.2. Технически параметри:

1. дължина на тунела;
2. брой тръби;
3. брой ленти;
4. геометрия на напречното сечение;
5. надлъжно сечение и план на трасето;
6. вид конструкция;
7. еднопосочно или двупосочно движение;
8. интензивност на движението (включително разпределението ѝ във времето);
9. риск за претоварване (всекидневно или сезонно);
10. необходимо време за пристигане на място на аварийните служби;
11. наличие и процентен дял на тежкотоварни автомобили;

12. наличие, процентен дял и тип автомобили, превозващи опасни товари;
13. пътища за достъп до тунела;
14. широчина на лентите;
15. скорост на движение;
16. географска и метеорологична обстановка.

1.1.3. Когато за даден тунел някой от тези параметри се отличава от минималните изисквания по наредбата, се извършва анализ на рисковете съгласно чл. 17 , за да се установи дали са необходими допълнителни мерки или съоръжения за осигуряване на по-високо равнище на безопасност в тунела. Анализът на рисковете отчита параметрите, които са рискови за възникване на пътнотранспортни произшествия, и последиците от тях върху безопасността на участниците в движението.

1.2. Минимални изисквания.

1.2.1. За осигуряване на минимално равнище на безопасност в тунелите, които попадат в приложното поле на наредбата, се прилагат изискванията, предвидени в приложената информативна обзорна таблица. Възможно е в ограничена степен отклонение от посочените изисквания, при условие че се спази процедурата, описана в чл. 20 .

1.2.2. Не се допускат отклонения от изискванията по наредбата за аварийни станции, пътни знаци, уширения, аварийни изходи, радиоретранслатори, водоснабдяване, вентилация и осветление, когато се изискват.

1.3. Движение.

1.3.1. Когато броят на тежкотоварните автомобили с тегло над 3,5 t надвишава 15 % от средноденонощната годишна интензивност за една лента или ако средноденонощната сезонна интензивност значително надвишава средноденонощната годишна интензивност, се отчита допълнителен риск. Допълнителният риск се отчита при увеличаване на интензивността на движението и при определяне на изискванията към инфраструктурата, експлоатацията и информацията за участниците в движението относно условията за преминаване през тунела.

2. Минимални изисквания към инфраструктурата:

2.1. Брой на тръбите и брой на лентите в тунела:

2.1.1. Основен критерий за определяне на броя на тръбите на тунела е очакваната интензивност на движението. Отчитат се и такива фактори, като процент на товарните автомобили, наклон и дължина на тунела.

2.1.2. Когато 15-годишната прогноза показва, че интензивността на движението ще надхвърли 10 000 автомобили за една пътна лента, трябва да се построи тунел с две тръби за еднопосочно движение за времето, когато тази стойност ще бъде надвишена.

2.1.3. Броят на лентите в тунела, без да се смята аварийната лента, трябва да бъде равен на броя на лентите извън тунела.

2.1.4. Когато условието по т. 2.1.3 не може да бъде изпълнено поради особености на релефа

или по други причини, промяната на броя на лентите трябва да стане извън тунела на достатъчно разстояние, равно на разстоянието, изминато от автомобил, движещ се с максимално разрешената скорост, за 10 s.

2.1.5. Когато изискването в т. 2.1.4 не може да се изпълни поради особеностите на релефа, трябва да се вземат допълнителни мерки за безопасност.

2.2. Геометрия на тунела.

2.2.1. При проектирането на тунела трябва да се обърне специално внимание на влиянието на някои параметри, които оказват влияние върху вероятността от възникване и тежестта на пътнотранспортни произшествия. Параметрите са: план на трасето, напречно сечение, хоризонтално и вертикално разположение, пътища за достъп до тунела, включително и при аварийни ситуации.

2.2.2. Максимално допустимият надлъжен наклон на пътното платно при проектиране на нови тунели е 5 %, с изключение на случаите, когато релефът на местността не позволява друго техническо решение.

1.2.3. За тунели с надлъжен наклон над 3 % се вземат допълнителни мерки за безопасност въз основа на анализ на риска, направен съгласно чл. 17 .

2.2.4. Когато широчината на лентата за бавнодвижещите се автомобили в тунела е по-малка от 3,5 m и е разрешено преминаването на товарни автомобили, се вземат допълнителни мерки за сигурност, които се основават върху анализ на риска.

2.3. Евакуационни пътища и аварийни изходи.

2.3.1. В нови тунели без лента за принудително спиране се предвиждат тротоари, разположени по-високо или на нивото на платното за движение. В случай на произшествие или пожар тротоарите служат за евакуационни пътища, които отвеждат участниците в движението до аварийен изход.

2.3.2. Изискването по т. 2.3.1 не се прилага, когато конструкцията на тунела не позволява изпълнението на тротоари или цената за изпълнението им е неоправдано висока. Това изискване не се прилага и при еднопосочни тунели с постоянно действаща система за видеонаблюдение в тунела и система за затваряне на движението.

2.3.3. За съществуващи тунели без лента за принудително спиране или тротоари се прилагат допълнителни мерки за безопасност.

2.3.4. Аварийните изходи позволяват на участниците в движението да напуснат тунела без превозното средство и осигуряват пешеходен достъп за аварийните служби. Аварийните изходи биват: директен изход от тунела навън, свързващи аварийни галерии между тръбите в тунела, изход към аварийна галерия, обособени ниши в тунелната тръба, които имат връзка с евакуационен път.

2.3.5. Не се допуска изграждането на ниши без връзка с евакуационен път.

2.3.6. Аварийни изходи се предвиждат, ако анализът на риска, включващ анализ за разпространението на дима и скоростта на разпространение при местните условия, показват, че вентилацията и другите съоръжения не са достатъчни за гарантиране на безопасността на участниците в движението.

2.3.7. Аварийни изходи се изграждат за нови тунели, в които очакваната интензивност на движението за една пътна лента е по-голяма от 2000 автомобила.

2.3.8. В съществуващи тунели с дължина над 1000 m и с интензивност над 2000 автомобила за една лента се преценява дали построяването на нови аварийни изходи е възможно и икономически оправдано решение.

2.3.9. Максималното разстояние между аварийните изходи е 500 m.

2.3.10. За недопускане проникването на дим и топлина по пътищата за евакуация аварийните изходи се отделят от тунела с огнеустойчиви врати, непропускащи дим и топлина.

2.4. Достъп на аварийните служби.

2.4.1. В тунели с две тръби на приблизително еднакво ниво трябва да бъдат изградени аварийни галерии между тръбите за достъп на аварийните служби най-много през 1500 m.

2.4.2. Когато географските условия дават възможност, пресичането на разделителната ивица между двете платна за движение трябва да се изпълни преди портала на тунела. Това улеснява достъпа на аварийните служби до тръбите на тунела.

2.5. Уширения на платното за движение.

2.5.1. За нови двупосочни тунели с дължина над 1500 m и с интензивност над 2000 автомобила за една лента трябва да се изградят уширения на разстояния не по-големи от 1000 m в случаите, когато не се предвижда изграждане на лента за принудително спиране в тунела.

2.5.2. В съществуващи двупосочни тунели без лента за принудително спиране с дължина над 1500 m и с интензивност, по-голяма от 2000 автомобила за една пътна лента, трябва да се прецени дали изпълнението на уширения е възможно и икономически оправдано решение.

2.5.3. Уширения на платното за движение не се предвиждат, ако разликата между широчината на пътното платно и широчината на активните ленти за движение в тунела е равна най-малко на 3,00 m или ако конструкцията на тунела не позволява изпълнение на уширения или разходите са неоправдано високи.

2.5.4. На всяко уширение се устройва аварийна станция.

2.6. Дренаж.

2.6.1. Когато в тунела е разрешен превозът на опасни товари, отвеждането на запалими и токсични течности трябва да се осигурява от добре изчислени канавки или чрез прилагане на други средства (хидрозатвори), разположени в неговото сечение. Системата за дренаж трябва да се проектира и поддържа така, че да ограничава разпространението на огъня и проникването на запалимите и токсични течности във вътрешността на тръбите или между тръбите на тунела.

2.6.2. Когато изискването на т. 2.6.1 не може да бъде спазено в съществуващи тунели или може да бъде спазено с цената на неоправдано високи разходи, трябва да се направи анализ на рисковете и да се вземе решение дали да се разреши и при какви условия превозът на опасни товари.

2.7. Пожароустойчивост на структурите.

