

LIGJ
Nr. 158/2013

PËR SIGURINË NË TUNELET RRUGORE¹

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi i ligjit

Ligji ka për qëllim të garantojë sigurinë në qarkullimin rrugor, duke krijuar dhe siguruar një nivel të mjaftueshëm të sigurisë për përdoruesit e rrugës në tunelet rrugore të rrjetit rrugor kombëtar, nëpërmjet projektimit dhe miratimit të masave parandaluese organizative, strukturore dhe teknike për sigurinë rrugore, që synojnë reduktimin e ngjarjeve kritike, të cilat mund të vënë në rrezik jetën njerëzore, mjedisin dhe pajisjet e tuneleve, si dhe marrjen e masave për mbrojtjen në rast aksidentesh rrugore.

Neni 2
Objekti dhe fusha e veprimit të ligjit

Ligji rregullon, disiplinon dhe monitoron menaxhimin e trafikut dhe të sigurisë rrugore në tunelet rrugore, të ndodhura në territorin shqiptar, përcakton kompetencat, përgjegjësitë dhe detyrimet e enteve pronare të rrugëve, përdoruesve të rrugës, si dhe operatorëve publikë/privatë dhe mbikëqyrjen e zbatimit të ligjit. Ky ligj zbatohet për të gjitha tunelet rrugore të rrjetit rrugor kombëtar, si pjesë integrale e rrjetit rrugor transeuropian-Rrjeti Ndërkombëtar i Rrugëve E, me gjatësi mbi 500 m, qofshin ata në fazë planifikimi, projektimi, ndërtimi apo operimi. Për sigurinë në tunelet rrugore zbatohet ky ligj dhe aktet e tjera ligjore në fuqi.

Neni 3
Përkufizime

Në këtë ligj termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Menaxhimi i trafikut dhe sigurisë rrugore i tuneleve të rrjetit rrugor kombëtar” është programimi, planifikimi, financimi dhe mbikëqyrja në fushën e projektimit, të ndërtimit, të mirëmbajtjes dhe të rehabilitimit të tuneleve rrugore.
2. “Rrjeti rrugor kombëtar” është sistemi i rrugëve të klasifikuara në përputhje me dispozitat e Kodit Rrugor.
3. “Rrjeti rrugor transeuropian” është rrjeti rrugor transeuropian, i përcaktuar nga marrëveshja europiane për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar AGR, miratuar me ligjin nr. 9511 datë 10.4.2006, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në marrëveshjen europiane “Për arteriet kryesore të trafikut ndërkombëtar (AGR)””.
4. “Shërbime të emergjencës” janë të gjitha shërbimet, qofshin lokale, publike, private apo të stafit

¹Ky ligj është përafëruar plotësisht me direktivën 2004/54/KE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 29 prill 2004, “Mbi kërkesat minimale të sigurisë për tunelet në rrjetin rrugor transeuropian”, numri CELEX 32004L0054, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, seria L. Nr. 167, datë 30.4.2004, faqe 39 – 91, e ndryshuar nga Rregullorja (KE) 596/2009 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, datë 18 qershor 2009, numri CELEX 32009R0596, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, seria L. Nr. 188, datë 18.7.2009, faqe 14-92.

të tunelit, të cilat kanë të bëjnë me ndërhyrjen në rast të një incidenti apo aksidenti rrugor, duke përfshirë shërbimet e operatorit të tunelit, shërbimet e ndihmës së shpejtë, shërbimet e Policisë së Shtetit dhe shërbimet e Policisë së Mbrojtjes nga Zjarri dhe të Shpëtimit, PMNZSH.

5. “Gjatësi e tunelit” është gjatësia e korsisë më të gjatë të rrymës së trafikut rrugor, pjesa e matur plotësisht brenda tunelit rrugor.

6. “Zonë tunelore” është e gjithë zona rrugore që përfshin gjatësinë e sigurisë para hyrjes në tunel, më e madhe ose e barabartë me 2 km, gjatësinë e tunelit dhe gjatësinë e sigurisë pas daljes nga tuneli, më e madhe ose e barabartë me 2 km.

7. “Menaxheri i tunelit” është organi, publik ose privat, përgjegjës për menaxhimin e një tuneli rrugor në fazën përkatëse, në pajtim dhe sipas dispozitave të këtij ligji.

8. “Oficeri i sigurisë” është personi inxhinier i transportit apo infrastrukturës së transportit, me përgjegjësi për koordinimin e të gjitha masave parandaluese dhe mbrojtëse për të garantuar sigurinë e përdoruesve dhe të stafit operacional, në pajtim dhe për qëllime të nenit 7 të këtij ligji.

9. “Ministri” është ministri përgjegjës që mbulon fushën e transportit.

10. “Autoriteti” është Autoriteti Rrugor Shqiptar, i krijuar sipas dispozitave të ligjit nr. 10 164, datë 15.10.2009, “Për Autoritetin Rrugor Shqiptar”, dhe sipas dispozitave të këtij ligji;

11. “Autorizim” është leje për të operuar në tunelet rrugore, lëshuar nga autoriteti, në përputhje me shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

12. “Enti i inspektimit” është organi i caktuar në pajtim dhe për qëllimet e nenit 8 të këtij ligji, për të kryer inspektime, vlerësime dhe teste për monitorimin e përputhshmërisë me dispozitat e këtij ligji.

13. “Inspektori i autorizuar” është një person ose organ i emëruar nga enti i inspektimit për të kryer inspektimet, vlerësimet dhe testet dhe që përgatitin një raport për autoritetin.

14. “Aksident” është aksidenti rrugor i ndodhur në tunelin rrugor dhe në të cilin ka marrë pjesë së paku një mjet rrugor në lëvizje, ku një apo më shumë persona kanë vdekur ose janë lënduar apo është shkaktuar dëm i madh material.

15. “Incident” është një ngjarje ose seri ngjarjesh që, si rezultat i ose gjatë të cilit, në rastin e tunelit rrugor, shkakton dëm të paqëllimshëm në njerëz, pronë dhe mjedis ose mosfunksionimin e një sistemi apo një shërbimi.

16. “Qendra Operacionale për Menaxhimin e Tunelit Rrugor” është qendra e kontrollit së bashku me strukturën e përhershme në kohë normale dhe në raste emergjencash për sigurimin dhe monitorimin e masave për sigurinë në kushtet e një trafiku rrugor normal.

KREU II NORMAT ADMINISTRATIVE DHE TEKNIKE

Neni 4 **Masat për sigurinë**

1. Ministri, nëpërmjet autoritetit, siguron dhe monitoron që tunelet rrugore, të ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë, brenda fushës së zbatimit të këtij ligji, të plotësojnë kërkesat administrative dhe teknike në një nivel të mjaftueshëm të sigurisë, të parashtruara në shtojcën I, që i bashkëlidhet këtij ligji.

2. Kur disa kërkesa strukturore të parashikuara në shtojcën I, që i bashkëlidhet këtij ligji, mund të plotësohen vetëm nëpërmjet zgjidhjeve teknike, të cilat ose nuk mund të arrihen ose mund të arrihen vetëm me kosto më të lartë, autoriteti mund të pranojë zbatimin e masave për parandalimin dhe uljen e incidenteve apo aksidenteve rrugore, si një alternativë e zbatimit të këtyre kërkesave, duke u siguruar që këto masa alternative do të rezultojnë në një mbrojtje të barasvlershme ose më të lartë. Efektshmëria e këtyre masave tregohet me anë të një analize të rreziqeve, realizuar në përputhje me nenin 14 të këtij ligji.

Rastet e zgjidhjeve teknike vetëm me kosto më të lartë përcaktohen në aktet nënligjore, që do të dalin në zbatim të këtij ligji.

Autoriteti informon ministrin për masat e uljes së rreziqeve të pranuar si një zgjidhje alternative dhe justifikon vendimin e tij. Ky paragraf nuk duhet të aplikohet për tunelet në fazën e projektimit, siç përcaktohet në nenin 10 të këtij ligji.

3. Ministri i kërkon autoritetit të specifikojë masa më strikte, të cilat rritin sigurinë në tunelet rrugore, në përputhje me dispozitat e këtij ligji.

Neni 5

Autoriteti

1. Autoriteti ka përgjegjësinë për zbatimin e të gjitha aspekteve të sigurisë në tunelet rrugore, duke marrë hapat e nevojshëm, në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe me kërkesat e këtij ligji.

2. Tunelet rrugore të rrjetit rrugor shqiptar në territorin e Republikës së Shqipërisë janë nën përgjegjësinë e autoritetit.

Për secilin tunel rrugor të lokalizuar në kufirin e Republikës së Shqipërisë, me marrëveshjeje dypalëshe me shtetin fqinj, caktohen autoritetet respektive ose, në mënyrë alternative, emërohet një i tillë i përbashkët.

Nëse ka dy autoritete të ndryshme, për vendimet e marra për ushtrimin e kompetencave e të përgjegjësiave përkatëse për sigurinë në tunel, adoptohen marrëveshje paraprake me autoritetin tjetër.

3. Autoriteti vë në punë tunelet, në përputhje me procedurat e përcaktuara në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

4. Autoriteti pezullon ose kufizon operimin e një tuneli rrugor nëse kërkesat e sigurisë nuk plotësohen. Autoriteti duhet të specifikojë kushtet, në të cilat duhet të rifillojë trafiku rrugor normal.

5. Autoriteti duhet të sigurojë realizimin e punëve në vazhdim, si më poshtë:

a) testimin dhe inspektimin e tuneleve rregullisht dhe hartimin e një plani për kërkesat e sigurisë që lidhen me të;

b) vendosjen e skemave organizative dhe operacionale, duke përfshirë edhe planet për emergjencën, trajnimin dhe pajisjen e shërbimeve të emergjencës, kompetencë e organeve përkatëse, si shërbimet e ndihmës së shpejtë, shërbimet e Policisë së Shtetit, Policia Rrugore dhe shërbimet e Policisë së Mbrojtjes nga Zjarri dhe të Shpëtimit, PMNZSH;

c) përcaktimin e procedurës për mbyllje të menjëhershme të tunelit në rast emergjence;

ç) zbatimin e masave për reduktimin e rrezikut.

6. Autoriteti përgatit një raport vjetor për menaxhimin e trafikut dhe të sigurisë rrugore në tunelet e rrjetit rrugor kombëtar për ministrinë përgjegjëse për transportin dhe Këshillin e Ministrave, ku pasqyron veprimtarinë e kryer dhe planin në vazhdim. Raporti publikohet në faqen zyrtare të autoritetit dhe ministrisë.

7. Autoriteti raporton te ministri përgjegjës për veprimtarinë e realizuar, në përputhje me këtë ligj.

Neni 6

Menaxheri i tunelit

1. Për çdo tunel rrugor të ndodhur në territorin tonë, që është në projektim, në ndërtim ose në shfrytëzim, autoriteti mund të kryejë vetë ose cakton si menaxher të tunelit një subjekt juridik, publik ose privat, përgjegjës i menaxhimit të tunelit në fazën përkatëse.

