

Ustawa

z dnia 2007 r.

o zmianie ustawy o drogach publicznych ¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 oraz Nr 23, poz. 136) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w pkt 25 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 26 i 27 w brzmieniu :

„26) transeuropejska sieć drogowa – sieć drogowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r., Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 364)

27) służby ratunkowe – Państwowa i Ochotnicza Straż Pożarna, Policja, zespoły ratownictwa medycznego.”;

2) w art. 4a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„ 1a. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.”

3) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Zarządzanie tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej.

Art. 24a. 1. Zarządzanie tunelem położonym w transeuropejskiej sieci drogowej, będącym na etapie projektowania, budowy lub w eksploatacji o długości powyżej 500 m należy do zarządcy drogi, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej

2. Do długości tunelu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepis art. 13d ust. 2 ustawy.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne , rozdz. 7, t. 8, str. 309).

3. Do obowiązków zarządzającego tunelem należy w szczególności:

- 1) sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu, o którym mowa w ust. 1, i jej aktualizowanie;
- 2) sporządzanie sprawozdań z każdego poważnego zdarzenia lub wypadku, który wydarzył się w tunelu i przekazywanie ich w terminie 2 tygodni od wystąpienia zdarzenia lub wypadku do wojewody, urzędnika bezpieczeństwa i do służb ratunkowych;
- 3) organizowanie szkoleń i ćwiczeń okresowych dla pracowników zarządzającego tunelem i służb ratunkowych, we współpracy z urzędnikiem bezpieczeństwa;
- 4) przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w razie wypadku lub katastrofy lub innych zdarzeń;

Art. 24b. 1. Dla każdego tunelu, o którym mowa w art. 24a ust. 1, funkcję władzy administracyjnej pełni właściwy wojewoda, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej

2. Do obowiązków wojewody, w zakresie, o którym mowa w ust. 1, należy w szczególności:

- 1) wyrażenie zgody na użytkowanie tunelu
- 2) wyłączenie z użytkowania lub ograniczenie użytkowania tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa;
- 3) określanie warunków umożliwiających wznowienie użytkowania tunelu ;
- 4) przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tuneli oraz opracowywanie odnośnych wymagań bezpieczeństwa;
- 5) kontrola umieszczania w stosownym miejscu planów organizacyjnych i działania (obejmujących plany postępowania awaryjnego) dla szkolenia i wyposażenia służb ratunkowych;
- 6) określanie procedury natychmiastowego zamknięcia tunelu w razie wypadku lub awarii;
- 7) kontrola wprowadzania działań niezbędnych do zwiększenia bezpieczeństwa tunelu;
- 8) przeprowadzanie w tunelu, co najmniej raz na pięć lat, kontroli spełniania wymagań bezpieczeństwa;

3. W przypadku stwierdzenia, na podstawie sprawozdania, o którym mowa w ust. 2 pkt 8, że tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika bezpieczeństwa o konieczności podjęcia działań zwiększających bezpieczeństwo tunelu.
5. W sytuacji, o której mowa w ust. 3, wojewoda określa warunki korzystania z tunelu lub ponownego otwarcia tunelu, które będą stosowane do czasu wprowadzenia środków zaradczych lub innych ograniczeń.
6. W sytuacji, gdy tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, a podjęte środki zaradcze obejmują zasadniczą modyfikację konstrukcji tunelu lub jego użytkowania, wojewoda przeprowadza analizę ryzyka dla danego tunelu.
7. Opracowując analizę ryzyka, o której mowa w ust. 5 bierze się pod uwagę wszystkie czynniki projektowe, warunki ruchu mające wpływ na bezpieczeństwo, charakterystykę ruchu drogowego, długość danego tunelu i jego geometrię, a także przewidywalną liczbę samochodów ciężarowych na dzień.

Art. 24c. 1. Dla tunelu, o którym mowa w art. 24a ust. 1, zarządzający tunelem powołuje, w uzgodnieniu z wojewodą urzędnika bezpieczeństwa.

2. Urzędnik bezpieczeństwa jest niezależny w zakresie swoich obowiązków, wynikających z ust. 3, i może wykonywać swoje zadania w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania zarządzającego tunelem.

3. Do obowiązków urzędnika bezpieczeństwa należy w szczególności:

- 1) koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratunkowymi;
- 2) udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa na wypadek zagrożenia;
- 3) udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku lub katastrofy;
- 4) kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem i służb ratunkowych oraz udział w organizowaniu okresowych ćwiczeń;
- 5) wspólna ze służbami ratunkowymi ocena ćwiczeń, sporządzenie sprawozdania i wyciągnięcie wniosków,
- 6) opiniowanie w sprawach przekazywania tunelu do użytkowania, w szczególności dokumentacji bezpieczeństwa;
- 7) kontrola prawidłowości utrzymania tuneli;

8) współdziałanie z właściwymi służbami w ocenie każdego poważnego zdarzenia lub wypadku w tunelu.