2.7.1. Тунелите трябва имат висока степен на устойчивост срещу пожар, особено когато локално срутване в тунела може да доведе до компрометиране на цялата конструкция, напр. при тунели, покрити с вода, или тунели, разположени в близост до други конструкции.

2.8. Осветление.

2.8.1. Нормалното осветление трябва да осигурява на водачите достатъчна видимост през деня и нощта на входа и във вътрешността на тунела.

2.8.2. Аварийното осветление трябва да осигурява минималната необходима видимост за евакуиране на участниците в движението с превозните им средства в случай на спиране на електрозахранването.

2.8.3. В тунелите трябва да бъде инсталирано евакуационно осветление, например светещи бализи, поставени на височина не повече от 1,5 m, които да указват пешеходните евакуационни пътища.

2.9. Вентилация.

2.9.1. При проектирането, строителството и експлоатацията на вентилационната система се взема предвид контролът:

1. на изхвърлените от автомобилите газове при нормално движение и в часовете с максимално движение;
2. на изхвърлените от автомобилите газове, когато движението е спряно поради авария или пътнотранспортно произшествие;
3. на топлината и на дима в случай на пожар.

2.9.2. Механична вентилационна система се инсталира във всички тунели с дължина над 1000 m, в които интензивността на движението е по-голяма от 2000 автомобиля за една лента.

2.9.3. В тунели с двупосочно или натоварено еднопосочно движение се разрешава надлъжна вентилация само ако анализът на рисковете съгласно чл. 17 показва, че това е допустимо и/или са взети специфични мерки, като подходящо управление на движението, по-къси разстояния между аварийните изходи, аварийни димоотводи на равни разстояния.

2.9.4. Напречните или полунапречните вентилационни системи се използват в тунели, където е необходима механична вентилационна система и където не е разрешена надлъжната вентилационна система съгласно т. 2.9.3. Тези системи трябва да са в състояние да отвеждат дима в случай на пожар.

2.9.5. За тунелите с двупосочно движение, дължина над 3000 m и интензивност над 2000 автомобиля за една лента, в които има контролен център и напречна или полунапречна вентилация, се вземат следните минимални мерки за вентилацията:

1. инсталират се въздухоотводи и димоотводи, които могат да се управляват поотделно или на групи;
2. надлъжната скорост на въздуха постоянно се контролира и се регулира управлението на вентилационната система (въздухоотводи, димоотводи, вентилатори и др.).

2.10. Аварийни станции.

2.10.1. Аварийните станции трябва да разполагат с телефони за спешна помощ и пожарогасители, но те не могат да защитят участниците в движението в случай на пожар.

2.10.2. Аварийните станции може да представляват шкаф върху страничната стена на тунела или, за предпочитане, да бъдат устроени в специални ниши в стените на тунела. Те трябва да имат най-малко един телефон за спешна помощ и два пожарогасителя.

2.10.3. Аварийните станции се поставят близо до порталите на тунелите и във вътрешността на разстояния не по-големи от 150 m за нови тунели и не повече от 250 m за съществуващи тунели.

2.11. Водоснабдяване.

2.11.1. За всички тунели се осигурява водоснабдяване. Противопожарните хидранти се разполагат близо до челата и във вътрешността на тунелите на разстояния, които не надвишават 250 m. Водоснабдяването може да се осигури от водопровод или резервоар, съоръжен с необходимите съоръжения за подаване на вода в тръбопроводите.

2.12. Пътни знаци.

2.12.1. За обозначаване на организацията на движение и на съоръженията в тунелите се използват пътни знаци, посочени в приложение № 3 .

2.13. Контролен център.

2.13.1. Всички тунели с дължина, по-голяма от 3000 m, и с интензивност над 2000 автомобила за лента трябва да имат контролен център.

2.13.2. Наблюдението на повече от един тунел може да бъде централизирано в един контролен център.

2.14. Системи за наблюдение.

2.14.1. Във всички тунели, които разполагат с контролен център, се инсталират системи за видеонаблюдение и системи за автоматично откриване на смущения в движението (като спрели в тунела автомобили) и пожар.

2.14.2. Във всички тунели, които не разполагат с контролен център, се инсталират системи за автоматично откриване на пожар. Задействането на механичната вентилация за овладяване на дима е независимо от автоматичното задействане на вентилацията за овладяване на замърсителите.

2.15. Съоръжения за затваряне на тунела.

2.15.1. Във всички тунели с дължина над 1000 m се инсталират светофари пред входа така, че тунелите да могат да бъдат затворени при авария. За спазване на наложените ограничения на движението могат да се монтират допълнителни средства, като електронни информационни табла и бариери.

2.15.2. Препоръчва се поставяне на съоръжения за спиране на движението на разстояния не по-големи от 1000 m във вътрешността на всички тунели с дължина над 3000 m с интензивност

на движението над 2000 автомобиля на лента, които разполагат с контролен център. Тези съоръжения могат да бъдат светофари и допълнителни средства, като високоговорители, електронни информационни табла и бариери.

2.16. Комуникационни системи.

2.16.1. Във всеки тунел с дължина над 1000 m и с интензивност на движението над 2000 автомобиля за лента се инсталират съоръжения за радиопредаване на честотите на аварийните служби.

2.16.2. Когато в тунела има контролен център, трябва да е възможно прекъсването на радиоканалите за участниците в движението за предаване на съобщения от аварийните служби.

2.16.3. Аварийните галерии и другите съоръжения, където участниците в движението трябва да изчакат при евакуация, преди да излязат извън тунела, трябва да бъдат снабдени с високоговорители за информация на евакуираните лица.

2.17. Електрозахранване и електрически вериги.

2.17.1. Всички тунели трябва да имат аварийно електрозахранване, което е в състояние да осигури действието на аварийните съоръжения, докато участниците в движението бъдат евакуирани извън тунела.

2.17.2. Електрическите вериги, измервателните вериги и контролните вериги се проектират така, че локално спиране на някоя от тях да не доведе до преустановяване на работата на незасегнатите вериги.

2.18. Пожароустойчивост на съоръженията.

2.18.1. Равнището на пожароустойчивост на всички съоръжения в тунела трябва да отговаря на технологичните възможности, за да могат да работят в случай на пожар.

2.19. Информативна обзорна таблица за минималните изисквания.

Таблицата съдържа информативен обзор на минималните изисквания, предвидени в предишните точки.

Обобщение на минималните изисквания		Движение ≤ 2000 ППС на лента 500 - 1000 m		Движение ≥ 2000 ППС на лента 500 - 1000 m 1000 - 3000 m >3000 m			Условия, при които прилагането става задължително, или забележки
Две или повече тръби	Точка 2.1						Задължително е, когато 15-годишната прогноза показва движение >10 000 ППС за лента
Наклон ≤ 5 %	Точка 2.2.2	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, освен ако географските условия не позволяват това
Тротоари	Точка 2.3.1	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, когато няма лента за принудително спиране, освен ако не е спазено условието в точка 2.3.1
	Точка 2.3.3						В съществуващи тунели, които нямат лента за принудително спиране или тротоар, се вземат допълнителни мерки за безопасност
Аварийни изходи	Точка 2.3.3 - Точка 2.3.9	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Построяване на аварийни изходи в съществуващи тунели - прави се оценка за всеки случай поотделно
Конструктивни	Аварийни галерии	Точка 2.4.1	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително /	Задължително е за	Задължително в тунели с две тръби с дължина над 1500 m