Kriteret dhe kualifikimet për të qenë menaxher i tunelit përcaktohen me akt nënligjor në zbatim të këtij ligji.

2. Për secilin nga tunelet rrugore të lokalizuara në territorin kufitar me shtetet fqinje, të dyja autoritetet ose autoriteti i bashkuar me marrëveshjeje dypalëshe njohin vetëm një organizim për operimin e tunelit.

3. Çdo incident ose aksident i shkaktuar në një tunel është objekt i një raporti të hartuar nga menaxheri i tunelit. Ky raport i jepet oficerit të sigurisë, sipas nenit 7 të këtij ligji, autoritetit dhe shërbimeve të emergjencës brenda 30 ditëve.

4. Kur hartohet një raport hetimi që analizon rrethanat e incidentit ose të aksidentit, sipas pikës 3 të këtij neni, ose konkluzionet që mund të dalin prej tij, menaxheri i tunelit ia përcjell këtë raport oficerit të sigurisë, autoritetit dhe shërbimeve të emergjencës, jo më vonë se 30 ditë pasi ai e ka marrë vetë.

Neni 7

Oficeri i sigurisë

1. Për secilin tunel rrugor, menaxheri i tunelit, me aprovimin e autoritetit, emëron oficerin e sigurisë, i cili koordinon të gjitha masat parandaluese dhe mbrojtëse për sigurinë e përdoruesve të rrugës dhe stafit operacional të tuneleve rrugore. Oficeri i sigurisë mund të jetë nga stafi i tunelit ose shërbimet e emergjencës dhe është i pavarur për të gjitha çështjet e sigurisë të tunelit rrugor. Një oficer sigurie mund të kryejë detyrat dhe funksionet e tij te disa tunele.

Kriteret dhe kualifikimet për të qenë oficer i sigurisë përcaktohen me akt nënligjor në zbatim të

këtij ligji.

2. Oficeri i sigurisë kryen detyrat dhe funksionet e mëposhtme:

- a) siguron koordinimin me shërbimet e emergjencave dhe merr pjesë në përgatitjet e skemave operacionale;
- b) merr pjesë në planifikimin, implementimin dhe vlerësimin e operacioneve të emergjencës;
- c) merr pjesë në përcaktimin e skemave të sigurisë, specifikimin e strukturës, pajisjeve dhe veprimit në drejtim të tuneleve të reja dhe ato ekzistuese;
- ç) verifikon që stafi operacional dhe shërbimet e emergjencave janë trajnuar dhe ai duhet të marrë pjesë në organizimin e stërvitjeve që do të mbahen në intervale të rregullta;
- d) jep këshilla në administrimin për strukturat, pajisjet dhe shfrytëzimin e tuneleve rrugore;
- dh) verifikon që struktura e tunelit rrugor dhe pajisjet janë mirëmbajtur dhe riparuar;
- e) merr pjesë në vlerësimin e incidenteve dhe aksidenteve, sipas nenit 6, pikat 3 dhe 4 të këtij ligji.

Neni 8

Enti i inspektimit

1. Enti i inspektimit siguron që inspektimet, vlerësimet dhe testet të kryhen në përputhje me dispozitat e këtij ligji dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.

2. Enti i inspektimit duhet të angazhohet në një nivel të lartë të kompetencës dhe procedurave në kryerjen e të gjitha inspektimeve, vlerësimeve dhe testeve dhe është i pavarur nga menaxheri i tunelit.

3. Enti i inspektimit cakton inspektorë të autorizuar për qëllimet e inspektimeve, vlerësimeve dhe analizave, në përputhje me kërkesat e rregullave të sigurisë.

Kriteret dhe kualifikimet për të qenë inspektor i autorizuar përcaktohen me akt nënligjor në zbatim të këtij ligji.

4. Inspektori i autorizuar, në çdo kohë, mund të vizitojë tunelin dhe të kryejë inspektime, vlerësime dhe analiza, për të monitoruar pajtueshmërinë me kërkesat e rregullave të sigurisë.

5. Rezultatet e inspektimeve, vlerësimeve dhe testeve të kryera në përputhje me këto rregulla të sigurisë i raportohen autoritetit.

Neni 9

Njoftimi për autoritetin

Ministri duhet të njoftojë Komisionin European për emrin dhe adresën e autoritetit brenda 12 muajve pas hyrjes në fuqi të këtij ligji. Në rast ndryshimi të adresës ose emrit të autoritetit, ministri duhet të njoftojë Komisionin European brenda 3 muajve nga ndryshimi.

Neni 10

Tunelet rrugore, projekti i të cilave nuk është miratuar

1. Çdo tunel rrugor, projekti i të cilit nuk është miratuar nga autoriteti përgjegjës, është objekt i kërkesave dhe dispozitave të këtij ligji.

2. Ky tunel është objekt autorizimi nga autoriteti në lidhje me vënien në shfrytëzim, në përputhje me procedurën e parashikuar në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 11

Tunelet rrugore, projekti i të cilave është miratuar, por nuk janë hapur

1. Në rastin e tuneleve rrugore, projekti i të cilave është miratuar, por që nuk janë hapur për qarkullimin publik, autoriteti duhet të japë vlerësimin e tij, në përputhje me kërkesat e këtij ligji, me referencë të veçantë për dokumentacionin e sigurisë, të parashikuar në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

2. Kur autoriteti konstaton se një tunel nuk është në përputhje me dispozitat e këtij ligji, ai duhet të njoftojë menjëherë menaxherin e tunelit dhe oficerin e sigurisë për marrjen e masave të duhura për rritjen e sigurisë.

3. Ky tunel është objekt autorizimi nga autoriteti në lidhje me vënien në shfrytëzim, në përputhje me procedurën e parashikuar në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 12

Tunelet rrugore në shfrytëzim

1. Në rastin e tuneleve rrugore, të cilat tashmë janë të hapura për qarkullimin publik, autoriteti duhet të japë vlerësimin e tij, në përputhje me kërkesat e normat e sigurisë, me referencë të veçantë në dokumentacionin e sigurisë, të përcaktuara për këtë në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji dhe në bazë të një inspektimi.

2. Menaxheri i tunelit, nëse është e nevojshme, i propozon autoritetit një plan për të përshtatur tunelin me kërkesat e normat e sigurisë dhe masat përmirësuese që ai mendon të bëjë. Autoriteti mund të kërkojë nga menaxheri i tunelit një plan me shkrim për t'u paraqitur brenda një afati të përcaktuar.

3. Autoriteti jep miratimin e tij për masat rregulluese ose kërkon modifikimin e tyre. Çdo miratim ose modifikim i kërkuar duhet të njoftohet me shkrim.

4. Pas parashikimit të bërë në pikën 3 të këtij neni, në qoftë se masat përmirësuese përfshijnë çdo modifikim thelbësor në ndërtim ose shfrytëzim, atëherë, menjëherë pasi të jenë marrë këto masa, duhen zbatuar procedurat e parashtruara në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

5. Autoriteti duhet t'i paraqesë një raport ministrit për planin e përmbushjes së kërkesave të këtyre rregullave, për masat e planifikuara dhe, sipas rastit, për pasojat e hapjes apo të mbylljes së rrugëve hyrëse kryesore në tunele. Ministri mund të mbështesë përmbajtjen e këtij raporti, kur nga ana e raportimit merret parasysh minimizimi i shqetësimeve në qarkullimin në nivel kombëtar e rajonal, në përputhje me detyrimin e raportimit të autoritetit, sipas nenit 16 të këtij ligji, dhe mund të komentojë për kalendarin e punimeve që janë parashikuar të kryhen për të siguruar që tunelet rrugore përputhen me këto kërkesa.

6. Rinovimi i tuneleve rrugore duhet të kryhet në përputhje me përcaktimet e një programi dhe duhet të përfundojë 24 muaj pas datës së hyrjes në fuqi të këtij ligji.

7. Aty ku gjatësia totale e tubit të tuneleve ekzistuese, pjesëtuar me pjesën e rrjetit rrugor transeuropian që shtrihet në territorin e Republikës së Shqipërisë, e kalon mesataren europiane, ministri, mund të zgjasë periudhën e përcaktuar në pikën 6 të këtij neni, me pesë vjet.

Neni 13

Inspektimet periodike

1. Autoriteti verifikon kryerjen e inspektimeve nga enti i inspektimit, për t'u siguruar se të gjitha tunelet rrugore, të cilat bëjnë pjesë në fushën e zbatimit të këtij ligji, përmbushin standardet e përcaktuara nga ky ligj.

2. Periudha e dy inspektimeve të njëpasnjëshme për çdo tunel nuk duhet t'i kalojë 6 vjet.

3. Kur, bazuar në raportin e entit të inspektimit, autoriteti vëren se një tunel nuk përputhet me dispozitat e këtij ligji, autoriteti duhet të njoftojë menaxherin e tunelit dhe oficerin e sigurisë për marrjen e masave për rritjen e sigurisë në tunel. Autoriteti përcakton kushtet për vazhdimin e shfrytëzimit të tunelit ose rihapjen e tij, të cilat do të zbatohen derisa masat korrigjuese janë vënë në funksionim, si dhe të gjitha kufizimet ose kushtet e përshtatshme.

4. Nëse masat rregulluese përfshijnë ndonjë modifikim thelbësor në ndërtimin ose shfrytëzimin e tunelit, atëherë, menjëherë pasi të jenë marrë masat, tuneli duhet të bëhet objekt i një autorizimi të ri për operim, në përputhje me procedurat e parashikuara në shtojcën II, që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 14

Analizat e rrezikut

1. Analizat e rrezikut, kur është e nevojshme, duhet të kryhen nga një subjekt që ka një pavarësi funksionale nga menaxheri i tunelit. Përmbajtja dhe rezultatet e analizave të rrezikut duhet të jenë përfshirë në dokumentet e dosjes së sigurisë që i paraqitet autoritetit. Bëhet fjalë për analizat e rrezikut për një tunel të dhënë, që merr parasysh tërësinë e faktorëve të projektimit dhe kushteve të qarkullimit që kanë një ndikim mbi sigurinë, sidomos karakteristikat dhe lloji i qarkullimit, gjatësia dhe gjeometria e tunelit, si dhe numri i mjeteve të rënda të parashikuara në ditë.

2. Autoriteti duhet të sigurojë që është përdorur një metodologji e detajuar dhe e mirëpërcaktuar në nivel kombëtar, e cila korrespondon me praktikën më të mira të mundshme, e miratuar nga aktet nënligjore në zbatim të këtij ligji.

Neni 15

Shmangie si pasojë e teknikave inovative

1. Me qëllim për të lejuar instalimin dhe përdorimin e pajisjeve të reja për sigurinë, të cilat sigurojnë mbrojtje më të lartë dhe ekuivalente me teknologjitë aktuale të përshkruara në këtë ligj, autoriteti

mund të lejojë një shmangie nga kërkesat e këtij ligji, duke u bazuar në kërkesat përkatëse nga menaxheri i tunelit.

