

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU¹

z dnia 2007 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie²

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 118 i Nr 170, poz. 1217) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu i budowie obiektów inżynierskich, o których mowa w § 1 ust. 2 oraz związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także przy odbudowie, rozbudowie i przebudowie obiektów inżynierskich oraz, ilekroć jest to zaznaczone, do istniejących tuneli o długości większej niż 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej.”

2) w § 60:

a) uchyla się ust. 2,

b) dodaje się ust. 3, 4 i 5 w brzmieniu:

„3. Dla tuneli o długości większej niż 500 m, w przypadku, gdy przewidywany w perspektywie 15 lat średni dobowy ruch przypadający średnio na jeden pas

¹ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

² Niniejsze rozporządzenie 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).

ruchu przekroczy 10 000 pojazdów, poszczególne kierunki ruchu powinny być prowadzone w oddzielnych tunelach lub w oddzielonych pełną ścianą, nawach jednego tunelu.

4. Przed wjazdami do tuneli na drogach dwujezdniowych, powinny być wykonane przejazdy awaryjne przez pas dzielący, łączące rozdzielone tym pasem jezdnie, w celu umożliwienia kontynuowania jazdy drugą jezdnią lub zawrócenia.

5. Przed wjazdami do tuneli o długości większej niż 250 m, na drogach jedno- i dwujezdniowych poza obszarem zabudowanym, powinno być wykonane poszerzenie drogi, zapewniające wszystkim dopuszczonym do ruchu na danej drodze pojazdom, możliwość zawracania w przypadku zamknięcia tunelu.”

3) po § 61 dodaje się § 61a w brzmieniu:

„§ 61a Dla tuneli o długości większej niż 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej, zmiana liczby pasów ruchu, prowadzonych w każdym z kierunków w tunelu, może nastąpić w odległości nie mniejszej przed wlotem i wylotem z tunelu, niż odległość, jaką przebywa w czasie 10 sekund pojazd poruszający się z prędkością dozwoloną na danym odcinku.”

4) w § 88w ust 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) chodnik,”

5) w § 89 dodaje się ust. 6, 7, 8, 9 w brzmieniu:

„6. Tunele o długości większej niż 1500 m prowadzące dwukierunkową jezdnię bez pasów awaryjnych, powinny posiadać dla każdego kierunku ruchu zatoki awaryjne w odległościach nie większych niż 1000 m.

7. Na wysokości każdej zatoki awaryjnej, o której mowa w ust. 6, powinny się znaleźć stacje ratunkowe, o których mowa w § 322.

8. W tunelach zlokalizowanych poza transeuropejską siecią drogową nie jest wymagane stosowanie zatok awaryjnych, o których mowa w ust. 6, jeżeli całkowita szerokość tunelu dostępna dla ruchu pojazdów, z wyłączeniem pasów ruchu i części wyniesionych jest przynajmniej równa szerokości pasa ruchu.

9. W istniejących tunelach o długości większej niż 1500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej, prowadzących dwukierunkową jezdnię bez

pasów awaryjnych, o średnim dobowym natężeniu ruchu przypadającym średnio na jeden pas ruchu ponad 2000 pojazdów, należy wykonać zatoki awaryjne .”

6) po § 89 dodaje się § 89a w brzmieniu

„§ 89a. W przypadku, gdy w tunelach o długości większej niż 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej, prowadzących dwupasową drogę dwukierunkową z dodatkowym pasem wyprzedzania, ma się odbywać ruch samochodów ciężarowych, szerokość biegnącego w tym samym kierunku co pas wyprzedzania, skrajnego pasa ruchu – zasadniczego pasa ruchu, nie może być mniejsza niż 3,5 m.”

7) w § 90 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Obiekty mostowe w ciągu dróg klas A i S powinny być projektowane i wykonane jako rozdzielone dla każdej jezdni bez względu na długość obiektu, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5, jeśli szerokość pasa dzielącego (wraz z opaskami) jest w przypadku określonym:

- 1) w ust. 3 pkt 1 lit. a) - nie mniejsza niż 3 m,
- 2) w ust. 3 pkt 1 lit. b) - nie mniejsza niż 4 m,

przy czym rozdzielenie dotyczy ustroju nośnego i podpór.”