Art. 24d. 1. Dokumentacja bezpieczeństwa, o której mowa w art. 24a ust. 3 pkt 1, określa środki zapobiegawcze i ochronne, konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w tunelu, biorąc pod uwagę strukturę ruchu drogowego i inne uwarunkowania związane z konstrukcją i otoczeniem tunelu oraz stanowi integralną częścią dokumentacji tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w związku z procesem inwestycyjnym oraz użytkowaniem tunelu

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje i zakres oraz sposób przekazywania dokumentacji bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, mając na względzie poszczególne etapy procesu inwestycyjnego oraz etap użytkowania tunelu.

Art. 24e. 1. Zarządzający tunelem i służby ratunkowe, we współpracy z urzędnikiem bezpieczeństwa, organizują raz do roku wspólne ćwiczenia okresowe dla personelu tunelu i służb ratunkowych.

2. Ćwiczenia w pełnym zakresie są przeprowadzane w każdym tunelu przynajmniej co cztery lata.

3. Udział w ćwiczeniach zapewnia wojewoda.

4. Urzędnik bezpieczeństwa i służby ratunkowe wspólnie oceniają ćwiczenia, sporządzają i przekazują wojewodzie sprawozdanie zawierające wnioski dotyczące oceny stanu bezpieczeństwa tunelu.

5. Minister właściwy do spraw administracji publicznej i minister właściwy do spraw transportu określą w drodze rozporządzenia rodzaj i zakres ćwiczeń, o których mowa w ust. 1 i 2, mając na uwadze potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelu.

Art. 24f.1. Wojewoda, na wniosek zarządzającego tunelem, może udzielić odstępstwa od wymagań zawartych w przepisach techniczno budowlanych dotyczących warunków bezpieczeństwa w tunelu, w przypadku możliwości zastosowania rozwiązań technicznych o wyższych parametrach bezpieczeństwa.

2. Jeżeli wojewoda zamierza udzielić odstępstwa to przekazuje wniosek, o którym mowa w ust. 1, do ministra właściwego do spraw transportu, wraz z opinią jednostek właściwych dla przedmiotu wniosku.

3. Minister właściwy do spraw transportu ocenia zasadność wniosku, a w przypadku pozytywnej oceny przekazuje go do Komisji Europejskiej.

4. Jeżeli w ciągu 3 miesięcy od dnia przekazania wniosku do Komisji Europejskiej, Komisja nie zgłosi sprzeciwu na odstępstwo, Minister właściwy do spraw transportu upoważnia wojewodę do udzielenia zgody na odstępstwo. W przypadku braku akceptacji Komisji upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo nie może być udzielone.

Art. 24g. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje co 2 lata do Komisji Europejskiej sprawozdanie dotyczące pożarów i wypadków w tunelach, które w sposób oczywisty wpływają na bezpieczeństwo użytkowników dróg w tunelach oraz w sprawie częstotliwości i przyczyn tych wypadków, w terminie do 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

2. Sprawozdanie, o których mowa w ust. 1, zawiera ocenę pożarów i wypadków w tunelach i informacje na temat rzeczywistej roli i skuteczności urządzeń i środków bezpieczeństwa.

3. Zarządzający tunelem obowiązani są przekazywać Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacje, o których mowa w ust. 1, co dwa lata w terminie do 30 kwietnia roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.”

4) uchyla się art. 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U z 2007r. Nr 19., poz.115)

Art. 2. 1. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Przepisy niniejszej ustawy stosuje się do tuneli, wobec których przed dniem wejścia w życie ustawy zostały rozpoczęte prace projektowe.

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych ma na celu implementację do polskiego systemu prawnego postanowień *dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej*.

Celem dyrektywy jest ustanowienie jednolitego i stałego systemu bezpieczeństwa, stałego poziomu obsługi i komfortu w transeuropejskiej sieci drogowej, w której tunele stanowią ważne budowle ułatwiające komunikację w Europie. Dla właściwego ich wykorzystania oraz wysokiego poziomu ochrony użytkowników Parlament Europejski przyjął dyrektywę harmonizującą przepisy poszczególnych krajów w celu zapewnienie lepszego bezpieczeństwa wykorzystywania tuneli.