изисквания	между тръбите най-малко на всеки 1500 m			Задължително е за всички тунели		Задължително е за всички тунели	всички тунели	
	Възможност за пресичане на централната разделителна ивица извън порталите на тунела	Точка 2.4.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е, но има изключения	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за тунели с две или повече тръби, където географските условия позволяват
	Уширения на платното най-малко на всеки 1000 m	Точка 2.5	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително/Задължително е за всички тунели	Не е задължително / Задължително е за всички тунели	Задължително е в нови тунели с двупосочно движение, по-дълги от 1500 m, които нямат ленти за принудително спиране. В съществуващи двупосочни тунели, по-дълги от 1500 m, в зависимост от анализа на риска. Както за новите тунели, така и за съществуващите тунели, зависи от възможността за по-голяма ширина на тунела
	Дренажи за запалими и токсични течности	Точка 2.6	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е за тунели, в които е разрешено превозването на опасни товари
	Пожароустойчивост на конструкцията	Точка 2.7	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е, когато локални разрушения могат да имат катастрофални последиствия
Обобщение на минималните изисквания			Движение <= 2000 ППС за една лента 500 - 1000 m		Движение >= 2000 ППС за една лента 500 - 1000 m 1000 - 3000 m >3000 m			Условия, при които прилагането става задължително, или забележки
Осветление	Осветление	Точка 2.8.1	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Аварийно осветление	Точка 2.8.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Осветление за евакуация	Точка 2.8.3	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
Вентилация	Механична вентилация	Точка 2.9	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Специално условие за (полу) напречна вентилация	Точка 2.9.5	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително в двупосочни тунели, в които има контролен център
Аварийни станции	Най-малко на всеки 150 m	Точка 2.10	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Снабдени с телефон и 2 пожарогасителя. В съществуващите тунели максималното разстояние между аварийните станции е 250 m
	Захранване с вода	Точка 2.11	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Ако не е осигурен водопровод, е задължително доставянето на достатъчно вода по друг начин
Пътни знаци		Точка 2.12	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	За всички предвидени съоръжения за безопасност за участниците в движението в тунела (виж приложение III)
	Контролен център	Точка 2.13	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Наблюдението на няколко тунела може да се централизира в един контролен център
Системи за управление	Видеонаблюдение	Точка 2.14.1	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за тунели, в които има контролен център
	Автоматично откриване на ПТП и/или на пожар	Точка 2.14.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Една или двете системи са задължителни в тунели, в които има контролен център
Съоръжения за затваряне на тунела	Сигнализация на движението преди входовете	Точка 2.15.1	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Сигнализация вътре в тунела най-малко на всеки 1000 m	Точка 2.15.2	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Препоръчва се	Препоръчително е за тунели с контролен център и дължина, по-голяма от 3000 m
Обобщение на минималните изисквания			Движение <= 2000		Движение >= 2000			Допълнителни условия за изпълнение

малните изисквания		ППС на лента 500 - 1000 m		ППС на лента 500 - 1000 m		1000 - 3000 m		>3000 m		на задължението или коментари
Комуни- кационни системи	Радиовръз- ки за ава- рийната служба	Точка	Не е задъл- жително	Не е задъл- жително	Не е задъл- жително	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели			
	Радиосъоб- щения за аварийни ситуации за участни- ците в движението	Точка 2.16.2	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължително, където има радиораз- пръскване за участниците в движе- нието и където има контролен център	
	Високого- ворители в галериите и изходите	Точка 2.16.3	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължително, когато евакуираните участници в движението трябва да из- чакат преди да бъдат изведени от тунела	
Аварийно електро- захранване		Точка 2.17	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Да осигури действието на съоръже- нията за безопасност през време на евакуацията на хората, които са в тунела	
Пожароустойчивост на съоръженията		Точка 2.18	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	Задължител- но е за всички тунели	С цел да поддържа необходимите функции за безопасно действие	

3. Минимални изисквания към експлоатацията на тунелите

3.1. Средства за експлоатация.

3.1.1. Експлоатацията на тунела се организира така, че да осигури непрекъснатост и безопасност на движението в тунела. Персоналът, занимаващ се с експлоатацията на тунела, и аварийните служби трябва да получат подходяща първоначална и последваща подготовка.

3.2. Аварийни планове.

3.2.1. За тунелите се изработват аварийни планове. За трансграничните тунели двете държави подготвят един общ аварийен план.

3.3. Работа в тунелите.

3.3.1. Частичното или цялостното затваряне на пътните ленти поради планирани строителни работи или работи по поддържането винаги започва извън тунела. За тази цел могат да бъдат използвани електронни информационни табла, светофари и механични бариери.

3.4. Управление при пътнотранспортни произшествия и аварии.

3.4.1. В случай на пътнотранспортно произшествие или авария засегнатата тръба/и на тунела трябва да бъдат незабавно затворени за движение. Това може да стане чрез едновременно задействане на съоръженията за затваряне на движението преди входа/вховете и във вътрешността на тунела с цел възможно най-бързо блокиране на движението.

3.4.2. В тунели с дължина, по-малка от 1000 m, затварянето може да бъде осъществено по други начини. Движението се управлява така, че незасегнатите автомобили да могат бързо да напуснат тунела.

3.4.3. Времето за достъп на аварийните служби при инцидент в даден тунел трябва да бъде възможно най-кратко и да бъде измервано чрез периодични тренировки. То може да се измерва и при инцидент.

3.4.4. За тунелите с двупосочно движение с интензивност над 2000 автомобила за лента се прави анализ на рисковете съгласно чл. 17, за да се установи дали трябва да се разположат два екипа на аварийните служби в двата края на тунела.

3.5. Дейност на контролния център.

3.5.1. За всички тунели, включително и за трансграничните тунели, положението във всеки момент трябва да се управлява изцяло от един контролен център.

3.6. Затваряне на тунелите.

3.6.1. В случай на затваряне на даден тунел (краткосрочно или продължително) участниците в движението се уведомяват за най-добрите възможни обходни маршрути посредством лесно достъпни информационни системи.

3.6.2. Във всеки аварийен план се посочват обходни маршрути, които осигуряват непрекъснатост на движението с възможно най-малко вторични въздействия върху безопасността на района, където е отклонено движението.

3.6.3. Трябва да се избягват случаите на затваряне на трансграничен тунел поради лоши метеорологични условия.

3.7. Превоз на опасни товари.

3.7.1. Преди да се установят изискванията и ограниченията за превоз на опасни товари през тунела, органът по чл. 3 възлага на комисия от експерти да направи анализ на рисковете по одобрена методика съгласно чл. 18 . На основата на анализа тунелите се категоризират на пет категории съгласно Европейската спогодба за превоз на опасни товари по шосе. Един и същи тунел може да бъде определен към повече от една тунелна категория в зависимост от часовете на деня, дните на седмицата или месеците.

3.7.2. Пътните знаци и сигнали, предназначени да забранят достъпа до тунелите на превозни средства, превозващи опасни товари, се поставят преди отклонения, където е възможен избор на алтернативен път (приложение № 3). Забраните трябва да бъдат публикувани официално и да са публично достояние.

3.7.3. При превоз на опасни товари се спазват изискванията на Европейската спогодба за превоз на опасни товари по шосе (обн., ДВ, бр. 73 от 1995 г.; попр., бр. 63 от 2005 г.) и на Наредба № 40 от 2004 г. за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари (ДВ, бр. 15 от 2004 г.). Независимо от направената категоризация на тунелите административният орган разглежда индивидуално всеки конкретен случай.

3.8. Изпреварване в тунелите.

3.8.1. За да се вземе решение дали да се разреши на тежкотоварни автомобили да изпреварват в тунели с многолентово движение в двете посоки, се прави анализ на рисковете.

3.9. Дистанция между автомобилите и максимално разрешена скорост.

3.9.1. С помощта на указателна сигнализация може да се отправят препоръки към участниците в движението за подходящата скорост и дистанцията между автомобилите. Ако е необходимо, могат да се въвеждат ограничения или забрани.

3.9.2. Дистанцията между леките автомобили трябва да е равна на разстоянието, изминавано за две секунди с разрешената скорост на движение. За товарните автомобили тази дистанция се удвоява.

3.9.3. Минималната дистанция между автомобилите трябва да е равна на 5 m в случай на спиране в тунела, освен ако това е невъзможно поради аварийно спиране.

4. Информационни кампании

4.1. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.)

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Агенция "Пътна инфраструктура", съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" съвместно с МВР - КАТ трябва редовно да организират информационни кампании за безопасност на движение в тунели и да поддържат сътрудничество с международните организации, които работят в тази област. Тези кампании трябва да разясняват подходящото поведение на участниците в движението при преминаване през тунел, особено при аварийни ситуации: повреда на автомобила, задръстване, пътнотранспортно произшествие или пожар.

4.2. Информациите за наличните съоръжения за безопасност и за подходящото поведение на участниците в движението трябва да се предоставят на удобни за тях места, например на площадките за отдых преди тунелите, на входовете на тунелите при необходимост от използване на обходни маршрути или по Интернет.

Приложение № 2 към чл. 2, ал. 2

(Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Поставяне на знаци в тунелите

Общи изисквания

1. Предварителна сигнализация

1.1. В предупредителната зона преди входа на пътен тунел се поставят указателни и предупредителни знаци съгласно Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци в посока към портала напред, както следва:



A38 Тунел

(Съгласно чл. 47, ал. 1 от Наредба № 18) Пътен знак A38 "Тунел" се използва за сигнализиране на тунел. Под него се поставя допълнителна табела T1, която указва разстоянието до тунела.