2. Nëse autoriteti synon të lejojë shmangien e parashikuar në pikën 1 të këtij neni, menaxheri i tunelit duhet, së pari, të paraqesë një aplikim shmangieje në ministri, i cili duhet të përmbajë kërkesën dhe opinionin fillestar të entit të inspektimit.

3. Nëse brenda një periudhe prej tre muajsh ministri nuk formulon kundërshtime, shmangia trajtohet si e garantuar. Ministri informon autoritetin/menaxherin e tunelit në përputhje me rrethanat.

4. Nëse ka kundërshtime, ministri bën një propozim të ri, në përputhje me nenet 4 dhe 5 të këtij ligji. Nëse vendimi është negativ, autoriteti nuk lejon shmangien.

5. Pas një shqyrtimi, në përputhje me procedurën e parashikuar në pikat 1, 2, 3 dhe 4 të këtij neni, një vendim për garantimin e shmangies mund të lejojë aplikimin e kësaj shmangie në tunelet e tjera.

6. Kurdo qoftë paraqitja e justifikuar e kërkesave për shmangie, ministri publikon një raport për praktikën e ndjekur në këtë tunel dhe, nëse është e nevojshme, bën propozime për amendimin e këtij ligji.

Neni 16

Raportimi

1. Autoriteti, mbështetur mbi të dhënat, harton çdo dy vjet raporte për çdo rrezik nga zjarret dhe incidentet apo aksidentet në tunelet rrugore për sigurinë e përdoruesve të rrugës, si dhe për shpeshtësinë e shkaqet e incidenteve apo aksidenteve të tilla, duke bërë vlerësimin e tyre dhe duke siguruar informacion për rolin aktual dhe efektivitetin e masave dhe lehtësive për sigurinë rrugore. Autoriteti i raporton ministrin për masat që duhen marrë gjatë vitit dhe për ato që do të kryhen në vitin e ardhshëm, bazuar në përparësitë që lidhen me vëllimin e trafikut dhe rrezikun potencial të tuneleve rrugore.

2. Autoriteti, me burimet njerëzore ekzistuese, në funksion të zhvillimit të infrastrukturës dhe fondet në dispozicion, sipas ligjit aktual në fuqi dhe pa ngarkesa të reja ose të rritura në Buxhetin e Shtetit, përgatit një plan të integruar, duke përfshirë një program për zbatimin gradual të dispozitave të këtij ligji në tunelet, tashmë në shfrytëzim, siç përshkruhet në nenin 12 të këtij ligji.

KREU III

QARKULLIMI NË TUNELET RRUGORE

Neni 17

Detyrime shtesë për sigurinë e përdoruesve të tuneleve rrugore

1. Përdoruesit e rrugës së tuneleve rrugore duhet të sillen në mënyrë të tillë që të mos paraqesin rrezik ose pengesë për qarkullimin apo t'i shkaktojë dëme pronës publike dhe në mënyrë që në çdo rast të respektohet siguria në tunelet rrugore. Ndalohej në çdo rast lëvizja e këmbësorëve në tunelet rrugore.

2. Normat e sjelljeve të veçanta përcaktohen në aktet nënligjore që do të dalin në zbatim të këtij ligji.

3. Drejtuesit të mjetit rrugor i cili lëviz me mjet nëpër tunel, nuk i lejohet të ndalojë, të parakalojë e as të parkojë mjetin, të bëjë kthimin gjysmërrethor ose lëvizjen prapa.

4. Drejtuesi i mjetit rrugor, gjatë kalimit nëpër tunel, duhet t'i ketë të ndezura dritat e shkurtra joverbuese për ndriçimin e rrugës.

Neni 18

Detyrime shtesë për statusin e tabelave dhe sinjaleve

1. Përdoruesit e rrugës së tuneleve rrugore duhet t'u përmbahen udhëzimeve, që japin tabelat e qarkullimit rrugor, sinjalet e semaforëve dhe shenjat në tunel edhe në rastin kur duket se këto udhëzime kundërshtojnë rregulloren e qarkullimit.

2. Udhëzimet që japin sinjalet e semaforëve të tuneleve rrugore duhet të kenë përparësi mbi ato, që japin tabelat e qarkullimit rrugor, që rregullojnë përparësinë.

3. Tabelat dhe sinjalet në tunelet rrugore përshkruhen në aktet ligjore e nënligjore në zbatim dhe në përputhje me procedurat e parashtruara në shtojcën III, që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 19

Detyrime shtesë për udhëzimet e dhëna nga nëpunësit e autorizuar

1. Kur drejtojnë qarkullimin në tunele rrugore, nëpunësit e autorizuar duhet të dallohen me lehtësi nga njëfarë largësie.

2. Përdoruesit e rrugës duhet t'u binden menjëherë të gjitha udhëzimeve të dhëna nga nëpunësit e autorizuar, të cilët drejtojnë qarkullimin në tunele rrugore.

3. Udhëzimet e dhëna nga nëpunësit e autorizuar, të cilët drejtojnë qarkullimin në tunele rrugore, duhet të marrin përparësi ndaj atyre që japin tabelat e qarkullimit rrugor, sinjalet e semaforëve dhe shenjat në rrugë, si edhe ndaj rregullave të qarkullimit rrugor në përgjithësi.

Neni 20

Paralajmërime me dëgjim

1. Mekanizmat e paralajmërimit me dëgjim në tunelet rrugore mund të përdoren vetëm:

a) për të dhënë paralajmërimin përkatës, me qëllim që të shmangët rreziku apo ndonjë aksident;

b) brenda zonave tunelore, kur ka ndodhur incident apo aksident, për të paralajmëruar veprimet që do të ndjekin përdoruesit e rrugës.

2. Tingujt, që lëshojnë mekanizmat e paralajmërimit me dëgjim, nuk duhet të zgjasin më shumë nga ç'është e nevojshme. Çdo tunel/Qendra Operacionale për Menaxhimin e Tuneleve Rrugore duhet të jetë i pajisur me të paktën një mekanizëm paralajmërimi me anë të dëgjimit, me fuqi të mjaftueshme. Tingulli që lëshon mekanizmi i paralajmërimit duhet të jetë i vazhdueshëm dhe uniform, por jo çjerrës.

Neni 21

Detyrimet për rritjen e sigurisë dhe sjellja në rast aksidenti apo incidenti

1. Pa shkelur dispozitat e legjislacionit në fuqi, në lidhje me detyrimin për të ndihmuar të dëmtuarit në rast aksidenti rrugor, çdo shofer ose përdorues tjetër i rrugës, i përfshirë në një incident apo aksident rrugor, duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme, në përputhje me natyrën dhe shtrirjen e parashikuar të rreziqeve, të reduktojë ose të shmangë dëmet në njerëz, në pronë dhe në mjedis. Ata zbatojnë, në të gjitha rastet, kërkesat e udhëzimeve që kërkohen nga Qendra Operacionale për Menaxhimin e Tuneleve Rrugore, e cila përpaket të vendosë siguri të menjëhershme të qarkullimit në vendin e incidentit apo aksidentit në tunelin rrugor, duke zbatuar kërkesat e shtojcave I, II dhe III, që i bashkëlidhen këtij ligji.

2. Në rastin e një rreziku serioz ose aksidenti të menjëhershëm, ku siguria e publikut dhe e pronës mund të rrezikohet, përdoruesit e tuneleve rrugore njoftojnë menjëherë Qendrën Operacionale për Menaxhimin e Tuneleve Rrugore, duke venë në dispozicion të saj të gjithë informacionin e nevojshëm për ndërmarrjen e veprimeve.

3. Të gjithë përdoruesit e tuneleve rrugore bashkëpunojnë me njëri-tjetrin dhe me personat e autorizuar të autoritetit në shkëmbimin e informacionit, për masat parandaluese dhe procedurat që duhet të ndiqen në rastin e aksidenteve dhe incidenteve.

Neni 22

Raportet e incidenteve, aksidenteve dhe menaxhimi i të dhënave

1. Autoriteti/menaxheri i tunelit dhe oficeri i sigurisë, pas mbledhjes së informacionit, marrin masat e nevojshme për të përgatitur një raport për çdo aksident fatal të ndodhur në një tunel rrugor, sipas standardit ligjor në fuqi. Oficeri i sigurisë përfshin në këtë raport fotot dhe diagramet vizive të vendit të aksidentit dhe çdo informacion në lidhje me periudhën kohore mes aksidentit e regjistrimit të tij dhe për ardhjen e shërbimeve emergjente.

2. Raporti i aksidentit, i përgatitur sipas pikës 1 të këtij neni, ruhet për 10 vjet dhe është i vlefshëm për ministrinë/autoritetin, për personat e autorizuar për kontroll e institucionet e tjera të ngarkuara me ligj sa herë kërkohen prej tyre.

3. Raporti i aksidentit nuk zëvendësohet me një raport tjetër, i cili mund të ketë lidhje me menaxhimin e dëmit, i cili kërkohet nga legjislacioni kombëtar ose ai ndërkombëtar.

4. Sa herë që ndodh ndonjë incident që dëmton pronën ose mjedisin në tunelet rrugore oficeri i sigurisë, pas mbledhjes së informacionit, përgatit një raport dhe ia dorëzon nga një kopje të tij menaxherit të tunelit. Dëmtuesi ua paguan dëmin menjëherë, sipas akteve ligjore dhe nënligjore në fuqi, organeve kompetente të tunelit rrugor.

Neni 23

Autorizimi i veçantë dhe kufizimet

1. Për transportin e mallrave të rrezikshme ose për arsye të rrethanave të jashtëzakonshme, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, menaxheri i tunelit lëshon një autorizim të veçantë për transportin e mallrave të rrezikshme nëse paraprakisht është përgatitur dhe miratuar plani i masave parandaluese dhe mbrojtëse, në përputhje me këtë ligj dhe shtojcat e tij.

Në rast refuzimi nga menaxheri i tunelit, subjekti për transportin e mallrave të rrezikshme i lind e drejta e ankimit të autoriteti brenda një afati kohor pesë ditësh.

2. Autoriteti përgjegjës për lëshimin e autorizimit për transportin rrugor të mallrave të rrezikshme në tunelet rrugore, sipas pikës 1 të këtij neni, mund të ndalojë transportin e mallrave të rrezikshme të caktuara, ose të lejojë transportin vetëm në kushte të veçanta, me qëllim rritjen e sigurisë në tunelet rrugore dhe mbrojtjen e njerëzve, të mjedisit e të pronës.

3. Autorizimi, sipas pikës 1 të këtij neni, lëshohet për një afat një- ditor.

4. Subjekti përgjegjës për transportin e mallrave të rrezikshme, në çdo rast, njofton menaxherin e tunelit para nisjes së procedurave të përmendura në pikën 1 të këtij neni.

Neni 24

Detyrimet e transportuesit për transportin e mallrave të rrezikshme në tunelet rrugore

1. Transportuesi duhet të njoftojë 24 orë përpara autoritetin dhe menaxherin e tunelit për mjetin rrugor, i cili përdoret për transportin e mallrave të rrezikshme.

