



Laidiens: 05.04.2007., Nr. 57

Ministru kabineta noteikumi Nr.159

Rīgā 2007.gada 27.februārī (prot. Nr.16 37.§)

Kārtība, kādā ceļu lietotājiem nodrošina minimālo drošības līmeni Eiropas ceļu tīkla tuneļos, kas garāki par 500 metriem

Izdoti saskaņā ar likuma "Par autoceļiem" 25.¹ pantu

I. Vispārīgie jautājumi

1. Noteikumi nosaka kārtību, kādā ceļu lietotājiem nodrošina minimālo drošības līmeni Eiropas ceļu tīkla tuneļos, kas garāki par 500 metriem.
2. Noteikumus piemēro ekspluatācijā esošajiem, jaubūvējamajiem un projektēšanas stadijā esošajiem Eiropas ceļu tīkla tuneļiem Latvijā, kuru garums pārsniedz 500 metru (turpmāk - tunelis).

II. Atbildīgās institūcijas

3. Iestāde, kas atbildīga par tuneļu drošības prasību izpildi un nepieciešamo pasākumu veikšanu, lai nodrošinātu šajos noteikumos noteikto prasību ievērošanu, ir valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi" vai vietējo pašvaldību izveidotas (noteiktas) iestādes (turpmāk - administratīvā iestāde).
4. Ja tunelis atrodas uz valsts autoceļa, administratīvās iestādes funkcijas pilda valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi".
5. Ja tunelis atrodas uz pašvaldības ceļa, administratīvās iestādes funkcijas pilda attiecīgās pašvaldības izveidota (noteikta) iestāde. Attiecīgā pašvaldība mēneša laikā paziņo par administratīvās iestādes izveidošanu (noteikšanu) Satiksmes ministrijai.
6. Administratīvā iestāde tuneli pieņem ekspluatācijā šajos noteikumos noteiktajā kārtībā.
7. Administratīvā iestāde nodrošina, lai tiktu veikti šādi pasākumi:
 - 7.1. regulāra tuneļu testēšana un pārbaudes un ar tām saistīto drošības prasību izstrāde;
 - 7.2. civilās aizsardzības plāna izstrādāšana, iekļaujot organizatorisko un darbības shēmu avārijas dienestu apmācībai un ekipēšanai, riska samazināšanas pasākumu īstenošanu, reaģēšanas plānus un procedūru tuneļa tūlītējai slēgšanai avārijas gadījumā;

7.3. tuneļu avārijas dienestu izveidošana. Tuneļu avārijas dienesti ir speciāli dienesti avāriju vai katastrofu seku likvidēšanai tuneļos.

8. Administratīvā iestāde katram tunelim norīko tuneļa pārvaldītāju - valsts vai privātu institūciju, kas ir atbildīga par tuneļa pārvaldību konkrētajā projektēšanas, būvniecības vai ekspluatācijas stadijā. Tuneļa pārvaldītājs var būt pati administratīvā iestāde.

9. Administratīvā iestāde apstiprina un tuneļa pārvaldītājs norīko tuneļa drošības vadītāju, kas koordinē preventīvos un aizsardzības pasākumus, lai nodrošinātu tuneļa lietotāju un ekspluatācijas personāla drošību. Tuneļa drošības vadītājs attiecībā uz jebkuru ar tuneli saistīto drošības jautājumu ir neatkarīgs un nav pakļauts darba devējam.

10. Tuneļa pārvaldītājs par katru tunelī notikušu būtisku avāriju, kā arī par katastrofu mēneša laikā sagatavo un nosūta tuneļa drošības vadītājam, administratīvajai iestādei un avārijas dienestiem pārskatu par atgadījumu.

11. Tuneļa drošības vadītājs veic šādus uzdevumus:

11.1. nodrošina koordināciju ar avārijas dienestiem un piedalās tuneļa ekspluatācijas shēmu izstrādē;

11.2. piedalās civilās aizsardzības plāna izstrādē, īstenošanā un izpildes novērtēšanā;

11.3. piedalās tuneļa drošības shēmu izstrādē un konstrukciju, aprīkojuma un ekspluatācijas specifikāciju izstrādē jaunbūvējamiem un renovējamiem tuneļiem;

11.4. pārbauda, vai tuneļa ekspluatācijas personāls un avārijas dienesta darbinieki ir attiecīgi apmācīti, kā arī piedalās regulāro apmācību organizēšanā;

11.5. sniedz konsultācijas par tuneļa būves un aprīkojuma nodošanu ekspluatācijā un par tuneļa ekspluatāciju;

11.6. pārbauda, kā tuneļa būve un aprīkojums tiek uzturēts un remontēts;

11.7. piedalās būtisku tunelī notikušu avāriju, kā arī katastrofu izvērtēšanā.