При сигнализиране на тунел по автомагистрала пътен знак A38 се поставя на разстояние 1000 m преди входа на тунела и се повтаря на 500 m преди него.



Д6 Край на автомагистралата на 500 m

(Съгласно чл. 10 от Наредба № 18) Пътен знак Д6 "Край на автомагистрала" се използва за сигнализиране на мястото, от което престават да действат правилата за движение по автомагистрала.

След знака е забранено движението със скорост, по-висока от разрешената за първокласни пътища.

За предварително сигнализиране пътен знак Д6 задължително се поставя на разстояние 1500 m преди края на автомагистралата, като това разстояние се указва с допълнителната табела Т1.



Д9 "Тунел", Т2 и Т17 - дължина на тунела

(Съгласно чл. 110 от Наредба № 18) Пътен знак Д9 "Тунел" се използва за сигнализиране на тунел с дължина, по-голяма от 70 m, в който от водачите на пътни автомобили се изисква да спазват специалните правила за движение в тунел съгласно раздел XV от глава втора от ЗДвП. Пътният знак се поставя пред входа на тунела.

В долната част на пътен знак Д9 или с допълнителните табели Т2 и Т17 могат да се указват дължината и наименованието на тунела.

1.2. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Въвеждат се задължителни ограничения на скоростта на движение на пътни превозни средства, както следва:

1.2.1. За еднопосочни тунели с лента за принудително спиране:

1.2.1.1. на 500 m от портала на тунела от 130 на 110 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.1.2. на 100 m от портала на тунела от 110 на 100 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.1.3. на всеки 200 m в тунела с хоризонтална маркировка се изписва ограничението на скоростта - 100 km/h.

1.2.2. За еднопосочни тунели без лента за принудително спиране:

1.2.2.1. на 500 m от портала на тунела от 130 на 110 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.2.2. на 100 m от портала на тунела от 110 на 90 km/h със знак B26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.2.3. на всеки 200 m в тунела с хоризонтална маркировка се изписва ограничението на скоростта - 90 km/h.

1.3. Забранява изграждането на крайпътни обекти и на пътни връзки към тях, както и на рекламни съоръжения на 1300 m преди входа на тунела (min 300 m преди зоната на предупредителната вертикална сигнализация), а за рекламните съоръжения забраната важи и над, и около портала.

2. Знаци за обозначаване на маршрути за превоз на опасни товари:



B13 Забранено е влизането на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак опасни товари

(Съгласно чл. 66 от Наредба № 18) Пътни знаци B13 "Забранено е влизането на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак опасни товари" и B14 "Забранено е влизането на изобразените пътни превозни средства" се използват за въвеждане на забрана за влизане в пътния участък на изобразените със съответния символ пътни превозни средства.

Под пътен знак B13 с допълнителна табела може да се указват идентификационният код и видът на опасния товар, за който се отнася въведената забрана.

(Съгласно чл. 73 от Наредба № 18) Пътни знаци B13 освен в началото на пътния участък, в който трябва да се въведе забраната, могат да се поставят и предварително на предходното кръстовище, като разстоянието до мястото на въвеждане на забраната се указва с допълнителна табела T1.



Г20 Задължителна посока за движение на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак за опасен товар

(Съгласно чл. 97 от Наредба № 18) Пътен знак Г20 "Задължителна посока за движение на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак за опасни товари" се използва за въвеждане на задължителна посока на движение на указаните пътни превозни средства. За указване на задължителната посока на движение се използват изображенията на пътни знаци Г1, Г2 и Г3.

Когато достъпът до тунела е забранен или се препоръчват алтернативни пътища, към знаците се поставя допълнителна табела, на която се означава категорията на тунела съгласно

направената класификация по т. 3.7.1 на приложение № 1 .

3. Знаци и табели за обозначаване на съоръжения в тунела (съгл. ДИРЕКТИВА 2004/54/ЕО):

1. Аварийни станции

Аварийните станции се сигнализират с информационни знаци, които са знаци F съгласно Виенската конвенция, и обозначават съоръженията на разположение на участниците в движението, като:

Телефон за спешна помощ



Пожарогасител

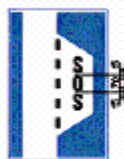


2. В аварийните станции, които са разделени от тунела чрез врата, максимално ясно четлив текст на съответните езици сочи, че аварийната станция не осигурява защита в случай на пожар.

"ТАЗИ ЗОНА НЕ ОСИГУРЯВА НИКАКВА ЗАЩИТА СРЕЩУ ПОЖАР! Следвайте знаците, за да стигнете до аварийните изходи"

3. Уширения на пътното платно

Знаците, които сигнализират уширение на пътното платно, следва да бъдат знаци E съгласно Виенската конвенция. Телефоните и пожарогасителите се обозначават чрез допълнителна табела или са вписани в самия знак.



4. Аварийни изходи

Знаците, които сигнализират аварийни изходи, следва да бъдат знаци G съгласно Виенската конвенция:



5. Необходимо е също на страничните стени на тунела да се сигнализират двата най-близки изхода:



6. Знаци за сигнализиране на пътища

Тези знаци могат да бъдат кръгли или правоъгълни



7. Електронни информационни табла

Всички електронни информационни табла дават ясни пояснения за информация на участниците в движението в тунела за задръстване, за повреда, за пътнотранспортно произшествие, за пожар и за всякаква друга опасност.

Приложение № 1 към чл. 2, ал. 1

(Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.)

Минимални изисквания за безопасност

1. Параметри, които влияят върху безопасността в тунелите

1.1. Минималните изисквания за безопасност в тунелите се определят на основата на системно проучване на всички елементи на системата - технически параметри, състояние на инфраструктурата, условия за експлоатация, участници в движението и автомобили.

1.1.2. Технически параметри:

1. дължина на тунела;
2. брой тръби;
3. брой ленти;
4. геометрия на напречното сечение;
5. надлъжно сечение и план на трасето;
6. вид конструкция;
7. еднопосочно или двупосочно движение;
8. интензивност на движението (включително разпределението ѝ във времето);
9. риск за претоварване (всекидневно или сезонно);
10. необходимо време за пристигане на място на аварийните служби;
11. наличие и процентен дял на тежкотоварни автомобили;
12. наличие, процентен дял и тип автомобили, превозващи опасни товари;
13. пътища за достъп до тунела;
14. ширина на лентите;
15. скорост на движение;
16. географска и метеорологична обстановка.

1.1.3. Когато за даден тунел някой от тези параметри се отличава от минималните изисквания по наредбата, се извършва анализ на рисковете съгласно чл. 17 , за да се установи дали са необходими допълнителни мерки или съоръжения за осигуряване на по-високо равнище на безопасност в тунела. Анализът на рисковете отчита параметрите, които са рискови за възникване на пътнотранспортни произшествия, и последиците от тях върху безопасността на участниците в движението.

1.2. Минимални изисквания.

1.2.1. За осигуряване на минимално равнище на безопасност в тунелите, които попадат в приложното поле на наредбата, се прилагат изискванията, предвидени в приложената информативна обзорна таблица. Възможно е в ограничена степен отклонение от посочените изисквания, при условие че се спази процедурата, описана в чл. 20 .

1.2.2. Не се допускат отклонения от изискванията по наредбата за аварийни станции, пътни знаци, уширения, аварийни изходи, радиоретранслатори, водоснабдяване, вентилация и

осветление, когато се изискват.

1.3. Движение.

1.3.1. Когато броят на тежкотоварните автомобили с тегло над 3,5 t надвишава 15 % от средноденоношната годишна интензивност за една лента или ако средноденоношната сезонна интензивност значително надвишава средноденоношната годишна интензивност, се отчита допълнителен риск. Допълнителният риск се отчита при увеличаване на интензивността на движението и при определяне на изискванията към инфраструктурата, експлоатацията и информацията за участниците в движението относно условията за преминаване през тунела.

2. Минимални изисквания към инфраструктурата:

2.1. Брой на тръбите и брой на лентите в тунела:

2.1.1. Основен критерий за определяне на броя на тръбите на тунела е очакваната интензивност на движението. Отчитат се и такива фактори, като процент на товарните автомобили, наклон и дължина на тунела.

2.1.2. Когато 15-годишната прогноза показва, че интензивността на движението ще надхвърли 10 000 автомобиля за една пътна лента, трябва да се построи тунел с две тръби за еднопосочно движение за времето, когато тази стойност ще бъде надвишена.