2. Për qarkullimin e mjetit rrugor në tunelet rrugore, menaxheri i tunelit lejon vetëm drejtues mjeti të kualifikuar për transportin e mallrave rrezikshme, si dhe mjete që plotësojnë kushtet e përcaktuara në aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

Neni 25

Mbikëqyrja për zbatimin e ligjit

Mbikëqyrja administrative për zbatimin e këtij ligji dhe akteve nënligjore të miratuara për zbatimin e tij kryhet nga ministria përgjegjëse për transportin, Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Sekretaria Teknike e Komitetit Ndërmnistror për Sigurinë Rrugore.

KREU IV

DISPOZITA PËR SANKSIONET

Neni 26

Kundërvajtjet administrative

1. Shkeljet e dispozitave të këtij ligji dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij, të kryera nga personi juridik, fizik dhe individët në tunelet rrugore, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen me gjobë, sipas këtij neni.

2. Subjekti, menaxheri i tunelit dënohen me gjobë në masën 5 000 000 (pesë milionë) lekë kur:

a) nuk miratojnë masat e sigurisë, të parashikuara në nenet 4 dhe 6 të këtij ligji;

b) nuk emërojnë një oficer të sigurisë dhe zëvendësin e tij, sipas pikës 1 të nenit 7 të këtij ligji.

3. Subjekti, menaxheri i tunelit dënohen me gjobë në masën 2 000 000 (dy milionë) lekë në rastet kur:

a) nuk hartojnë dhe nuk dërgojnë raportin, sipas pikës 3 të nenit 6 të këtij ligji;

b) nuk përcjellin raportin teknik, sipas pikës 4 të nenit 6 të këtij ligji;

c) nuk kanë plotësuar kërkesat e neneve 11 dhe 12 të këtij ligji.

4. Personat përgjegjës të personave juridikë dënohen me gjobë në masën 100 000 (njëqind mijë) lekë, për shkeljet e përmendura në pikat 2 dhe 3 të këtij neni.

5. Subjekti, oficeri i sigurisë dënohen me gjobë në masën 1 000 000 (një milion) lekë, nëse nuk i ushtrojnë funksionet dhe detyrat e përcaktuara në pikën 2 të nenit 7 të këtij ligji dhe zëvendësohen menjëherë me një person përgjegjës për sigurinë.

6. Subjekti, enti i inspektimit dënohen:

a) me gjobë në masën 1 000 000 (një milion) lekë, kur nuk ushtrojnë funksionet dhe detyrat e përcaktuara në nenin 8 të këtij ligji;

b) me gjobë në masën 100 000 (njëqind mijë) lekë, kur ai është person fizik dhe për personat përgjegjës të personave juridikë.

7. Cilido që shkel e nenet 17, 18, 19, 20 dhe 21 të këtij ligji dënohet me gjobë në masën 20 000 (njëzet mijë) lekë.

8. Cilido që shkel nenin 22 të këtij ligji dënohet me gjobë në masën 100 000 (njëqind mijë) lekë.

9. Menaxheri i tunelit dhe oficeri i sigurisë dënohen me gjobë në masën 100 000 (njëqind mijë) lekë, për shkelje të neneve 23 dhe 24, pika 2, të këtij ligji.

10. Subjekti përgjegjës për transportin e mallrave të rrezikshme dënohet me gjobë në masën 100 000 (njëqind mijë) lekë, për shkelje të pikës 4 të nenit 23 të këtij ligji.

11. Subjekti përgjegjës për transportin e mallrave të rrezikshme dhe drejtuesi i mjetit rrugor ndëshkohet me gjobë në masën 500 000 (pesëqind mijë) lekë, për shkelje të nenit 24 të këtij ligji.

Neni 27

Procedurat e ankimit

Subjekti, ndaj të cilit vendoset masa administrative, ka të drejtën e ankimit, sipas legjislacionit në fuqi, për shqyrtimin e mosmarrëveshjeve administrative.

Neni 28

Vjelja e gjobave

Të ardhurat, që burojnë nga vjelja e gjobave, derdhen në Buxhetin e Shtetit.

KREU V

DISPOZITA TË FUNDIT

Neni 29

Aktet nënligjore

Ngarkohet Këshilli i Ministrave që, brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të neneve 4, pika 2, 6, pika 1, 7, pika 1, 8, pika 3, 14, pika 2, 17, pika 2, 18, pika 3 dhe 24, pika 2 të këtij ligji.

Neni 30

Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miratuar në datën 10.10.2013

**Shpallur me dekretin nr. 8368, datë 28.10.2013 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Bujar Nishani**

SHTOJCA I

MASAT E SIGURISË TË PËRMENDURA NË NENIN 4 TË KËTIJ LIGJI

1. Bazat për të vendosur masat e sigurisë

1.1 Parametrat e sigurisë

1.1.1 Masat e sigurisë që vihen në përdorim në një tunel rrugor bazohen mbi një shqyrtim sistematik të gjithë aspekteve të sistemit, të përbërë nga infrastruktura, shfrytëzimi, përdoruesit dhe mjetet e transportit.

1.1.2 Parametrat që merren parasysh vijojnë:

- gjatësia e tunelit;

- numri i tubave/galerive;

- numri i rrugëve/korsive;

- gjeometria e profilit tërthor;
- profili gjatësor dhe gjurma në plan;
- tipi i ndërtimit/konstruksionit;
- qarkullimi me një drejtim ose në të dy drejtimet;
- vëllimi i qarkullimit për tub, përfshirë këtu ndarjen e tij në kohë;
- rreziku i pengesës në pikun e qarkullimit, ditor ose sezonal;
- koha e nevojshme për shërbimet e ndërhyrjes për të mbërritur në vendet;
- prania dhe përqindja e mjeteve të rënda të transportit;
- prania, përqindja dhe lloji i mjeteve të transportit që transportojnë mallra të rrezikshme;
- karakteristikat e rrugëve të hyrjes;
- gjerësia e rrugëve/korsive;
- aspekte të lidhura me shpejtësinë;
- mjedisi gjeografik dhe meteorologjik.

1.1.3 Kur një tunel rrugor ka një karakteristikë të veçantë për sa i përket parametrave të përmendur më lart, një analizë e rreziqeve, kryhet në përputhje me nenin 14 të këtij ligji, me qëllim që të vendoset nëse masat e sigurisë dhe/ose pajisjet shtesë janë të nevojshme për të siguruar një nivel të lartë të sigurisë në tunel. Kjo analizë e rreziqeve ka parasysh incidentet apo aksidentet që sjellin haptazi cenimin e sigurisë së përdoruesve të rrugës në tunel dhe që janë të afta të ndodhin gjatë fazës së shfrytëzimit, si dhe natyrën dhe rëndësinë e pasojave të mundshme të tyre.

1.2 Kërkesat minimale

1.2.1 Masat e sigurisë, të parashikuara në pikat që vijojnë, janë vënë në përdorim të paktën me qëllim që të sigurojnë një nivel minimal të sigurisë në tunelet rrugore, sipas këtij ligji.

1.2.2 Me qëllim që rëniet ndesh të jenë të njësuara në të gjitha tunelet rrugore, në të cilat zbatohet ky ligj, asnjë shkelje në kërkesat e parashikuara në pikat që vijojnë nuk lejohet për sa i përket konceptimit të pajisjeve të sigurisë në dispozicion të përdoruesit të tunelit rrugor, si postet e ndihmës, shenjëzimi, vend parkimet, daljet e ndihmës, ritransmetimi me radio kur ato kërkohen.

1.3 Vëllimi i qarkullimit

1.3.1 Kur “vëllimi i qarkullimit” është përmendur në këtë shtojcë, ai tregon qarkullimin ditor mesatar vjetor të regjistruar në tunel për një korsi. Me qëllim që të përcaktohet vëllimi i qarkullimit, çdo mjet transporti do të llogaritet si një njësi.

1.3.2 Kur numri i mjeteve të rënda të transportit mbi 3,5 tonë kalon 15 % të qarkullimit mesatar ditor vjetor ose që një qarkullim ditor sezonal është dukshëm më i lartë se qarkullimi mesatar ditor vjetor, vlerësohet rrezik shtesë dhe merret parasysh, duke rritur vëllimin e qarkullimit në tunel në zbatim të pikave që vijojnë.

2. Masat që kanë të bëjnë me infrastrukturën

2.1 Numri i tubave/galerive dhe korsive

2.1.1 Vëllimi i parashikuar i qarkullimit dhe siguria përbëjnë kriteret kryesore bazë për të përcaktuar nëse duhet ndërtuar një tunel me një tub ose dy tuba, që merr parasysh disa aspekte të tilla, si përqindja e mjeteve të rënda të transportit, pjerrësinë dhe gjatësinë.

2.1.2 Në çdo rast, kur për tunelet në projektim, parashikimet për 15 vjet tregojnë që vëllimi i qarkullimit do të kalojë 10 000 mjete transporti për ditë dhe për korsi të qarkullimit, një tunel me dy tuba me qarkullim me një drejtim vihet për datën, në të cilën kjo shifër do të jetë kaluar.

2.1.3 Me përjashtim të korsisë së emergjencës, vetë numri i korsive ruhet jashtë dhe brenda tunelit rrugor. Çdo ndryshim i numrit të korsive bëhet në një distancë të mjaftueshme nga hyrja e tunelit; kjo distancë është të paktën e barabartë me distancën e përshkruar nga një mjet transporti që lëviz me shpejtësinë më të madhe të lejuar. Kur kushtet gjeografike pengojnë të respektohet kjo distancë, masa shtesë dhe/ose përforcuese merren për të përmirësuar sigurinë.

2.2 Gjeometria e tunelit

2.2.1 Siguria është marrë veçanërisht parasysh gjatë konceptimit të gjeometrisë së profilin tërthor, të gjurmës në plan dhe të profilin gjatësor, si dhe rrugët e saj të hyrjes, sepse këta parametra ndikojnë shumë mbi probabilitetin e ndodhjes dhe rëndësinë e incidenteve apo aksidenteve rrugore.

2.2.2 Pjerrësitë gjatësore më të mëdha se 5 % nuk lejohen në tunelet e reja, në mos nuk është e mundur të gjendet zgjidhje tjetër nga pikëpamja gjeografike.

2.2.3 Në tunelet rrugore, pjerrësitë e të cilave janë më të mëdha se 3,5%, masa shtesë dhe/ose përforcuese merren me qëllim që të përforcojnë sigurinë mbi bazën e një analize të rreziqeve.

2.2.4 Kur gjerësia e korsisë së ngadaltë është më e vogël se 3,5 m dhe që kalimi i mjetit të rëndë të transporti lejohet, masa shtesë dhe/ose përforcuese merren me qëllim që të përforcojnë sigurinë mbi bazën

e një analize të rreziqeve.