12. Ja tunelī nav ievērotas drošības prasības, administratīvajai iestādei ir tiesības pārtraukt vai ierobežot tuneļa ekspluatāciju. Administratīvā iestāde nosaka nosacījumus, kurus ievērojot tunelī var atsākt normālu satiksmi.

III. Drošības pasākumi un prasības tuneļiem

13. Izvērtējot tuneļos īstenojamās drošības pasākumus, ņem vērā šādus tuneļa parametrus:

13.1. garums;

13.2. ailu skaits;

13.3. satiksmes joslu skaits;

13.4. šķērsriezuma ģeometrija;

13.5. vertikālais un horizontālais novietojums;

13.6. būvkonstrukcijas tips un ugunsreakcijas klase;

13.7. vienvirziena vai divvirzienu satiksme;

13.8. satiksmes intensitāte uz vienu ailu (ieskaitot tās sadalījumu laikā);

13.9. sastrēgumu risks (ikdienas vai sezonas);

13.10. avārijas dienestu piekļuves laiks;

13.11. kravas transportlīdzekļu īpatsvars un daļa satiksmes plūsmā;

13.12. bīstamo kravu pārvadājumu esība, daļa un veids;

13.13. piebraucamo ceļu raksturojums;

13.14. satiksmes joslu platums;

13.15. braukšanas ātrums;

13.16. apkārtējā ģeogrāfiskā un meteoroloģiskā vide.

14. Ja šo noteikumu 13.punktā minētajiem parametriem ir īpaši raksturlielumi, veic riska analīzi, lai noteiktu, vai attiecīgā drošības līmeņa sasniegšanai ir nepieciešami papildu drošības pasākumi vai papildu aprīkojums. Riska analīzē ņem vērā iespējamās avārijas, kas tieši apdraud ceļa lietotāju drošību tunelī un var notikt tuneļa ekspluatācijas laikā, kā arī avāriju iespējamo seku raksturu un apjomu.

15. Atsevišķos gadījumos iespējams piešķirt atbrīvojumu no šo noteikumu 19., 20., 24., 25., 26., 27., 28., 29., 30., 31., 32., 33., 34., 35., 36., 37., 38. vai 39.punktā minēto prasību izpildes (turpmāk - ierobežots atbrīvojums).

16. Lai pieņemtu lēmumu par ierobežota atbrīvojuma piešķiršanu, administratīvā iestāde nosūta Satiksmes ministrijai informāciju par:

16.1. paredzēto ierobežoto atbrīvojumu;

16.2. iemesliem, kuru dēļ nepieciešams ierobežotais atbrīvojums;

16.3. alternatīviem riska samazināšanas pasākumiem, kas tiks izmantoti vai pastiprināti, lai tunelī nodrošinātu nepieciešamo drošības līmeni (informācijai pievieno risku analīzi).

17. Satiksmes ministrija šo noteikumu 16.punktā minēto informāciju nosūta Eiropas Komisijai lēmuma pieņemšanai par ierobežota atbrīvojuma piešķiršanu.

18. Ja paredzēts, ka kravas transportlīdzekļi, kuru masa ir lielāka par 3,5 tonnām, veidos vairāk nekā 15 % no diennakts vidējās satiksmes intensitātes gadā (tuneļa vienai satiksmes joslai) vai diennakts vidējā satiksmes intensitāte sezonā ievērojami pārsniegs diennakts vidējo satiksmes intensitāti gadā, izvērtēšanā ņem vērā šo papildu risku un palielina satiksmes intensitāti tunelī, lai nodrošinātu šajos noteikumos noteikto prasību izpildi.

19. Ailu un satiksmes joslu skaits:

19.1. ja projektēšanas stadijā esoša tuneļa 15 gadu prognoze liecina, ka satiksmes intensitāte tajā pārsniegs 10000 transportlīdzekļu diennaktī vienai satiksmes joslai, dienā, kad satiksmes intensitāte pārsniegs 10000 transportlīdzekļu diennaktī, tunelim jābūt ar divām ailām un vienvirziena satiksmi katrā ailā;

19.2. tuneļa iekšpusē un ārpusē ir vienāds satiksmes joslu skaits (izņemot avārijas joslu) vai joslu skaitu var mainīt pirms tuneļa ieejas, turklāt maiņas attālumam jābūt vismaz tādām, lai transportlīdzeklis, braucot ar atļauto ātrumu, to veiktu 10 sekundēs.

20. Tuneļa šķērsriezuma ģeometrija:

20.1. tuneli slīpums garenvirzienā (ja šāds risinājums ir ģeogrāfiski iespējams) nedrīkst pārsniegt 5 %;

20.2. tuneļos, kuru slīpums garenvirzienā ir lielāks par 3 %, drošības paaugstināšanai veic papildu pasākumus, pamatojoties uz riska analīzes rezultātiem;

20.3. ja bremzēšanas joslas platums ir mazāks par 3,5 metriem un ir atļauta kravas transportlīdzekļu satiksme, drošības paaugstināšanai veic papildu pasākumus, pamatojoties uz riska analīzes rezultātiem.