2.1.3. Броят на лентите в тунела, без да се смята аварийната лента, трябва да бъде равен на броя на лентите извън тунела.

2.1.4. Когато условието по т. 2.1.3 не може да бъде изпълнено поради особености на релефа или по други причини, промяната на броя на лентите трябва да стане извън тунела на достатъчно разстояние, равно на разстоянието, изминато от автомобил, движещ се с максимално разрешената скорост, за 10 s.

2.1.5. Когато изискването в т. 2.1.4 не може да се изпълни поради особеностите на релефа, трябва да се вземат допълнителни мерки за безопасност.

2.2. Геометрия на тунела.

2.2.1. При проектирането на тунела трябва да се обърне специално внимание на влиянието на някои параметри, които оказват влияние върху вероятността от възникване и тежестта на пътнотранспортни произшествия. Параметрите са: план на трасето, напречно сечение, хоризонтално и вертикално разположение, пътища за достъп до тунела, включително и при аварийни ситуации.

2.2.2. Максимално допустимият надлъжен наклон на пътното платно при проектиране на нови тунели е 5 %, с изключение на случаите, когато релефът на местността не позволява друго техническо решение.

1.2.3. За тунели с надлъжен наклон над 3 % се вземат допълнителни мерки за безопасност въз основа на анализ на риска, направен съгласно чл. 17 .

2.2.4. Когато широчината на лентата за бавнодвижещите се автомобили в тунела е по-малка от 3,5 m и е разрешено преминаването на товарни автомобили, се вземат допълнителни мерки за сигурност, които се основават върху анализ на риска.

2.3. Евакуационни пътища и аварийни изходи.

2.3.1. В нови тунели без лента за принудително спиране се предвиждат тротоари, разположени по-високо или на нивото на платното за движение. В случай на произшествие или пожар тротоарите служат за евакуационни пътища, които отвеждат участниците в движението до аварийен изход.

2.3.2. Изискването по т. 2.3.1 не се прилага, когато конструкцията на тунела не позволява изпълнението на тротоари или цената за изпълнението им е неоправдано висока. Това изискване не се прилага и при еднопосочни тунели с постоянно действаща система за видеонаблюдение в тунела и система за затваряне на движението.

2.3.3. За съществуващи тунели без лента за принудително спиране или тротоари се прилагат допълнителни мерки за безопасност.

2.3.4. Аварийните изходи позволяват на участниците в движението да напуснат тунела без превозното средство и осигуряват пешеходен достъп за аварийните служби. Аварийните изходи биват: директен изход от тунела навън, свързващи аварийни галерии между тръбите в тунела, изход към аварийна галерия, обособени ниши в тунелната тръба, които имат връзка с евакуационен път.

2.3.5. Не се допуска изграждането на ниши без връзка с евакуационен път.

2.3.6. Аварийни изходи се предвиждат, ако анализът на риска, включващ анализ за разпространението на дима и скоростта на разпространение при местните условия, показват, че вентилацията и другите съоръжения не са достатъчни за гарантиране на безопасността на участниците в движението.

2.3.7. Аварийни изходи се изграждат за нови тунели, в които очакваната интензивност на движението за една пътна лента е по-голяма от 2000 автомобила.

2.3.8. В съществуващи тунели с дължина над 1000 m и с интензивност над 2000 автомобила за една лента се преценява дали построяването на нови аварийни изходи е възможно и икономически оправдано решение.

2.3.9. Максималното разстояние между аварийните изходи е 500 m.

2.3.10. За недопускане проникването на дим и топлина по пътищата за евакуация аварийните изходи се отделят от тунела с огнеустойчиви врати, непропускащи дим и топлина.

2.4. Достъп на аварийните служби.

2.4.1. В тунели с две тръби на приблизително еднакво ниво трябва да бъдат изградени аварийни галерии между тръбите за достъп на аварийните служби най-много през 1500 m.

2.4.2. Когато географските условия дават възможност, пресичането на разделителната ивица между двете платна за движение трябва да се изпълни преди портала на тунела. Това улеснява достъпа на аварийните служби до тръбите на тунела.

2.5. Уширения на платното за движение.

2.5.1. За нови двупосочни тунели с дължина над 1500 m и с интензивност над 2000 автомобила за една лента трябва да се изградят уширения на разстояния не по-големи от 1000 m в

случаите, когато не се предвижда изграждане на лента за принудително спиране в тунела.

2.5.2. В съществуващи двупосочни тунели без лента за принудително спиране с дължина над 1500 m и с интензивност, по-голяма от 2000 автомобиля за една пътна лента, трябва да се прецени дали изпълнението на уширения е възможно и икономически оправдано решение.

2.5.3. Уширения на платното за движение не се предвиждат, ако разликата между широчината на пътното платно и широчината на активните ленти за движение в тунела е равна най-малко на 3,00 m или ако конструкцията на тунела не позволява изпълнение на уширения или разходите са неоправдано високи.

2.5.4. На всяко уширение се устройва аварийна станция.

2.6. Дренаж.

2.6.1. Когато в тунела е разрешен превозът на опасни товари, отвеждането на запалими и токсични течности трябва да се осигурява от добре изчислени канавки или чрез прилагане на други средства (хидрозатвори), разположени в неговото сечение. Системата за дренаж трябва да се проектира и поддържа така, че да ограничава разпространението на огъня и проникването на запалимите и токсични течности във вътрешността на тръбите или между тръбите на тунела.

2.6.2. Когато изискването на т. 2.6.1 не може да бъде спазено в съществуващи тунели или може да бъде спазено с цената на неоправдано високи разходи, трябва да се направи анализ на рисковете и да се вземе решение дали да се разреши и при какви условия превозът на опасни товари.

2.7. Пожароустойчивост на структурите.

2.7.1. Тунелите трябва имат висока степен на устойчивост срещу пожар, особено когато локално срутване в тунела може да доведе до компрометиране на цялата конструкция, напр. при тунели, покрити с вода, или тунели, разположени в близост до други конструкции.

2.8. Осветление.

2.8.1. Нормалното осветление трябва да осигурява на водачите достатъчна видимост през деня и нощта на входа и във вътрешността на тунела.

2.8.2. Аварийното осветление трябва да осигурява минималната необходима видимост за евакуиране на участниците в движението с превозните им средства в случай на спиране на електрозахранването.

2.8.3. В тунелите трябва да бъде инсталирано евакуационно осветление, например светещи бализи, поставени на височина не повече от 1,5 m, които да указват пешеходните евакуационни пътища.

2.9. Вентилация.

2.9.1. При проектирането, строителството и експлоатацията на вентилационната система се взема предвид контролът:

1. на изхвърлените от автомобилите газове при нормално движение и в часовете с максимално движение;

2. на изхвърлените от автомобилите газове, когато движението е спряно поради авария или пътнотранспортно произшествие;

3. на топлината и на дима в случай на пожар.

2.9.2. Механична вентилационна система се инсталира във всички тунели с дължина над 1000 m, в които интензивността на движението е по-голяма от 2000 автомобиля за една лента.

2.9.3. В тунели с двупосочно или натоварено еднопосочно движение се разрешава надлъжна вентилация само ако анализът на рисковете съгласно чл. 17 показва, че това е допустимо и/или са взети специфични мерки, като подходящо управление на движението, по-къси разстояния между аварийните изходи, аварийни димоотводи на равни разстояния.

2.9.4. Напречните или полунапречните вентилационни системи се използват в тунели, където е необходима механична вентилационна система и където не е разрешена надлъжната вентилационна система съгласно т. 2.9.3. Тези системи трябва да са в състояние да отвеждат дима в случай на пожар.

2.9.5. За тунелите с двупосочно движение, дължина над 3000 m и интензивност над 2000 автомобиля за една лента, в които има контролен център и напречна или полунапречна вентилация, се вземат следните минимални мерки за вентилацията:

1. инсталират се въздухоотводи и димоотводи, които могат да се управляват поотделно или на групи;

2. надлъжната скорост на въздуха постоянно се контролира и се регулира управлението на вентилационната система (въздухоотводи, димоотводи, вентилатори и др.).

2.10. Аварийни станции.

2.10.1. Аварийните станции трябва да разполагат с телефони за спешна помощ и пожарогасители, но те не могат да защитят участниците в движението в случай на пожар.

2.10.2. Аварийните станции може да представляват шкаф върху страничната стена на тунела или, за предпочитане, да бъдат устроени в специални ниши в стените на тунела. Те трябва да имат най-малко един телефон за спешна помощ и два пожарогасителя.