Proponowane zmiany przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 oraz Nr 23, poz. 136) mają na celu zapewnienie minimalnego poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg w tunelach w transeuropejskiej sieci drogowej poprzez zapobieganie krytycznym zdarzeniom, które mogą zagrażać ludzkiemu życiu, środowisku i instalacjom tunelowym, jak również poprzez zapewnienie ochrony w razie wypadków. Dotyczyć to będzie wszystkich tuneli w ramach transeuropejskiej sieci drogowej, posiadających długość ponad 500 metrów, znajdujących się w użytkowaniu, w trakcie budowy lub na etapie projektowania. Obecnie w Polsce w transeuropejskiej sieci drogowej nie znajduje się żaden tunel o długości ponad 500 m. Przepisy dotyczyć będą nowo projektowanych tuneli, i będą obowiązywały już od etapu projektowania. Na dzień dzisiejszy planuje się budowę, co najmniej dwóch tuneli, które leżeć będą w transeuropejskiej sieci drogowej. Są to tunele będące w:

- ciągu drogi S69 Żywiec – Zwardoń (lokalizacja tunelu - Laliki), obecnie przygotowujący do przetargu. Od strony konstrukcyjnej i wyposażenia technicznego spełnia on wymagania zawarte w dyrektywie 2004/54/WE
- ciągu drogi S7 Lubień – Zabornia, który jest w fazie projektowania.

Rozważany jest jeszcze jeden tunel leżący w ciągu drogi S2 (lokalizacja Warszawie Ursynów).

Długie tunele, o długości ponad 500 m, stanowią ważne budowle, które ułatwiają komunikację między wielkimi obszarami Europy i odgrywają decydującą rolę w funkcjonowaniu i rozwoju regiony.

Zapewnienie bezpieczeństwa w tunelach wymaga podjęcia licznych działań dotyczących m. in.: geometrii tunelu i jego projektu, urządzeń bezpieczeństwa, obejmujących m. in. znaki drogowe, zarządzanie ruchem, szkolenie służb ratunkowych, zapewnienie informacji dla użytkowników, jak bezpiecznie zachowywać się w tunelach oraz zapewnienie lepszej łączności między odpowiedzialnymi władzami i służbami ratunkowymi, takimi jak policja, służby medyczne oraz grupy ratownicze.

Biorąc pod uwagę rodzaj i spodziewaną wielkość ruchu w każdym tunelu powinny zostać określone minimalne urządzenia bezpieczeństwa.

W art. 1 proponuje się zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 oraz Nr 23, poz. 136)

- do słowniczka zawartego w art. 4 ww. ustawy o drogach publicznych dodaje się pkt 26, który definiuje pojęcie transeuropejskiej sieci drogowej, obejmującej drogi

krajowe wyszczególnione w załączniku I do decyzji Komisji Europejskiej nr 1692/96/WE, oraz pojęcie służb ratunkowych.

- proponuje się, aby Minister właściwy do spraw transportu określił w drodze rozporządzenia wykaz dróg krajowych leżących w transeuropejskiej sieci drogowej,
- w ustawie o drogach publicznych, dodaje się rozdział 2a, dotyczący zarządzania tunelami leżącymi w transeuropejskiej sieci drogowej.

W nowym rozdziale dodaje się **art. 24a**, w którym określono, kto jest zarządzającym tunelem, jak również, kto pełni funkcje władzy administracyjnej dla każdego tunelu w transeuropejskiej sieci drogowej, którego długość jest większa niż 500 m.

Zarząd drogi, w ciągu, której znajduje się tunel, pełni funkcję zarządzającego tunelem. Do obowiązków zarządzającego tunelem należeć będzie:

- sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa i jej aktualizowanie;
- sporządzanie sprawozdań z każdego poważnego zdarzenia lub wypadku, który wydarzy się w tunelu i przekazywanie w terminie miesiąca do władzy administracyjnej i do służb ratunkowych;
- organizowanie szkoleń i ćwiczeń okresowych dla pracowników zarządzającego tunelem i służb ratunkowych, we współpracy z urzędnikiem bezpieczeństwa;
- .przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w przypadku awarii lub innych zdarzeń.

Dodaje się **art. 24b**, w którym określono, że funkcję władzy administracyjnej dla każdego tunelu znajdującego się w transeuropejskiej sieci drogowej o długości powyżej 500 m, pełnić będzie właściwy wojewoda. Do jego obowiązków w tym zakresie należeć będzie m. in.:

- oddawanie tunelu do ruchu;
- zawieszanie lub ograniczanie ruchu w tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa;
- określanie warunków wznawiania ruchu w tunelu;
- przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tuneli oraz opracowywanie odnośnych wymagań bezpieczeństwa;

W przypadku stwierdzenia, iż dany tunel niespełnienia wymogów bezpieczeństwa wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika bezpieczeństwa, że muszą zostać podjęte działania zwiększające bezpieczeństwo tunelu.