2.3 Korsitë e largimit dhe daljet e ndihmës

2.3.1 Në tunelet e reja, në korsitë e largimit janë parashikuar trotuare, të mbingritura ose jo, të përcaktuara për përdoruesit e tuneleve rrugore në rastin e avarisë ose aksidentit. Kjo dispozitë nuk zbatohet nëse karakteristikat strukturore të tunelit rrugor nuk e lejojnë, ose e lejojnë vetëm me një kosto të shpërpjesëtuar dhe që tuneli është me një drejtim dhe i pajisur me një sistem të përhershëm të mbikëqyrjes dhe të mbylljes së korsive.

2.3.2 Në tunelet ekzistuese ku nuk ka as korsitë largimi, as trotuare, masa shtesë dhe/ose përforcuese merren për të siguruar sigurinë.

2.3.3 Daljet e ndihmës u lejojnë përdoruesve të lënë tunelin pa mjetin e tyre të transportit dhe të arrijnë në një vend të sigurt në rast aksidenti ose rënie zjarri. Ato u lejojnë edhe shërbimeve të ndërhyrjes të arrijnë në tunel me këmbë. Shembuj të daljeve të ndihmës janë këto që vijnë:

- dalje të drejtpërdrejta të tunelit për të dalë jashtë;
- galeritë e komunikimit ndërmjet tubave të një tuneli;
- dalje drejt një galerie të sigurisë;
- strehimet me një korsitë largimi të ndarë nga tubi i tunelit.

2.3.4 Strehimet pa dalje që të çojnë në korsitë e largimit për të dalë jashtë nuk janë ndërtuar.

2.3.5 Daljet e ndihmës janë parashikuar nëse një analizë e rreziqeve të përligjura, përfshirë këtu pushtimin nga gazrat e tymrave dhe shpejtësia e tyre e përhapjes në kushtet lokale, tregon që ventiliimi dhe masat e tjera të sigurisë janë të pamjaftueshme për të siguruar sigurinë e përdoruesve të rrugës.

2.3.6 Në çdo rast, në tunelet e reja, daljet e ndihmës janë parashikuar kur vëllimi i qarkullimit është më i madh se 2 000 mjete transporti për korsitë.

2.3.7 Në tunelet ekzistuese mbi 1 000 m dhe vëllimi i qarkullimit i të cilëve është më i madh se 2 000 mjete transporti për korsitë, duhet të vlerësohet nëse vendosja e daljeve të reja të ndihmës është një zgjidhje e leverdishme dhe e efektshme.

2.3.8 Kur daljet e ndihmës janë parashikuar, largësia ndërmjet dy daljeve nuk i kalon 500 m.

2.3.9 Mjete të duhura, të tilla si portat, pengojnë përhapjen e tymrave të gazrave dhe të nxehtësisë në drejtim të korsive të largimit, me qëllim që përdoruesit të mund të dalin jashtë në siguri dhe që shërbimet e ndërhyrjes të mund të arrijnë në tunel.

2.4 Hyrjet e shërbimeve të ndërhyrjes

2.4.1 Në tunelet me dy tuba, ku tubat janë në të njëjtin nivel ose pothuajse, galeritë e komunikimit mund të përdoren nga shërbimet e ndërhyrjes të paktën çdo 1 500 m.

2.4.2 Kur kjo është e mundur nga pikëpamja gjeografike, kalimi në qendër të brezit qendror parashikohet nga jashtë në çdo hyrje të tunelit me dy tuba ose shumë tubesh. Kjo masë u lejon shërbimeve të ndërhyrjes të arrijnë menjëherë nga njëri ose tjetri tub.

2.5 Vend parkimet

2.5.1 Për tunelet e reja me dy drejtime mbi 1 500 m të gjatë, ku vëllimi i qarkullimit i kalon 2 000 mjete transporti për korsitë, vend parkimet ndërtohen në largësi që nuk kalon më shumë se 1 000 m, nëse korsitë e emergjencës nuk janë parashikuar.

2.5.2 Në tunelet ekzistuese me dy drejtime mbi 1 500 m të gjatë, vëllimi i qarkullimit të të cilave i kalon 2 000 mjete transporti për korsitë, dhe që nuk kanë korsitë të emergjencës, duhet të vlerësohet nëse ndërtimi i vend parkimeve është një zgjidhje e leverdishme dhe e efektshme.

2.5.3 Kur karakteristikat strukturore të tunelit e lejojnë, ose lejojnë vetëm që një kosto e shpërpjesëtuar/e pabarabartë, duhet të parashikohen vend parkime nëse gjerësia totale që arrihet nga mjetet e transportit, me përjashtim të pjesëve të mbingritura dhe të korsive normale të qarkullimit, është të paktën e barabartë me gjerësinë e një korsie normale të qarkullimit.

2.5.4 Vend parkimet kanë një post të ndihmës.

2.6 Drenazhe

2.6.1 Drenazhi i lëngjeve të ndezshme dhe helmuese sigurohet nga kanale me të çara mjaft mirë të përcaktuara ose masa të tjera në profilin tërthor të tuneleve ku transporti i mallrave të rrezikshme është lejuar. Përveç kësaj, sistemi i drenimit është krijuar dhe mirëmbajtur për të penguar që zjarri të mos përhapet dhe që lëngjet e ndezshme dhe helmuese të mos shpërndahen në brendësi të një tubi dhe ndërmjet tubave.

2.6.2 Nëse, në tunelet ekzistuese, kërkesa të tilla nuk mund të respektohen ose mund të ketë vetëm një kosto të shpërpjesëtuar/të pabarabartë, kjo duhet të mbahet parasysh në momentin që vendoset nëse transporti i mallrave të rrezikshme mund të lejohet mbi bazën e një analize të rreziqeve përkatëse.

2.7 Rezistenca ndaj zjarrit e strukturave

Struktura kryesore e të gjitha tuneleve rrugore, ku një shembje lokale e strukturës mund të ketë pasojë katastrofike, për shembull, tunelet zhyten apo cedojnë, ose tunelet mund të shkaktojnë shkatërrimin e strukturave fqinje të rëndësishme, paraqet një nivel të mjaftueshëm të rezistencës ndaj zjarrit.

2.8 Ndriçimi

2.8.1 Një ndriçim normal u siguron drejtuesve të mjeteve një shikueshmëri të nevojshme, si ditën, ashtu edhe natën, në zonën e hyrjes, si dhe në brendësi të tunelit.

2.8.2 Një ndriçim i sigurisë siguron një shikueshmëri minimale përdoruesve të tunelit për t'u lejuar të largohen nga tuneli me mjetet e tyre të transportit në rastin e defektit/avarisë së furnizimit me energji elektrike.

2.8.3 Një ndriçim i rrugës së largimit, i tillë si një pajisje sinjalizimi ndriçuese, vendoset në një lartësi që nuk kalon 1,5 m, drejton përdoruesit për t'u larguar nga tuneli më këmbë në rast urgjence.

2.9 Ventilimi

2.9.1 Konceptimi, ndërtimi dhe shfrytëzimi i sistemit të ventilimit merr parasysh:

- kontrollin e ndotësve që rrjedhin nga lëshimet e gazrave të mjeteve rrugore të transportit në kushte normale të qarkullimit dhe në orët e pikut;

- kontrollin e ndotësve që rrjedhin nga lëshimet e gazrave të mjeteve rrugore të transportit, kur qarkullimi është ndaluar për shkak të një ndodhie ose një aksidenti;

- kontrollin e nxehtësisë dhe gazrave të tymit në rastin e një zjarri.

2.9.2 Një sistem i ventilimit mekanik vendoset në të gjitha tunelet mbi 1 000 m të gjatë, ku vëllimi i qarkullimit të cilëve është më i madh se 2 000 mjete transporti për korsin.

2.9.3 Në tunelet rrugore me qarkullim në dy drejtime dhe/ose një drejtim të mbushur plot me mjete transporti, ventilimi gjatësor lejohet vetëm nëse një analizë e rreziqeve, e kryer në përputhje me nenin 14 të këtij ligji, tregon që është i pranueshëm dhe/ose që nëse masat e veçanta janë marrë të tilla, si një administrim i duhur i qarkullimit, distanca më të shkurtra ndërmjet daljeve të ndihmës, dritaret e ajrimit dhe largimit të tymit të gazit në intervale të rregullta.

2.9.4 Sistemet tërthore ose gjysmëtërthore të ventilimit përdoren në tunelet ku një sistem mekanik i ventilimit është i nevojshëm dhe ku ventilimi gjatësor nuk lejohet, në përputhje me pikën 2.9.3. Këto sisteme janë të afta të largojnë tymin e gazit në rast zjarri.

2.9.5 Për tunelet me qarkullim me dy drejtime mbi 3 000 m të gjatë, vëllimi i qarkullimit të cilëve është më i madh se 2 000 mjete transporti për korsin, dhe që kanë një post të kontroll – komandimit dhe të një ventilimi tërthor dhe/ose gjysmëtërthor, masat minimale të mëposhtme merren për sa i përket ventilimit:

- dritaret e nxjerrjes/largimit të ajrit dhe të tymrave të gazrave që mund të komandohen ndarazi ose në grup vendosen;

- shpejtësia në drejtimin gjatësor e ajrit kontrollohet vazhdimisht dhe procesi i komandimit të sistemit të ventilimit, dritare, ventilatorë etj. rregullohen në përputhje me rrethanat.

2.10 Postet e ndihmës

2.10.1 Postet e ndihmës janë të destinuara për t'i pajisur me pajisje të ndryshme të sigurisë, sidomos telefona për thirrje urgjente dhe aparateve shuarës të zjarrit, po nuk janë bërë për të mbrojtur përdoruesit e rrugës ndaj ndikimeve të një zjarri.

2.10.2 Postet e ndihmës mund të përbëhen nga një dollap i vendosur mbi trotuarin, pjesë e ngritur e tunelit rrugor ose e preferueshme një kabinë në këtë trotuar. Ata janë të pajisur me një telefon për thirrje urgjente dhe dy aparate të shuarjes së zjarrit.

2.10.3 Postet e ndihmës janë parashikuar në hyrje-daljet e tunelit dhe në brendësi në intervale që, për tunelet e reja, nuk kalojnë 150 m dhe që, për tunelet ekzistuese, nuk kalojnë 250 m.

2.11 Furnizimi me ujë

Të gjitha tunelet rrugore kanë një sistem të furnizimit me ujë. Hidrantët janë parashikuar pranë hyrje-daljeve dhe në brendësi të tuneleve në intervale që nuk kalojnë 250 m. Nëse furnizimi me ujë nuk është siguruar, është e detyrueshme të kontrollohet që një sasi e mjaftueshme me ujë është furnizuar me një sistem tjetër.

2.12 Shenjëzimi rrugor

Panele të veçanta përdoren për të treguar të gjitha pajisjet e sigurisë të destinuara për përdoruesin e tunelit. Shenjat dhe panelet që duhet të përdoren në tunele jepen në shtojcën III.