2.10.3. Аварийните станции се поставят близо до порталите на тунелите и във вътрешността на разстояния не по-големи от 150 m за нови тунели и не повече от 250 m за съществуващи тунели.

2.11. Водоснабдяване.

2.11.1. За всички тунели се осигурява водоснабдяване. Противопожарните хидранти се разполагат близо до челата и във вътрешността на тунелите на разстояния, които не надвишават 250 m. Водоснабдяването може да се осигури от водопровод или резервоар, съоръжен с необходимите съоръжения за подаване на вода в тръбопроводите.

2.12. Пътни знаци.

2.12.1. За обозначаване на организацията на движение и на съоръженията в тунелите се използват пътни знаци, посочени в приложение № 3 .

2.13. Контролен център.

2.13.1. Всички тунели с дължина, по-голяма от 3000 m, и с интензивност над 2000 автомобила за лента трябва да имат контролен център.

2.13.2. Наблюдението на повече от един тунел може да бъде централизирано в един контролен център.

2.14. Системи за наблюдение.

2.14.1. Във всички тунели, които разполагат с контролен център, се инсталират системи за видеонаблюдение и системи за автоматично откриване на смущения в движението (като спрели в тунела автомобили) и пожар.

2.14.2. Във всички тунели, които не разполагат с контролен център, се инсталират системи за автоматично откриване на пожар. Задействането на механичната вентилация за овладяване на дима е независимо от автоматичното задействане на вентилацията за овладяване на замърсителите.

2.15. Съоръжения за затваряне на тунела.

2.15.1. Във всички тунели с дължина над 1000 m се инсталират светофари пред входа така, че тунелите да могат да бъдат затворени при авария. За спазване на наложените ограничения на движението могат да се монтират допълнителни средства, като електронни информационни табла и бариери.

2.15.2. Препоръчва се поставяне на съоръжения за спиране на движението на разстояния не по-големи от 1000 m във вътрешността на всички тунели с дължина над 3000 m с интензивност на движението над 2000 автомобила на лента, които разполагат с контролен център. Тези съоръжения могат да бъдат светофари и допълнителни средства, като високоговорители, електронни информационни табла и бариери.

2.16. Комуникационни системи.

2.16.1. Във всеки тунел с дължина над 1000 m и с интензивност на движението над 2000 автомобила за лента се инсталират съоръжения за радиопредаване на честотите на аварийните служби.

2.16.2. Когато в тунела има контролен център, трябва да е възможно прекъсването на радиоканалите за участниците в движението за предаване на съобщения от аварийните служби.

2.16.3. Аварийните галерии и другите съоръжения, където участниците в движението трябва да изчакат при евакуация, преди да излязат извън тунела, трябва да бъдат снабдени с високоговорители за информация на евакуираните лица.

2.17. Електрозахранване и електрически вериги.

2.17.1. Всички тунели трябва да имат аварийно електрозахранване, което е в състояние да осигури действието на аварийните съоръжения, докато участниците в движението бъдат евакуирани извън тунела.

2.17.2. Електрическите вериги, измервателните вериги и контролните вериги се проектират

така, че локално спиране на някоя от тях да не доведе до преустановяване на работата на незасегнатите вериги.

2.18. Пожароустойчивост на съоръженията.

2.18.1. Равнището на пожароустойчивост на всички съоръжения в тунела трябва да отговаря на технологичните възможности, за да могат да работят в случай на пожар.

2.19. Информативна обзорна таблица за минималните изисквания.

Таблицата съдържа информативен обзор на минималните изисквания, предвидени в предишните точки.

Обобщение на минималните изисквания			Движение <= 2000 ППС на лента 500 - 1000 m		Движение >= 2000 ППС на лента 500 - 1000 m 1000 - 3000 m >3000 m			Условия, при които прилагането става задължително, или забележки
Конструктивни изисквания	Две или повече тръби	Точка 2.1						Задължително е, когато 15-годишната прогноза показва движение >10 000 ППС за лента
	Наклон <= 5 %	Точка 2.2.2	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, освен ако географските условия не позволяват това
	Тротоари	Точка 2.3.1	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, когато няма лента за принудително спиране, освен ако не е спазено условието в точка 2.3.1 В съществуващи тунели, които нямат лента за принудително спиране или тротоар, се вземат допълнителни мерки за безопасност
		Точка 2.3.3						
		Точка 2.3.3 - Точка 2.3.9	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	
	Аварийни изходи най-малко на всеки 500 m	Точка 2.3.3 - Точка 2.3.9	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Построяване на аварийни изходи в съществуващи тунели - прави се оценка за всеки случай поотделно
	Аварийни галерии между тръбите най-малко на всеки 1500 m	Точка 2.4.1	Не е задължително	Не е задължително / Задължително е за всички тунели	Не е задължително	Не е задължително / Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително в тунели с две тръби с дължина над 1500 m
	Възможност за пресичане на централната разделителна ивица извън порталите на тунела	Точка 2.4.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е, но има изключения	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за тунели с две или повече тръби, където географските условия позволяват
	Уширения на платното най-малко на всеки 1000 m	Точка 2.5	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително / Задължително е за всички тунели	Не е задължително / Задължително е за всички тунели	Задължително е в нови тунели с двупосочно движение, по-дълги от 1500 m, които нямат ленти за принудително спиране. В съществуващи двупосочни тунели, по-дълги от 1500 m, в зависимост от анализа на риска. Както за новите тунели, така и за съществуващите тунели, зависи от възможността за по-голяма ширина на тунела
	Дренажи за запалими и токсични течности	Точка 2.6	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е за тунели, в които е разрешено превозването на опасни товари
	Пожароустойчивост на конструкцията	Точка 2.7	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е, когато локални разрушения могат да имат катастрофални последствия
Обобщение на минималните изисквания			Движение <= 2000 ППС за една лента 500 - 1000 m		Движение >= 2000 ППС за една лента 500 - 1000 m 1000 - 3000 m >3000 m			Условия, при които прилагането става задължително, или забележки
Осветление	Осветление	Точка 2.8.1	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Аварийно осветление	Точка 2.8.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Осветление	Точка 2.8.3	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	

Вентиляция	ние за евакуация	2.8.3	но е за всички тунели	но е за всички тунели	но е за всички тунели	но е за всички тунели	но е за всички тунели	
	Механична вентилация	Точка 2.9	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Специално условие за (полу) напречна вентилация	Точка 2.9.5	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително в двупосочни тунели, в които има контролен център
Аварийни станции	Най-малко на всеки 150 m	Точка 2.10	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Задължително е, но има изключения	Снабдени с телефон и 2 пожарогасителя. В съществуващите тунели максималното разстояние между аварийните станции е 250 m
	Захранване с вода	Точка 2.11	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Ако не е осигурен водопровод, е задължително доставянето на достатъчно вода по друг начин
Пътни знаци	Най-малко на всеки 250 m	Точка 2.12	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	За всички предвидени съоръжения за безопасност за участниците в движението в тунела (виж приложение III)
	Контролен център	Точка 2.13	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Наблюдението на няколко тунела може да се централизира в един контролен център
Системи за управление	Видеонаблюдение	Точка 2.14.1	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за тунели, в които има контролен център
	Автоматично откриване на ПТП и/или на пожар	Точка 2.14.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Една или двете системи са задължителни в тунели, в които има контролен център
	Сигнализация на движението преди входовете	Точка 2.15.1	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
Съоръжения за затваряне на тунела	Сигнализация вътре в тунела най-малко на всеки 1000 m	Точка 2.15.2	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Препоръчва се	Препоръчително е за тунели с контролен център и дължина, по-голяма от 3000 m
Обобщение на минималните изисквания			Движение <= 2000 ППС на лентата 500 - 1000 m		Движение >= 2000 ППС на лентата 500 - 1000 m		Допълнителни условия за изпълнение на задължението или коментари	
Комуникационни системи	Радиовръзки за аварийната служба	Точка 2.16.1	Не е задължително	Не е задължително	Не е задължително	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	
	Радиосъобщения за аварийни ситуации за участниците в движението	Точка 2.16.2	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително, където има радиоразпръскване за участниците в движението и където има контролен център
	Високоволтови галерии и изходите	Точка 2.16.3	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително, когато евакуираните участници в движението трябва да изчакат преди да бъдат изведени от тунела
	Аварийно електрозахранване	Точка 2.17	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Да осигури действието на съоръженията за безопасност през време на евакуацията на хората, които са в тунела
Пожароустойчивост на съоръженията		Точка 2.18	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	Задължително е за всички тунели	С цел да поддържа необходимите функции за безопасно действие

3. Минимални изисквания към експлоатацията на тунелите

3.1. Средства за експлоатация.