Dodaje się **art. 24c**, który wprowadza pojęcie urzędnika bezpieczeństwa, którego powołuje zarządzający tunelem po uzyskaniu akceptacji wojewody. Urzędnik bezpieczeństwa jest niezależny w zakresie swoich obowiązków i może wykonywać swoje zadania w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania danego zarządzającego tunelem.

Do obowiązków urzędnika bezpieczeństwa należeć będzie m in.:

- koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratunkowymi i udział w przygotowywaniu planów działania ;
- udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa;
- udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku lub katastrofy;

- kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem i służb ratunkowych oraz udział w organizowaniu okresowych ćwiczeń;

Dodaje się **art. 24d**, w którym określono, że dokumentacja bezpieczeństwa, która sporządza zarządzający tunelem stanowi integralną część dokumentacji dotyczącej tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w procesie inwestycyjnym oraz użytkowaniu tunelu.

Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia zawartość dokumentacji bezpieczeństwa,

Dodaje się **art. 24e**, który wprowadza wspólnych ćwiczeń dla personelu tunelu i służb ratunkowych we współpracy zarządzającego tunelem i urzędnika bezpieczeństwa.

Prowadzane będą dwa rodzaje ćwiczeń. Pierwsze to ćwiczenia okresowe, które będą organizowane raz do roku, drugie to ćwiczenia w pełnym zakresie przeprowadzane w każdym tunelu przynajmniej, co cztery lata.

Rodzaj i zakres ćwiczeń określą w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw administracji publicznej i minister właściwy do spraw transportu.

Dodaje się **art. 24f**, w którym wprowadzono możliwość uzyskiwania odstępstw od wymagań określających warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelu, w przypadku możliwości zastosowania rozwiązań technicznych o wyższych parametrach bezpieczeństwa. Jeżeli wojewoda zamierza udzielić odstępstwa to przekazuje wniosek złożony przez zarządzającego tunelem do ministra właściwego do spraw transportu, wraz z opinią jednostek właściwych dla przedmiotu wniosku.

Minister właściwy do spraw transportu ocenia zasadność wniosku, a w przypadku pozytywnej oceny przekazuje go do Komisji Europejskiej

Jeżeli w ciągu 3 miesięcy od dnia przekazania wniosku do Komisji Europejskiej, Komisja nie zgłosi sprzeciwu na odstępstwo, Minister właściwy do spraw transportu upoważnia wojewodę do udzielenia zgody na odstępstwo. W przypadku braku akceptacji Komisji upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo nie może być udzielone.

Dodaje się **art. 24g**, który nakłada na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek przekazywania co 2 lata do Komisji Europejskiej sprawozdań dotyczących pożarów i wypadków w tunelach oraz w sprawie częstotliwości i przyczyn tych wypadków. Zarządzający tunelem obowiązani są przekazywać Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad wszelkich informacje potrzebnych do sporządzenia ww. sprawozdania.

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 oraz Nr 23, poz. 136) proponuje się wykreślenie art. 9, z uwagi na to, iż jest to przepis martwy. W przeciągu wielu lat obowiązywania tego przepisu tylko jeden raz minister skorzystał z tej możliwości. Jednocześnie w świetle wyroku NSA sygn. II SAB 98/99 z dnia 18 listopada 1999 r, który stwierdza, że art. 9 ww. ustawy nie może być podstawą do zastępowania organów właściwych do zaliczania dróg do kategorii dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministra Transportu), zasadnym jest uchylenie tego przepisu.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia ustawy.

Celem nowelizacji ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 oraz Nr 23, poz. 136) jest wdrożenie *dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej*. Należy, bowiem zagwarantować jednolity i stały poziom bezpieczeństwa, obsługi i komfortu w transeuropejskiej sieci drogowej.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetowe i sektora publicznego.

W chwili obecnej w Polsce w transeuropejskiej sieci drogowej nie znajduje się żaden tunel o długości ponad 500 m. Przepisy dotyczyć będą nowo projektowanych tuneli. Na lata 2008-2010 wprowadzenie ww. przepisów nie rodzi skutków finansowych. Aktualnie trudno jest oszacować skutki dla budżetu państwa. Pierwsza planowana budowa tunelu spełniającego wymogi zawarte w proponowanych przepisach rozpocznie się w 2011 r.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy.

- brak wpływu

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

- brak wpływu

5. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Proponowane zmiany zapewnią w przyszłości taki sam poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelach w transeuropejskiej sieci drogowej, jaki istnieje na obszarze państw Unii Europejskiej.

6. Konsultacje społeczne

Projekt w prezentowanej wersji został przekazany do konsultacji:

1. Polskiego Kongresu Drogowego,
2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
3. Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
4. Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych,
5. Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa,
6. Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP.
7. Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
8. Stowarzyszenia Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA;
9. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
10. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
11. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
12. Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR;
13. Urzędów Marszałkowskich.