21. Riska analīze ir risku izvērtējums konkrētajam tunelim, ņemot vērā visus projektēšanas faktorus un satiksmes nosacījumus, kas ietekmē drošību, īpaši satiksmes raksturlielumus un veidu, tuneļa garumu un tuneļa šķērsriezuma ģeometriju, avāriju un katastrofu risku tunelī, kā arī smago kravas transportlīdzekļu prognozēto skaitu dienā.

22. Ja nepieciešams, riska analīzi veic no tuneļa pārvaldītāja funkcionāli neatkarīga institūcija. Riska analīzes saturu un rezultātus iekļauj civilās aizsardzības plānā un iesniedz administratīvajā iestādē.

23. Ierobežota atbrīvojuma piešķiršana attiecībā uz inovācijas paņēmieni izmantošanu:

23.1. lai varētu uzstādīt un izmantot inovatīvu drošības aprīkojumu vai izmantot inovatīvas drošības procedūras, kas nodrošinātu tādu pašu vai augstāku aizsardzības līmeni nekā pašlaik izmantojamās tehnoloģijas, tuneļa pārvaldītājs iesniedz administratīvajā iestādē pamatotu iesniegumu. Administratīvā iestāde to izskata mēneša laikā. Ja lēmums ir pozitīvs, administratīvā iestāde lēmumu kopā ar savu atzinumu nosūta Satiksmes ministrijai. Satiksmes ministrija iesniegumu un atzinumu nosūta Eiropas Komisijai;

23.2. pēc Eiropas Komisijas pozitīva atzinuma saņemšanas administratīvā iestāde piešķir ierobežotu atbrīvojumu attiecībā uz inovācijas paņēmieni izmantošanu.

24. Evakuācijas ceļi un evakuācijas izejas:

24.1. tuneļos, kuros nav avārijas joslas, paredz gājēju avārijas celiņus (paceltus vai bez pacēluma) tuneļa lietotājiem

avārijas gadījumā. Šo nosacījumu var neievērot, ja tuneļa konstruktīvo raksturlielumu dēļ tas nav iespējams vai tam nepieciešamas nesamērīgi augstas izmaksas, kā arī ja tunelis ir vienvirziena un aprīkots ar pastāvīgu uzraudzības un satiksmes joslu slēgšanas sistēmu;

24.2. ja attiecīgo risku analīze (arī dūmu izplatīšanās ātrums un attālums konkrētajos apstākļos) liecina, ka ceļa lietotāju drošības garantēšanai nepietiek ar ventilāciju un citiem drošības pasākumiem, izveido evakuācijas izejas;

24.3. evakuācijas izejas tuneļos izveido arī, ja satiksmes intensitāte satiksmes joslā pārsniedz 2000 transportlīdzekļu dienā;

24.4. attālums starp divām evakuācijas izejām nedrīkst pārsniegt 500 metru;

24.5. par evakuācijas izejām var kalpot:

24.5.1. tiešas izejas no tuneļa ārpusē;

24.5.2. tuneļa ailu savienojumi;

24.5.3. izejas uz evakuācijas galeriju;

24.5.4. no tuneļa ailes atsevišķi nodalītas patvertnes ar evakuācijas ceļu ārpusē;

24.6. lai dūmi un karstums nenokļūtu evakuācijas ceļos aiz evakuācijas izejas, izmanto piemērotus līdzekļus tā, lai tuneļa lietotāji varētu droši izkļūt ārpusē un avārijas dienesti varētu iekļūt tunelī.

25. Avārijas dienesta piekļuve:

25.1. tuneļos ar divām ailām, ja abas ailes ir vienā līmenī vai apmēram vienā līmenī, vismaz ik pēc 1500 metriem izbūvē tuneļa ailu savienojumus avārijas dienestu vajadzībām;

25.2. kur tas ir ģeogrāfiski iespējams, ārpus divu vai vairāku ailu tuneļu portāliem rada iespējas šķērsot centrālo sadales joslu (viduslīniju), lai nodrošinātu avārijas dienestiem tūlītēju piekļušanu visām ailām;

25.3. ja avārijas dienests avārijas gadījumā nevar ierasties tunelī normatīvajos aktos noteiktajā laikposmā, administratīvā iestāde paredz ugunsdzēsības depo izveidošanu teritorijā blakus tunelim, ņemot vērā normatīvajos aktos noteiktās ugunsdzēsības depo izvietojuma prasības.

26. Apstāšanās laukumi:

26.1. tuneļos ar divvirzienu satiksmi, kuru garums ir lielāks par 1500 metriem, satiksmes intensitāte satiksmes joslā pārsniedz 2000 transportlīdzekļu dienā un nav avārijas joslu, jābūt apstāšanās laukumiem, starp kuriem attālums nepārsniedz 1000 metru;

26.2. apstāšanās laukumos ierīko avārijas stacijas.