3.1.1. Експлоатацията на тунела се организира така, че да осигури непрекъснатост и безопасност на движението в тунела. Персоналът, занимаващ се с експлоатацията на тунела, и аварийните служби трябва да получат подходяща първоначална и последваща подготовка.

3.2. Аварийни планове.

3.2.1. За тунелите се изработват аварийни планове. За трансграничните тунели двете държави подготвят един общ аварийен план.

3.3. Работа в тунелите.

3.3.1. Частичното или цялостното затваряне на пътните ленти поради планирани строителни работи или работи по поддържането винаги започва извън тунела. За тази цел могат да бъдат използвани електронни информационни табла, светофари и механични бариери.

3.4. Управление при пътнотранспортни произшествия и аварии.

3.4.1. В случай на пътнотранспортно произшествие или авария засегнатата тръба/и на тунела трябва да бъдат незабавно затворени за движение. Това може да стане чрез едновременно задействане на съоръженията за затваряне на движението преди входа/входелите и във вътрешността на тунела с цел възможно най-бързо блокиране на движението.

3.4.2. В тунели с дължина, по-малка от 1000 m, затварянето може да бъде осъществено по други начини. Движението се управлява така, че незасегнатите автомобили да могат бързо да напуснат тунела.

3.4.3. Времето за достъп на аварийните служби при инцидент в даден тунел трябва да бъде възможно най-кратко и да бъде измервано чрез периодични тренировки. То може да се измерва и при инцидент.

3.4.4. За тунелите с двупосочно движение с интензивност над 2000 автомобила за лента се прави анализ на рисковете съгласно чл. 17 , за да се установи дали трябва да се разположат два екипа на аварийните служби в двата края на тунела.

3.5. Дейност на контролния център.

3.5.1. За всички тунели, включително и за трансграничните тунели, положението във всеки момент трябва да се управлява изцяло от един контролен център.

3.6. Затваряне на тунелите.

3.6.1. В случай на затваряне на даден тунел (краткосрочно или продължително) участниците в движението се уведомяват за най-добрите възможни обходни маршрути посредством лесно достъпни информационни системи.

3.6.2. Във всеки аварийен план се посочват обходни маршрути, които осигуряват непрекъснатост на движението с възможно най-малко вторични въздействия върху безопасността на района, където е отклонено движението.

3.6.3. Трябва да се избягват случаите на затваряне на трансграничен тунел поради лоши метеорологични условия.

3.7. Превоз на опасни товари.

3.7.1. Преди да се установят изискванията и ограниченията за превоз на опасни товари през тунела, органът по чл. 3 възлага на комисия от експерти да направи анализ на рисковете по одобрена методика съгласно чл. 18 . На основата на анализа тунелите се категоризират на пет категории съгласно Европейската спогодба за превоз на опасни товари по шосе. Един и същи тунел може да бъде определен към повече от една тунелна категория в зависимост от часовете

на деня, дните на седмицата или месеците.

3.7.2. Пътните знаци и сигнали, предназначени да забранят достъпа до тунелите на превозни средства, превозващи опасни товари, се поставят преди отклонения, където е възможен избор на алтернативен път (приложение № 3). Забраните трябва да бъдат публикувани официално и да са публично достояние.

3.7.3. При превоз на опасни товари се спазват изискванията на Европейската спогодба за превоз на опасни товари по шосе (обн., ДВ, бр. 73 от 1995 г.; попр., бр. 63 от 2005 г.) и на Наредба № 40 от 2004 г. за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари (ДВ, бр. 15 от 2004 г.). Независимо от направената категоризация на тунелите административният орган разглежда индивидуално всеки конкретен случай.

3.8. Изпреварване в тунелите.

3.8.1. За да се вземе решение дали да се разреши на тежкотоварни автомобили да изпреварват в тунели с многолентово движение в двете посоки, се прави анализ на рисковете.

3.9. Дистанция между автомобилите и максимално разрешена скорост.

3.9.1. С помощта на указателна сигнализация може да се отправят препоръки към участниците в движението за подходящата скорост и дистанцията между автомобилите. Ако е необходимо, могат да се въвеждат ограничения или забрани.

3.9.2. Дистанцията между леките автомобили трябва да е равна на разстоянието, изминавано за две секунди с разрешената скорост на движение. За товарните автомобили тази дистанция се удвоява.

3.9.3. Минималната дистанция между автомобилите трябва да е равна на 5 m в случай на спиране в тунела, освен ако това е невъзможно поради аварийно спиране.

4. Информационни кампании

4.1. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.)

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Агенция "Пътна инфраструктура", съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" съвместно с МВР - КАТ трябва редовно да организират информационни кампании за безопасност на движение в тунели и да поддържат сътрудничество с международните организации, които работят в тази област. Тези кампании трябва да разясняват подходящото поведение на участниците в движението при преминаване през тунел, особено при аварийни ситуации: повреда на автомобила, задръстване, пътнотранспортно произшествие или пожар.

4.2. Информациите за наличните съоръжения за безопасност и за подходящото поведение на участниците в движението трябва да се предоставят на удобни за тях места, например на площадките за отдых преди тунелите, на входовете на тунелите при необходимост от използване на обходни маршрути или по Интернет.

Приложение № 2 към чл. 2, ал. 2

(Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)

Поставяне на знаци в тунелите

Общи изисквания

1. Предварителна сигнализация

1.1. В предупредителната зона преди входа на пътен тунел се поставят указателни и предупредителни знаци съгласно Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци в посока към портала напред, както следва:



А38 Тунел

(Съгласно чл. 47, ал. 1 от Наредба № 18) Пътен знак А38 "Тунел" се използва за сигнализиране на тунел. Под него се поставя допълнителна табела Т1, която указва разстоянието до тунела.

При сигнализиране на тунел по автомагистрала пътен знак А38 се поставя на разстояние 1000 m преди входа на тунела и се повтаря на 500 m преди него.



Д6 Край на автомагистралата на 500 m

(Съгласно чл. 10 от Наредба № 18) Пътен знак Д6 "Край на автомагистрала" се използва за сигнализиране на мястото, от което престават да действат правилата за движение по автомагистрала.

След знака е забранено движението със скорост, по-висока от разрешената за първокласни пътища.

За предварително сигнализиране пътен знак Д6 задължително се поставя на разстояние 1500 m преди края на автомагистралата, като това разстояние се указва с допълнителната табела Т1.



Д9 "Тунел", Т2 и Т17 - дължина на тунела

(Съгласно чл. 110 от Наредба № 18) Пътен знак Д9 "Тунел" се използва за сигнализиране на тунел с дължина, по-голяма от 70 m, в който от водачите на пътни автомобили се изисква да спазват специалните правила за движение в тунел съгласно раздел XV от глава втора от ЗДвП.

Пътният знак се поставя пред входа на тунела.

В долната част на пътен знак Д9 или с допълнителните табели Т2 и Т17 могат да се указват дължината и наименованието на тунела.

1.2. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Въвеждат се задължителни ограничения на скоростта на движение на пътни превозни средства, както следва:

1.2.1. За еднопосочни тунели с лента за принудително спиране:

1.2.1.1. на 500 m от портала на тунела от 130 на 110 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.1.2. на 100 m от портала на тунела от 110 на 100 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.1.3. на всеки 200 m в тунела с хоризонтална маркировка се изписва ограничението на скоростта - 100 km/h.

1.2.2. За еднопосочни тунели без лента за принудително спиране:

1.2.2.1. на 500 m от портала на тунела от 130 на 110 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.2.2. на 100 m от портала на тунела от 110 на 90 km/h със знак В26.

Забранено е движение със скорост, по-висока от означената.

1.2.2.3. на всеки 200 m в тунела с хоризонтална маркировка се изписва ограничението на скоростта - 90 km/h.

1.3. Забранява изграждането на крайпътни обекти и на пътни връзки към тях, както и на рекламни съоръжения на 1300 m преди входа на тунела (min 300 m преди зоната на предупредителната вертикална сигнализация), а за рекламните съоръжения забраната важи и над, и около портала.