2.13 Qendra e kontrollit

2.13.1 Një qendër e kontrollit do të sigurohet për të gjitha tunelet rrugore më të gjatë se 2 500 m dhe me një vëllim të trafikut rrugor më të lartë se 2 000 mjete transporti për korsin, ose në të gjitha rastet e tjera, për të cilat, nisur nga rëndësia e objektit, vlerësohet si domosdoshmëri nga ana e ministrisë së linjës.

2.13.2 Mbikëqyrja e shumë tuneleve rrugore mund të përqendrohet në një qendër kontrolli.

2.14 Sistemi i monitorimit

2.14.1 Sisteme të videomonitorimit/mbikëqyrjes dhe një sistem i aftë për të zbuluar në mënyrë automatike incidentet e qarkullimit rrugor, të tilla si mjet transporti në ndalim dhe/ose zjarre, janë instaluar në të gjitha tunelet rrugore me një qendër kontrolli.

2.14.2 Sistemet e zbulimit automatik të zjarreve vendosen në të gjitha tunelet rrugore që nuk kanë qendër kontrolli, kur shfrytëzimi i ventilimit mekanik për kontrollin e tymrave të gazeve ndryshon me shfrytëzimin automatik të ventilimit për kontrollin e ndotësve.

2.15 Pajisjet e mbylljes së tunelit

2.15.1 Në të gjitha tunelet rrugore mbi 1 000 m të gjata, semaforë të qarkullimit vendosen para hyrjes me qëllim që tunelet rrugore mund të mbyllen në rast të një emergjence. Mjete shtesë të tilla, si panele me mesazhe të ndryshueshme dhe pengesa, mund të parashikohen për të siguruar një respektim të duhur të shenjëzimit.

2.15.2 Në brendësi të të gjitha tuneleve mbi 3 000 m që kanë një post të kontroll – komandimit dhe vëllimi i qarkullimit të cilave është më i madh se 2 000 mjete transporti për korsi, është e këshillueshme të parashikohen, në intervale që nuk kalojnë 1 000 m, pajisje të destinuara për të ndaluar mjetet e transportit në raste urgjente. Këto pajisje përbëhen nga semaforë dhe në rast nevojë mjete shtesë, të tilla si altoparlantë, panele me mesazhe të ndryshueshme dhe barriera.

2.16 Sistemet e komunikimit

2.16.1 Një pajisje e ritransmetimit radio në përdorim të shërbimeve të ndërhyrjes vendoset në të gjitha tunelet mbi 1 000 m, vëllimi i qarkullimit të të cilave është më i madh se 2 000 mjete transporti për korsi.

2.16.2 Kur ka një qendër kontrolli, mundet të ndërpritet ritransmetimi radio i stacioneve të destinuara për përdoruesit e tunelit, kur ajo sigurohet për të shpërndarë mesazhe të urgjencës.

2.16.3 Kabinat dhe pajisjet e tjera, në të cilat përdoruesit që largohen nga tuneli duhet të presin përpara se mund të dalin jashtë, janë të pajisura me altoparlantë për njoftimin e përdoruesve.

2.17 Ushqimi me energji dhe qarqet elektrike

2.17.1 Të gjitha tunelet pajisen me një ushqim elektrik të ndihmës shtesë i aftë për të siguruar funksionimin e pajisjeve të nevojshme të sigurisë për largim derisa të gjithë përdoruesit të jenë larguar nga tuneli.

2.17.2 Qarqet elektrike, të matjes dhe të kontrollit janë bërë në mënyrë të tillë që një avari lokale, e shkaktuar nga një shkëndijë, për shembull, të mos prishë qarqet e paprekura.

2.18 Rezistenca ndaj zjarrit e pajisjeve

Niveli i rezistencës ndaj zjarrit e të gjitha pajisjeve të tunelit rrugor ka parasysh mundësitë teknologjike dhe synon të vazhdojë për të siguruar funksionet e nevojshme të sigurisë në rast zjarri.

2.19 Tabela që përmban një përmbledhje të kërkesave minimale

Tabela e mëposhtme ka një përmbledhje njoftuese të kërkesave minimale të parashikuara në pikat e mëparshme. Kërkesat minimale janë ato që ndodhen në tekstin në fuqi të kësaj shtojce. Shih tabelat bashkëlidhur.

3. Masat që kanë të bëjnë me shfrytëzimin

3.1 Mjetet e shfrytëzimit

Shfrytëzimi në tunelet rrugore organizohet dhe zotëron mjetet e përshtatshme për të siguruar rrjedhshmërinë dhe sigurinë e qarkullimit përgjatë tunelit rrugor. Personeli i shfrytëzimit, si dhe shërbimet e ndërhyrjes marrin një formim të duhur fillestar dhe të vazhdueshëm.

3.2 Planet e ndërhyrjes së emergjencës

Planet e ndërhyrjes hartohen për të gjitha tunelet rrugore. Në tunelet rrugore transkufitare, një plan i vetëm bikombëtar i ndërhyrjes së urgjencës përfshin dy vendet.

3.3 Punimet në tunele

Mbylljet e pjesshme ose të plota të korsive të kërkuara nga punimet e programuara të ndërtimit ose mirëmbajtjes duhet gjithmonë të fillojnë para hyrjes në tunel. Panele me mesazhe të ndryshueshme, fenerë të qarkullimit (semaforë) dhe pengesa (barriera) mekanike mund të përdoren për këtë qëllim.

3.4 Menaxhimi i incidenteve dhe aksidenteve

Në rastin e aksidentit ose incidentit të rëndë, të gjithë tubat përkatës mund të mbyllen menjëherë për qarkullimin, kjo në funksion të gravitetit të situatës.

Kjo realizohet nga aktivizimi i njëkohshëm jo vetëm i pajisjeve të instaluar në portalet hyrëse të tunelit të përmendura më lart, por edhe nga panelet me mesazhe të ndryshueshme, të semaforëve dhe pengesave mekanike të pranishme në rast nevojë në brendësi të tunelit, në mënyrë që të bllokojnë të gjithë

qarkullimin sa më shpejt që mundet, si në brendësi, ashtu edhe jashtë tunelit. Në tunelet nën 1 000 m, mbyllja mund të kryhet me mjete të tjera. Qarkullimi administrohet në mënyrë të tillë që mjetet e transportit e thjeshta të mund të lënë shpejt tunelin.

Koha e nevojshme për shërbimet e ndërhyrjes për të arritur në vendet e një incidenti në një tunel rrugor është sa më e shkurtër që mundet dhe matet gjatë ushtrimeve të përputhshme. Përveç kësaj, duhet të matet gjatë ngjarjeve. Në tunelet e mëdha me qarkullim në dy drejtime dhe më vëllim të qarkullimit të lartë, një analizë e rrezeve, e realizuar në përputhje me nenin 14 të këtij ligji, përcakton nëse pajisjet e ndërhyrjes duhet të vendosen në të dy anët e tunelit.

3.5 Veprimtaria e qendrës së kontrollit

Për të gjitha tunelet rrugore që kërkojnë një qendër kontrolli, përfshirë tunelet ndërkufitare në shtete të ndryshme, një qendër e vetme e kontrollit do të ketë kontroll të plotë në çdo kohë të dhënë.

3.6 Mbyllja e tuneleve

Në rastin e mbylljes së shkurtër ose të zgjatur të një tuneli rrugor, përdoruesit njoftohen për itineraret më të mira të mundshme, me anë të sistemeve të njoftimit lehtësisht të arritshme dhe të kuptueshme.

Çdo plan i emergjencës duhet të përmbajë tregimin e itinerareve të mundshme. Këto duhet të synojnë për të ruajtur atë që mundet rrjedhshmërinë e qarkullimit rrugor dhe për të ulur në maksimum ndikimet dytësore mbi sigurinë në zonat fqinje.

Autoritetet duhet të bëjnë të gjitha përpjekjet e duhura për të shmangur gjendjen në të cilën një tunel rrugor i vendosur në territorin e dy shteteve nuk mund të përdoret për shkak të pasojave të kushteve të këqija meteorologjike.

3.7 Transporti i mallrave të rrezikshme

Masat e mëposhtme zbatohen për sa i përket hyrjes në tunele të mjeteve të transportit që transportojnë mallra të rrezikshme, të përcaktuara në legjislacionin e përshtatshëm europian, në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme me rrugë:

- të realizohet një analizë e rrezeve, në përputhje me nenin 14 të këtij ligji, para se rregullorja dhe kërkesat mbi transportin e mallrave të rrezikshme në një tunel të mos jetë hartuar ose ndryshuar;

- të vendosë një shenjëzim të përshtatshëm përpara daljes së fundit të mundshme të tunelit dhe në hyrjet e tunelit për të zbatuar rregulloren, si dhe para kohe për t'i lejuar drejtuesve të mjeteve rrugore të zgjedhin itineraret e mundshme;

- të marrë parasysh masat e veçanta të shfrytëzimit, të destinuara për të ulur rreziqet, në lidhje me të gjitha ose një pjesë të mjeteve të transportit që transportojnë mallra të rrezikshme në tunele, të tilla si deklarimi para hyrjes ose kalimit të një autokolone, të shoqëruara nga mjete shoqërimi transporti të autoritetit të tunelit, rast për rast, në vijim të analizës së rrezeve të përmendura më lart.

3.8 Parakalimi në tunele

Një analizë e rrezeve kryhet me qëllim që të vendoset nëse mjetet rrugore të rënda duhet të lejohen të parakalojnë në tunelet rrugore që kanë shumë korsi qarkullimi në secilin drejtim.

3.9 Distanca ndërmjet mjeteve të transportit dhe shpejtësia

Problemi i shpejtësisë së duhur të mjeteve të transportit dhe të distancës së sigurisë ndërmjet tyre është veçanërisht e rëndësishme në tunelet rrugore dhe duhet të shqyrtohet me kujdes. Bëhet fjalë sidomos për t'i këshilluar përdoruesit e tuneleve për shpejtësitë dhe distancat e duhura. Masat me karakter të detyrueshëm vihen në fuqi nëse është e nevojshme. Në kushte normale, drejtuesit e mjeteve rrugore duhet të respektojnë në lidhje me mjetin e transportit përpara tyre një distancë minimale të barabartë me largësinë e përshkuar nga mjeti i transportit në dy sekonda. Për mjetet e rënda, kjo largësi duhet të jetë dyfish. Në rastin e ndalimit të qarkullimit në një tunel rrugor, përdoruesit e rrugës duhet të ruajnë një largësi minimale prej 5 metrash, në lidhje me mjetin rrugor përpara tyre, përveç nëse kjo nuk është e mundur për shkak të një ndalimi emergjence.