8) w § 92 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopuszcza się, w przypadku obiektów inżynierskich rozdzielonych w ciągach dróg docelowo dwujezdniowych, wykonanie obiektu tylko dla jednej jezdni, jeśli wynika to z planów budowy drogi.”

9) w § 95 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Między jezdnią a chodnikiem dla pieszych lub między jezdnią a wydzielonym torowiskiem tramwajowym powinien być przewidziany krawężnik, z zastrzeżeniem ust. 2. i § 322a ust 1.”

10) w § 100 dodaje się ust. 3, 4 i 5 w brzmieniu:

„3. Pochylenie niwelety jezdni w tunelu nie powinno być większe niż 5 %, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.

4. Większe pochylenie może być zastosowane, jedynie w przypadku, gdy warunki terenowe wymuszają zastosowanie takiego rozwiązania, dla tuneli dłuższych niż 500 m może być dopuszczone po wykonaniu analizy ryzyka i określeniu w jej wyniku dodatkowych wymagań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa.

5. W tunelach o długości ponad 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci dróg zastosowanie pochylenia większego niż 3 % może być dopuszczone po wykonaniu analizy ryzyka i określeniu w jej wyniku dodatkowych wymagań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa.”

11) po § 287 dodaje się § 287a w brzmieniu:

„§ 287a. Poza oświetleniem, o którym mowa w § 64, 65 i 287 tunele powinny być wyposażone w:

- 1) oświetlenie awaryjne zapewniające użytkownikom minimalną widoczność niezbędną do opuszczenia tuneli w ich pojazdach w przypadku awarii zasilania, o ile tunel wymaga sztucznego oświetlenia zgodnie z § 64,
- 2) oświetlenie ewakuacyjne, takie jak światła znakujące na wysokości nie większej niż 1,5 m, prowadzące użytkowników opuszczających tunele pieszo, do wyjść, w sytuacji awaryjnej.”

12) w § 295 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W tunelach prowadzących dwukierunkową jezdnię, posiadających centrum kontroli, zastosowany system wentylacji poprzecznej powinien posiadać:

- 1) zasuwy w układzie wyciągania dymu, które mogą być obsługiwane oddzielnie lub grupowo,
- 2) możliwość monitorowania wzdłużnej prędkości przepływu powietrza i sterowania nią poprzez odpowiednią regulację zasuw i wentylatorów systemu wentylacji.”

13) w § 321 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Wyposażenie tuneli powinno mieć taką odporność ogniową, uwzględniając możliwości technologiczne, która pozwoli mu pełnić niezbędne funkcje bezpieczeństwa w przypadku pożaru.

1b. Tunele, posiadające, zasilane energią elektryczną, urządzenia bezpieczeństwa niezbędne do ewakuacji, powinny posiadać awaryjne zasilanie

w energię, zdolne zapewnić działanie urządzeń bezpieczeństwa, do chwili opuszczenia tuneli przez użytkowników.”

- 14) w § 321 po ust. 3 dodaje się ust. 3a. w brzmieniu:

„3a. Elektryczne obwody pomiarowe i kontrolne powinny być zaprojektowane w taki sposób, że uszkodzenie miejscowe któregoś z nich nie będzie miało wpływu na obwody nieuszkodzone.”
- 15) W § 321 po ust. 4 dodaje się ust. 4a. i 4b. w brzmieniu:

„4a. Systemy wentylacji poprzecznej lub mieszanej powinny być przystosowane do oddymiania w przypadku pożaru.

4b. W tunelach, nieposiadających centrum kontroli, w których wentylacja mechaniczna posiada system automatycznego sterowania w celu usuwania zanieczyszczeń powietrza, ale nie posiada systemu automatycznego sterowania funkcją oddymiania, konieczne jest zainstalowanie automatycznego systemu wykrywania pożarów.”
- 16) w § 322:
 - a) uchyla się ust. 1, 2, 3,
 - b) dodaje się ust. 4, 5, 6, w brzmieniu:

„4. Tunele o długości większej niż 150 m powinny być wyposażone w stacje ratunkowe w postaci wnęki w ścianie bocznej tunelu. Dopuszcza się również wykonanie stacji ratunkowych w postaci skrzynek na bocznej ścianie tunelu.