2. Знаци за обозначаване на маршрути за превоз на опасни товари:



В13 Забранено е влизането на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак опасни товари

(Съгласно чл. 66 от Наредба № 18) Пътни знаци В13 "Забранено е влизането на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак опасни товари" и В14 "Забранено е влизането на изобразените пътни превозни средства" се използват за въвеждане на забрана за влизане в пътния участък на изобразените със съответния символ пътни превозни средства.

Под пътен знак В13 с допълнителна табела може да се указват идентификационният код и видът на опасния товар, за който се отнася въведената забрана.

(Съгласно чл. 73 от Наредба № 18) Пътни знаци В13 освен в началото на пътния участък, в който трябва да се въведе забраната, могат да се поставят и предварително на предходното кръстовище, като разстоянието до мястото на въвеждане на забраната се указва с допълнителна табела Т1.



Г20 Задължителна посока за движение на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак за опасен товар

(Съгласно чл. 97 от Наредба № 18) Пътен знак Г20 "Задължителна посока за движение на пътни превозни средства, обозначени с опознавателен знак за опасни товари" се използва за въвеждане на задължителна посока на движение на указаните пътни превозни средства. За указване на задължителната посока на движение се използват изображенията на пътни знаци Г1, Г2 и Г3.

Когато достъпът до тунела е забранен или се препоръчват алтернативни пътища, към знаците се поставя допълнителна табела, на която се означава категорията на тунела съгласно направената класификация по т. 3.7.1 на приложение № 1 .

3. Знаци и табели за обозначаване на съоръжения в тунела (съгл. ДИРЕКТИВА 2004/54/ЕО):

1. Аварийни станции

Аварийните станции се сигнализират с информационни знаци, които са знаци F съгласно Виенската конвенция, и обозначават съоръженията на разположение на участниците в движението, като:

Телефон за спешна помощ



Пожарогасител



2. В аварийните станции, които са разделени от тунела чрез врата, максимално ясно четлив текст на съответните езици сочи, че аварийната станция не осигурява защита в случай на пожар.

"ТАЗИ ЗОНА НЕ ОСИГУРЯВА НИКАКВА ЗАЩИТА СРЕЩУ ПОЖАР! Следвайте знаците, за да стигнете до аварийните изходи"

3. Уширения на пътното платно

Знаците, които сигнализират уширение на пътното платно, следва да бъдат знаци Е съгласно Виенската конвенция. Телефоните и пожарогасителите се обозначават чрез допълнителна табела или са вписани в самия знак.



4. Аварийни изходи

Знаците, които сигнализират аварийни изходи, следва да бъдат знаци G съгласно Виенската конвенция:



5. Необходимо е също на страничните стени на тунела да се сигнализират двата най-близки изхода:



6. Знаци за сигнализиране на пътища

Тези знаци могат да бъдат кръгли или правоъгълни



7. Електронни информационни табла

Всички електронни информационни табла дават ясни пояснения за информация на участниците в движението в тунела за задръстване, за повреда, за пътнотранспортно произшествие, за пожар и за всякаква друга опасност.

Приложение № 3 към § 3, т. 3

(Изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.)

Одобряване на досието за безопасност, пускане в експлоатация на тунел, изменения и периодични тренировки

1. Одобряване на досието за безопасност

1.1. Разпоредбите по наредбата са приложими от започване на предварителните проучвания за даден тунел.

1.2. Досието за безопасност е част от проекта за тунела и се изработва още преди започване на строителните работи. Досието за безопасност се консултира със служителя по безопасността и заедно с неговото становище и становището на звеното за инспекция, ако вече е налице, става неразделна част от документацията за тунела.

1.3. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Досието за безопасност се съгласува с компетентните органи на МВР - КАТ и ГДПБЗН и се одобрява от председателя на Управителния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно изпълнителния директор на Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти".

2. Досие за безопасност

2.1. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Агенция "Пътна инфраструктура", съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" съхранява документацията на тунела и непрекъснато актуализира досието за безопасност, копие от което се предоставя и на служителя по безопасността.

2.2. Досието за безопасност описва превантивните мерки и мерките, необходими за гарантиране на безопасността на участниците в движението, като се вземат под внимание лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания, характерът на маршрута, ситуацията и напречното сечение на тунела, подстъпите към него, характеристиките на движението и възможностите за действие на аварийните служби.

2.3. Досието за безопасност на даден тунел на етап "проектиране" включва:

1. описание на плана на съоръжението и на подходите към него и план за експлоатация;
2. прогнозно проучване за движението, което обяснява и обосновава предвидения режим за превоз на опасни товари, съпроводено от анализ на рисковете съгласно т. 3.7 на приложение № 1 ;
3. проучване на специфичните рискове, които ще се отразят върху безопасността на участниците в движението през тунела и които биха могли да се случат през време на неговата експлоатация, характера и размера на възможните последствия; това проучване определя и уточнява мерките за намаляване на вероятността от пътнотранспортни произшествия и с оглед ограничаване на последствията от тях;
4. становище за безопасността, изработено от експерт или от компетентен орган, например звеното за инспекция.

2.4. Досието за безопасност на тунел на етап "пускане в експлоатация" включва освен елементите, посочени за етап "проектиране", още:

1. описание на организацията, на човешките и материалните ресурси и изискванията за експлоатация и поддържане на тунела;
2. план за аварийна намеса, съгласуван с аварийните служби, който взема предвид лицата с намалена подвижност и лицата с увреждания;
3. описание на постоянно действаща система за обратна връзка, което позволява записване и анализ на по-значителните аварии и пътнотранспортни произшествия.

2.5. Досието за безопасност на "тунел в експлоатация" освен елементите, посочени за етапа "пускане в експлоатация", включва:

1. отчет и анализ на сериозните аварии и пътнотранспортни произшествия, станали след влизане в сила на тази наредба;
2. списък с извършените тренировки и анализ на направените изводи.

3. Въвеждане в експлоатация

3.1. (изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Новопостроените тунели и тунелите след реконструкция, основен ремонт или рехабилитация се въвеждат в експлоатация по ред, определен в Наредба № 2 за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални гаранционни срокове за изпълнени строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти (ДВ, бр. 49 от 2006 г.).

3.2. Не се допуска въвеждане в експлоатация на тунел, ако към документацията няма досие за безопасност с прикрепено становище от служителя по безопасността и проект за организация на движението в тунела.

4. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Изменения

4.1. (изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) За всяко изменение в конструкцията или условията за експлоатация на даден тунел, което може да промени значително някой от основните елементи на досието за безопасност, Агенция "Пътна инфраструктура", съответно

Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" изисква ново разрешение за експлоатация, което се основава на процедурата, описана в т. 3.

4.2. (изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Агенция "Пътна инфраструктура", съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" уведомява служителя по безопасност за всяко изменение в конструкцията или в условията за експлоатация на тунела. Преди изпълнение на дейностите по изменение на обекта на служителя по безопасността се предоставя документация, която съдържа подробно описание на предложенията.

4.3. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г., изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Служителят по безопасността проучва последиците от измененията и за всеки конкретен случай дава своето становище. Копие от становището се изпраща на Агенция "Пътна инфраструктура", съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" и на аварийните служби.

5. (изм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.) Периодични тренировки

5.1. (изм. - ДВ, бр. 8 от 2015 г., в сила от 30.01.2015 г.) Агенция "Пътна инфраструктура", съответно Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" и аварийните служби със съдействието на служителя по безопасността организират периодични тренировки съвместно за персонала на тунела и аварийните служби.

5.2. Изисквания към тренировките:

1. да бъдат колкото е възможно по-реалистични и да отговарят на определени сценарии на аварии;
2. да дават ясни резултати;
3. да не нанасят щети на тунела;
4. за постигане на допълнителни резултати може да се провежда компютърна симулация.

5.3. Пълният набор от тренировки, протичащи при реални условия, се прави най-малко веднъж на всеки четири години. По време на тренировки тунелът се затваря само ако е възможно отклоняване на движението по обходни маршрути. Междувременно се провеждат частични тренировки и/или симулации всяка година. Когато няколко тунела са разположени близо един до друг, пълният набор от тренировки се провежда най-малко в един от тях.

5.4. Служителят по безопасността и аварийните служби оценяват съвместно проведените тренировки, изработват доклад и подготвят подходящи предложения за подобряване на безопасността в тунела и за работата на аварийните служби.

Приложение № 4 към чл. 25, ал. 1

(Ново - ДВ, бр. 58 от 2007 г., отм. - ДВ, бр. 102 от 2008 г.)