4. Fushatat e njoftimit

Fushatat e njoftimit për sigurinë në tunelet rrugore organizohen rregullisht dhe vihen në veprim në bashkëpunim me palët e interesuara, mbi bazën e punimeve të bashkërenduara me organizmat ndërkombëtarë. Këto fushata bëhen mbi sjelljen e duhur që duhet të përshtatin përdoruesit e rrugës kur ata i afrohen një tuneli dhe kur e kalojnë, në veçanti në rastin e një defekti të mjetit të transportit, të një pengese në qarkullimin rrugor, të një aksidenti ose një shkëndije. Njoftimet mbi pajisjet e disponueshme të sigurisë dhe sjelljen e duhur të përdoruesve në tunel jepen në vendet e duhura për përdoruesit e tuneleve, për shembull, në zonat e pushimit, të vendosura para tuneleve, në hyrjet e tuneleve, kur qarkullimi është ndaluar ose në internet.

SHTOJCA II
MIRATIMI I PROJEKTIT, DOSJES SË SIGURISË, VËNIES NË SHËRBIM TË NJË TUNELI
RRUGOR, NDRYSHIMET DHE USHTRIMET PERIODIKE

1. Miratimi i projektit

1.1 Dispozitat e këtij ligji zbatohen që në fazën e studimeve paraprake të një tuneli.

1.2 Përpara se punimet e ndërtimit/konstruksionit do të fillojnë, ekspertët e projektuesit hartojnë dosjen e sigurisë të përshkruar në pikat 2.2 dhe 2.3 për një tunel në fazën e projektimit. Ekspertët e projektuesit i paraqesin autoritetit administrativ dosjen e sigurisë.

1.3 Autoriteti kompetent miraton ose jo projektin dhe njofton për vendimin e tij.

2. Dosja e sigurisë

2.1 Ekspertët e projektuesit e tunelit hartojnë një dosje të sigurisë për secilin tunel dhe e përditësojnë në vazhdimësi. Ai i dorëzon një kopje autoritetit.

2.2 Dosja e sigurisë përshkruan masat e nevojshme të parandalimit dhe mbrojtjes, për të siguruar sigurinë e përdoruesve, duke marrë parasysh personat me lëvizshmëritë kufizuar dhe të meta, të natyrës së itinerarit, të konfigurimit të veprës, të mjedisit të saj, karakteristikave të qarkullimit dhe mundësive të veprimit të shërbimeve të ndërhyrjes, të përcaktuara në nenin 3 të këtij ligji.

2.3 Në veçanti, dosja e sigurisë së një tuneli në fazën e projektimit përfshin:

- përshkrimin e veprës së projektuar, si dhe të mundësive të hyrjeve të saj, e shoqëruar me planet e nevojshme për kuptimin e konceptimit të saj dhe dispozitave të shfrytëzimit të parashikuara;

- një studim parashikues të qarkullimit që saktëson dhe që përligj regjimin e marrë parasysh për transportin e mallrave të rrezikshme, i shoqëruar me analizën e rreziqeve, e kërkuar nga pika 3.7 e shtojcës I;

- një studim të veçantë të rreziqeve që përshkruan aksidentet potenciale që sjellin haptas cenimin e sigurisë së përdoruesve të rrugës në tunele dhe që janë të afta të ndodhin gjatë fazës së shfrytëzimit, ashtu si natyrën dhe rëndësinë e pasojave të mundshme; ky studim saktëson dhe përligj masat tipike karakteristike për të ulur mundësinë e ndodhjes së aksidenteve dhe pasojave të tyre;

- mendimi mbi sigurinë dhënë nga një ekspert ose një organizëm kompetent, që do të mund të ishte njësia e kontrollit.

2.4 Dosja e sigurisë së një tuneli që është në fazën e vënies në shërbim, përveç pjesëve të përmendura për fazën e projektimit përfshin:

- përshkrimi i organizimit, burimeve njerëzore dhe materialet, si dhe udhëzimet e parashikuara nga menaxheri i tunelit dhe aprovuar nga oficeri i sigurisë për të siguruar shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e veprës;

- plani i ndërhyrjes së urgjencës hartuar në lidhje dhe bashkëpunim me shërbimet e ndërhyrjes, që merr parasysh edhe personat me lëvizshmëri të kufizuar dhe të meta fizike;

- përshkrimi i mekanizmit të prapaveprimit të përhershëm të përvojës që lejon të regjistrojë dhe të analizojë ndodhitë dhe aksidentet e rëndësishme.

2.5 Dosja e sigurisë së një tuneli në shfrytëzim përfshin, përveç pjesëve të përmendura për fazën e vënies në shërbim:

- një raport dhe një analizë që ka të bëjë me ndodhitë dhe aksidentet më të rëndësishme që janë bërë që nga hyrja në fuqi e këtij ligji;

- një listë të ushtrimeve të sigurisë, të kryera dhe një analizë e mësimave që kanë nxjerrë.

3. Vënia në shërbim

3.1 Hapja fillestare e një tuneli për qarkullim publik është e varur nga një leje/autorizim nga autoriteti administrativ. Leja/autorizimi i vënies në shërbim duhet të jetë në përputhje me procedurën e përshkruar më poshtë.

3.2 Kjo procedurë zbatohet edhe në rihapjen e një tuneli për qarkullim publik pas çdo ndryshimi të rëndësishëm të kryer në ndërtimin/konstruksionin dhe në shfrytëzim, ose pas punimeve të shndërrimit të rëndësishëm të veprës, që mund të ndryshojnë mënyrë shprehëse një nga elementet përbërse të dosjes së sigurisë.

3.3 Menaxheri i tunelit i dërgon dosjen e sigurisë, të përmendur në pikën 2.4, oficerit të sigurisë, i cili jep mendimin mbi hapjen e tunelit për qarkullim publik.

3.4 Menaxheri i tunelit ia dërgon këtë dosje të sigurisë autoritetit administrativ, duke i bashkëlidhur mendimin e oficerit të sigurisë. Autoriteti administrativ vendos të lejojë ose jo hapjen e tunelit për qarkullim publik ose ta lejojë me kushte kufizuese, dhe ia njofton këtë vendim administratorit të tunelit. Një kopje e këtij vendimi i drejtohet shërbimeve të ndërhyrjes.

4. Ndryshimet

4.1 Për çdo ndryshim të rëndësishëm të bërë në strukturë, pajisjet ose në shfrytëzim, që mund të ndryshojë në mënyrë shprehëse një nga elementet përbërëse të dosjes së sigurisë, menaxheri i tunelit kërkon një leje/autorizim të ri të shfrytëzimit, sipas procedurës së përshkruar në pikën 3.

4.2 Menaxheri i tunelit njofton oficerin e sigurisë për çdo ndryshim tjetër të ndërtimit/konstruksionit dhe të shfrytëzimit/operimit. Përveç kësaj, përpara çdo punimi të ndryshimit të veprës, menaxheri i jep oficerit të sigurisë një dokumentacion që përshkruan hollësisht propozimet.

4.3 Oficeri i sigurisë shqyrton pasojat e ndryshimit dhe, në të gjitha rastet, i jep mendimin e tij menaxherit të tunelit, i cili i dërgon kopjen autoritetit administrativ dhe shërbimeve të ndërhyrjes.

5. Ushtrimet periodike

Menaxheri i tunelit dhe shërbimet e ndërhyrjes organizojnë, në bashkëpunim me oficerin e sigurisë, ushtrime stërvitjeje periodike të përbashkëta për personelin e tunelit dhe shërbimeve të ndërhyrjes. Këto ushtrime stërvitjeje:

- duhet të jenë sa më realiste që mundet dhe t'u përgjigjen skenarëve të ndodhive të përcaktuara;
- duhet të japin rezultate të qarta të vlerësimit;
- duhet të shmangen shkaktime të dëmeve në tunel; dhe
- mund të realizohen, gjithashtu, pjesërisht nën formën e ushtrimit stërvitjes mbi tavolinë ose e ushtrimeve stërvitjeje të simulimit mbi oridnatorë/kompjuter për të marrë rezultate plotësuese.

a) Ushtrime stërvitjeje të kryera të natyrës direkte, në kushte sa më realiste që mundet, realizohen të paktën çdo katër vjet. Mbyllja e tunelit do të kërkohej vetëm nëse masa të pranueshme mund të merren për të shmangur, devijuar, ndërruar drejtimin e lëvizjes, qarkullimit. Ushtrimet, stërvitjet e pjesshme dhe/ose me simulim kryhen çdo vit në intervale. Në zonat ku shumë tunele janë vendosur në afërsi të menjëhershme njëri pas tjetrit, ushtrimi i stërvitjes i natyrës direkte duhet të realizohet të paktën në një nga këto tunele.

b) Oficeri i sigurisë dhe shërbimet e ndërhyrjes vlerësojnë bashkërisht këto ushtrime stërvitjeje, hartojnë një raport dhe bëjnë propozimet e duhura.

SHTOJCA III SHENJËZIMI PËR TUNELET

1. Kërkesat e përgjithshme

Më poshtë gjenden panelet dhe simbolet rrugore që do të përdoren për tunelet rrugore. Përveç tregimeve të specifikuara, panelet rrugore të përmendura në këtë seksion janë përshkruar në Konventën e Vjenës të vitit 1968 mbi shenjëzimin rrugor.

Me qëllim që të lehtësohet kuptimi i paneleve në shkallë ndërkombëtare, sistemi i paneleve dhe shenjave të përshkruara në këtë shtojcë bazohet mbi përdorimin e formave dhe ngjyrave tipike/karakteristike për çdo kategori të paneleve dhe, çdo herë që kjo është e mundur, mbi përdorimin e simboleve grafike më shumë se mbishkrime.

Kur shtetet e quajnë që është e nevojshme të ndryshojnë panelet dhe simbolet e parashikuara, ato nuk duhet të ndryshojnë karakteristikat kryesore. Kur shtetet nuk zbatojnë Konventën e Vjenës, panelet dhe simbolet e parashikuara mund të ndryshohen, për aq sa ndryshimet e kryera nuk ndryshojnë qëllimet kryesore.

1.1 Panelet rrugore përdoren për të treguar pajisjet që vijnë në sigurisë në tunele:

Vendparkimet

Daljet e sigurisë: i njëjti panel përdoret për të gjitha llojet e daljeve të ndihmës.

Rrugët e largimit/evakuimit: dy dalje të ndihmës më ta afërta tregohen me panele të vendosura mbi muret e tunelit, në largësi që nuk kalojnë 25 m, në një lartësi nga 1 m deri në 1,5 m mbi nivelin e rrugës së largimit me tregimin e largësive deri te daljet,

Postet e ndihmës: panelet që tregojnë praninë e telefonit të thirrjes së urgjencës dhe të aparateve shuarëse të zjarrit.

1.2 Radio

Në tunelet ku përdoruesit mund të marrin njoftime, duke filluar nga radio e tyre, panelet e duhura

të vendosura para hyrjes në tunel njoftojnë përdoruesit mbi mënyrën e marrjes së këtyre njoftimeve.