5. Stacje ratunkowe powinny być wyposażone w szczególności, w co najmniej dwie gaśnice, a dla tuneli o długości większej niż 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci dróg i w ciągu dróg klasy A, także w telefon alarmowy.

6. Stacje ratunkowe powinny być usytuowane w pobliżu wjazdów i w głębi tunelu, w odstępach, które nie przekraczają 150 m, a dla istniejących tuneli w ciągu transeuropejskiej sieci dróg w odstępach, które nie przekraczają 250 m.”
- 17) po § 322 dodaje się § 322a, § 322b i § 322c w brzmieniu:

„§ 322a. 1. Tunele o długości większej niż 150 m nieposiadające pasów awaryjnych lub utwardzonych poboczy powinny być wyposażone w chodniki ewakuacyjne prowadzące co najmniej jeden pas ruchu pieszego: wyniesione - oddzielone od części przeznaczony dla ruchu pojazdów krawężnikiem; lub niewyniesione.

2. W istniejących tunelach w ciągu transeuropejskiej sieci dróg o długości ponad 500 m, które nie posiadają chodnika ewakuacyjnego lub pasa awaryjnego lub utwardzonego pobocza, należy przeprowadzić analizę ryzyka i określić w jej wyniku dodatkowe wymagania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa”

§ 322b. 1. Tunele o długości większej niż 500 m powinny być wyposażone w wyjścia awaryjne umożliwiające, użytkownikom tunelu opuszczenie go pieszo w przypadku wypadku lub pożaru oraz umożliwiające pieszy dostęp do tunelu służbom ratowniczym, zrealizowane w szczególności jako:

- 1) bezpośrednio wyjścia z tunelu na zewnątrz,
- 2) przejścia poprzeczne pomiędzy nawami tunelu, lub tunelami przeznaczonymi dla różnych kierunków ruchu,
- 3) wyjścia na galerie awaryjne,
- 4) schrony przy drogach ewakuacyjnych, oddzielone od tunelu, przy czym nie wolno budować schronów bez wyjść do dróg ewakuacyjnych prowadzących na wolne powietrze.

2. Odległość między dwoma wyjściami awaryjnymi, o których mowa w ust. 1 nie może przekraczać 500 m.

3. Wyjścia awaryjne wyposażone są w stosowne środki takie jak drzwi, zapobiegające rozprzestrzenianiu się dymu i wysokiej temperatury do dróg ewakuacyjnych znajdujących się za wyjściami awaryjnymi.

4. W istniejących tunelach w ciągu transeuropejskiej sieci dróg o długości ponad 1000 m, i średnim dobowym ruchu przypadającym średnio na jeden pas ruchu większym niż 2000 pojazdów, które nie posiadają wyjść awaryjnych, należy wykonać wyjścia awaryjne

5. W tunelach o długości większej niż 1500 m, dwunawowych lub o oddzielnych konstrukcjach dla różnych rodzajów i kierunków ruchu, o ile wzajemne usytuowanie tych konstrukcji to umożliwia, powinny być zapewnione poprzeczne, oddalone od siebie o nie więcej niż 1500 m, przejścia pomiędzy

nawami lub oddzielnymi konstrukcjami dla różnych rodzajów i kierunków ruchu. Parametry przejść poprzecznych powinny umożliwiać wykorzystanie ich przez służby ratownicze.

§ 322c. 1. Tunele o długości większej niż 500 m, zlokalizowane w ciągu transeuropejskiej sieci dróg oraz w ciągu dróg klasy A powinny być wyposażone w hydranty przeciwpożarowe.

2. Hydranty powinny być usytuowane w pobliżu wjazdów i w głębi tunelu, w odstępach, które nie przekraczają 250 m.”

18) w § 323 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kanalizacja deszczowa w tunelach powinna umożliwić szybkie przyjęcie rozlanych benzyn lub olejów napędowych oraz innych płynnych substancji łatwopalnych a także trujących z uszkodzonych cystern i odprowadzenie ich do specjalnych zbiorników umieszczonych poza obiektem.”