1.3 Panelet dhe shënjëzimet janë bërë dhe vendosur në mënyrë që të jenë qartësisht të dukshme, të shikueshme.

2. Përshkrimi i shenjave dhe paneleve

Shtetet përdorin panelet e përshtatshme, nëse është e nevojshme, në zonën e parasinjalizimit të tunelit, në brendësi të tunelit dhe pas fundit të tij. Për të përcaktuar shenjëzimin që përdoret në një tunel, kushtet lokale të qarkullimit dhe të ndërtimit/konstruksionit, ashtu si kushte të tjera lokale, janë marrë parasysh. Panelet në përputhje me Konventën e Vjenës mbi shenjëzimin rrugor janë përdorur, me përjashtim të shteteve që nuk zbatojnë Konventën e Vjenës.

2.1 Paneli “tunel”

Paneli këtu vendoset në çdo hyrje të tunelit:

Paneli E11A për tunelet rrugore, i parashikuar në Konventën e Vjenës. Gjatësia tregohet ose në pjesën e poshtme të panelit ose mbi një panel shtesë H2.

Për tunelet më të gjata se 3 000 m, distanca që mbetet për të përshkuar në tunel tregohet me 1 000 m të plota.

Emri i tunelit mund të tregohet, jepet gjithashtu.



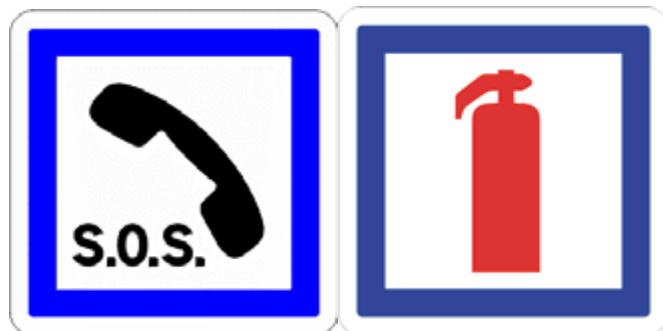
2.2 Shenjëzimi horizontal

Një kufizim horizontal duhet të përdoret në anë të karexhatës.

Në rastin e tuneleve me qarkullim në të dyja drejtimet, mjete qartësisht të dukshme/të shikueshme duhet të përdoren përgjatë vijës së mesit, e thjeshtë ose e dyfishtë, që ndan dy drejtimet e qarkullimit.

2.3 Shenjat dhe panelet për shenjëzimin e pajisjeve

Postet e ndihmës janë të pajisura me panele njoftuese, që janë panelet F, në përputhje me Konventën e Vjenës dhe tregojnë pajisjet e vëna në dispozicion të përdoruesve të rrugës, të tilla si:



Telefoni i thirrjes së urgjencës. Aparati i shuarjes së zjarrit.

Në postet e ndihmës që janë të ndara me tunelin me një portë, një tekst qartësisht i lexueshëm, i hartuar në gjuhët e duhura, tregon që posti i ndihmës nuk siguron mbrojtjen nga zjarri.

Ja dhe një shembull:

**“KJO ZONË NUK SIGURON ASNJË MBROJTJE KUNDËR ZJARRIT
NDIQNI PANELIN E DALJEVE TË NDIHMËS”**

Vendparkimet

Panelet që tregojnë vendparkimet duhet të jenë panelet E, në përputhje me Konventën e Vjenës. Telefonët dhe aparatet shuarëse të zjarrit tregohen nga një panel shtesë ose janë trupëzuar në vetë panelin.



Daljet e ndihmës

Panelet që tregojnë daljet e ndihmës duhet të jenë panelet G, në përputhje me Konventën e Vjenës.
Ja dhe shembujt:



Gjithashtu është e nevojshme të jepen me shenja dy daljet më të afërta mbi trotuar.
Ja dhe shembujt:



Shenjat e caktimit të korsisë së rrugëve

Këto shenja mund të jenë rrethore ose drejtkëndëshe.



Panelet për mesazhe të ndryshme

Të gjitha panelet për mesazhe të ndryshme japin udhëzime të qarta për të njoftuar përdoruesin e tunelit për një pengesë në qarkullimin rrugor, një avari, një incident apo aksident, një zjarr ose çdo rrezik tjetër.

D - e detyrueshme për të gjithë tunelet **JD** - jo e detyrueshme

DP - e detyrueshme me përjashtime

K - e këshillueshme

PËRMBLEDHJE E KËRKESAVE MINIMALE

			Qarkullimi ≤ 2 000 mjete për kors		Qarkullimi > 2 000 mjete për kors			Kushtet shtesë me qëllim që përdorimi të jetë i detyrueshëm ose të bjerë në sy
			500 - 1 000 m	> 1 000 m	500 - 1 000 m	1 000 - 3 000 m	> 3 000 m	
Masat strukturore	2 tuba ose më shumë	pika 2.1						E detyrueshme kur parashikimet për 15 vjet tregojnë që qarkullimi > 10 000 mjete për kors.
	Pjerrësia ≤ 5 %	pika 2.2	DP	DP	DP	DP	DP	E detyrueshme të paktën nëse kjo nuk është e mundshme nga pikëpamja gjeografike.
	Trotuare	pika 2.3.1 pika 2.3.2	DP	DP	DP	DP	DP	E detyrueshme kur nuk ka kors emergjence, përveç nëse kushti 2.3.1 respektohet. Në tunelet ekzistuese ku nuk ka kors emergjence as trotuar, masa shtesë/përforcuese merren.
	Daljet e ndihmës të paktën çdo 500 m	pika 2.3.2 me pikën 2.3.9	JD	JD	DP	DP	DP	Vendosja e daljeve të ndihmës në tunelet ekzistuese për t'u vlerësuar rast pas rasti.
	Galeritë e komunikimit për shërbimet e ndërhyrjes të paktën çdo 1 500 m	pika 2.4.1	JD	JD/D	JD	JD/D	D	E detyrueshme në tunelet me dy tuba mbi 1 500 m.
	Kalimi i mbushjes qendrore nga jashtë çdo koke (hyrje) të tunelit	pika 2.4.2	D	D	D	D	D	E detyrueshme nga jashtë tuneleve me dy tuba ose shumë tubesh çdo herë që kjo është e mundur nga pikëpamja gjeografike.
	Vendparkime të paktën çdo 1 000 m	pika 2.5	JD	JD	JD	JD/D	JD/D	E detyrueshme në tunelet e reja dydrejtimëshe > 1 500 m pa kors emergjence. Në rastin e tuneleve dydrejtimëshe ekzistuese > 1 500 m, kjo varet nga analiza. Si për tunelet e reja ashtu dhe për tunelet ekzistuese, kjo varet nga gjerësia e tunelit e përdorur shtesë.

PËRMBLEDHJE E KËRKESAVE MINIMALE

Qarkullimi ≤ 2 000 mjete për kors		Qarkullimi > 2 000 mjete për kors			Kushtet shtesë me qëllim që përdorimi të jetë i detyrueshëm ose të bjerë në sy
500 -	> 1 000 m	500 -	1 000 -	> 3 000 m	

			1 000 m		1 000 m	3 000 m		
Masat strukturore	Drenimi (drenazhimi) i lëngjeve të ndezshme dhe helmuese	pika 2.6	DP	DP	DP	DP	DP	E detyrueshme kur transporti i mallrave të rrezikshme është lejuar.
	Rezistenca ndaj zjarrit e strukturave	pika 2.7	D	D	D	D	D	E detyrueshme kur një shembje lokale mund të ketë pasoja katastrofike.
Ndriçimi	Ndriçimi normal	pika 2.8.1	D	D	D	D	D	
	Ndriçimi i sigurisë	pika 2.8.2	D	D	D	D	D	
	Ndriçimi i largimit (evakuimit)	pika 2.8.3	D	D	D	D	D	
Ventilimi	Ventilimi mekanik	pika 2.9	JD	JD	JD	D	D	
	Pajisjet e veçanta (speciale) për ventilim (gjysmë)-tërthore	pika 2.9.5	JD	JD	JD	JD	D	Të detyrueshme në tunelet me dy drejtime kur ka një post të kontroll - komandimit.
Postet e ndihmës	Të paktën çdo 150 m	pika 2.10	DP	DP	DP	DP	DP	Të pajisur me një telefon dhe dy pajisje të shuarjes së zjarrit. Një interval maksimal prej 250 m lejohet në tunelet ekzistuese.
Furnizimi me ujë	Të paktën çdo 250 m	pika 2.11	D	D	D	D	D	Nëse furnizimi me ujë nuk është siguruar, e detyrueshme të furnizohet me një sasi të mjaftueshme me një mënyrë tjetër.
Shenjëzimi rrugor		pika 2.12	D	D	D	D	D	Për të gjitha pajisjet e sigurisë të parashikuara për përdoruesin e tunelit (shiko shtojcën III)
Posti i kontroll - komandimit		pika 2.13	JD	JD	JD	JD	D	Mbikëqyrja e shumë tuneleve mund të përqendrohet në një post të vetëm të kontroll - komandimit.
Sistemet e mbikëqyrjes	Video	pika 2.14	JD	JD	JD	JD	D	E detyrueshme kur ka një post të kontroll - komandimit
	Zbulim automatik të ndodhisë dhe/ose zbulim të zjarrit	pika 2.14	D	D	D	D	D	Të paktën një nga të dy sistemet është i detyrueshëm në tunelet e pajisura me një post të kontroll - komandimit.

PËRMBLEDHJE E KËRKESAVE MINIMALE			Qarkullimi ≤ 2 000 mjete për kors		Qarkullimi > 2 000 mjete për kors			Kushtet shtesë me qëllim që përdorimi të jetë i detyrueshëm ose të bjerë në sy.
			500 - 1 000 m	> 1 000 m	500 - 1 000 m	1 000 - 3 000 m	> 3 000 m	
Pajisjet e mbylljes së	Fenerët e qarkullimit (semaforët) para hyrjeve	pika 2.15.1	JD	D	JD	D	D	

tunelit	Fenerët e qarkullimit (semaforët) në brendësi të tunelit të paktën çdo 1 000 m	pika 2.15.2	JD	JD	JD	JD	K	E këshillueshme nëse ka një post të kontroll - komandimit dhe që gjatësia kalon 3 000 m.
Sistemet e komunikimit	Ritransmetimi radio për shërbimet e ndërhyrjes	pika 2.16.1	JD	JD	JD	D	D	
	Mesazhet radiofonike të ngutjes (urgjencës) për përdoruesit e tunelit	pika 2.16.2	D	D	D	D	D	Të detyrueshme kur radio transmeton për përdoruesit e tunelit dhe kur ka një post të kontroll - komandimit.
	Altoparlantët në kabinat dhe daljet	pika 2.16.3	D	D	D	D	D	Të detyrueshme kur përdoruesit që largohen nga tuneli duhet të presin para se të mund të dalin jashtë.
Sistemi ndihmës i ushqimit elektrik		pika 2.17	D	D	D	D	D	Për të siguruar funksionimin e pajisjeve të sigurisë të nevojshme të paktën gjatë largimit (evakuimit) të përdoruesve të tunelit.
Rezistenca ndaj zjarrit e pajisjeve		pika 2.18	D	D	D	D	D	Synon të ruajë funksionet e nevojshme të sigurisë.