19) po Dziale VIII dodaje się Dział VIIIa w brzmieniu:

„Dział VIIIa Systemy i urządzenia bezpieczeństwa w tunelach

325a. 1. Tunele o długości większej niż 3000 m powinny posiadać centrum kontroli, spełniające jako budowla wymagania odrębnych przepisów techniczno – budowlanych, w którym nadzorowane będzie działanie wszystkich systemów bezpieczeństwa i innych urządzeń zainstalowanych w tunelu.

2. W jednym centrum kontroli może być prowadzony nadzór nad kilkoma tunelami.

3. Tunele posiadające centrum kontroli powinny być wyposażone w: system monitorowania video i system automatycznie wykrywający zdarzenia drogowe, takie jak np. zatrzymania pojazdów i/lub w system wykrywający pożary.

325b. 1. Przed wjazdami do tuneli o długości większej niż 250 m, powinna być zainstalowana sygnalizacja świetlna, zapory i ewentualnie znaki zmiennej treści tak, by tunel mógł zostać zamknięty w przypadku zagrożenia, a ruch skierowany na z góry ustalone objazdy.

2. W tunelach o długości większej niż 3000 m powinna być zainstalowana sygnalizacja świetlna, zapory i znaki zmiennej treści w odstępach nie większych

niż 1000 m, służące do zatrzymywania pojazdów w sytuacjach awaryjnych. Jako uzupełnienie sygnalizacji świetlnej, zapór i znaków zmiennej treści mogą być stosowane głośniki, umożliwiające przekazywanie komunikatów dźwiękowych.

3. Tunele oraz zastosowane w nich urządzenia bezpieczeństwa powinny być oznakowane zgodnie z odrębnymi przepisami.

325c. 1. Tunele o długości większej niż 1000 m powinny być wyposażone w urządzenia do nadawania programów radiowych do użytku służb ratowniczych.

2. W tunelach posiadających centrum kontroli powinna być zapewniona możliwość przerwania przez pracowników centrum kontroli, nadawania programów radiowych, o ile są dostępne w tunelu, i nadawania na tych częstotliwościach komunikatów alarmowych.

3. Schrony i inne pomieszczenia, w których mogą czasowo przebywać ewakuujący się użytkownicy tunelu przed wydostaniem się na zewnątrz, powinny być wyposażone w głośniki, umożliwiające nadawanie komunikatów alarmowych.”

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie r. (Dz. U. Nr 63, poz. 735) stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 118 i Nr 170, poz. 1217) Niniejszy projekt dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/54/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. WE L 167 z 30.04.2004, str. 39-91); Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309-329.

Dotychczasowe przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r, nie przewidywały specjalnych regulacji w zakresie tuneli o długości większej niż 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej. Zaproponowane przepisy stanowią implementację Załącznika I ww. dyrektywy nr 2004/54/WE, i dotyczą warunków technicznych przedmiotowych tuneli w zakresie:

- geometrii tunelu;
- liczby naw i pasów ruchu w tunelu;
- dróg ewakuacyjnych i wyjść awaryjnych;
- dostępu do służb ratunkowych;
- oświetlenia w tunelach;
- wentylacji;
- odporności ogniowej urządzeń tunelowych;
- zasilania energią ;
- stacjach ratunkowych;
- centrum kontroli (przewidziane dla tuneli o długości większej niż 3000 m);
- systemu łączności służb ratunkowych

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia dotyczy organów zarządzających drogami i ruchem drogowym oraz użytkowników tuneli o długości większej niż 500 m, zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej.

2. 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. Urzędy Marszałkowskie

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Wdrożenie projektu rozporządzenia prawdopodobnie nie będzie skutkować dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

d) sytuację i rozwój regionalny

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.

4. Korzyści społeczne

Wejście w życie rozporządzenia przyczyni się do poprawy systemu bezpieczeństwa, stałego poziomu obsługi i komfortu w transeuropejskiej sieci drogowej, w której tunele stanowią ważne budowle ułatwiające komunikację w Europie.