



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 29 maja 2012 r.

Poz. 608

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 16 maja 2012 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie^{2), 3)}

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.⁴⁾) 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 oraz z 2010 r. Nr 65, poz. 408) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 60:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dla dróg, dla których przewidywany w perspektywie 15 lat średni dobowy ruch przypadający na jeden pas ruchu przekroczy 10 000 pojazdów, oraz dla dróg dwujezdniowych poszczególne kierunki ruchu powinny być prowadzone w oddzielnych tunelach lub w oddzielonych pełną ścianą nawach jednego tunelu, z zastrzeżeniem ust. 3.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W tunelach, o których mowa w ust. 2, o długości nie większej niż 500 m dopuszcza się, aby poszczególne kierunki ruchu były oddzielone co najmniej barierą ochronną.”;

2) w § 89 dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Tunel o długości większej niż 1500 m o dwukierunkowej jezdni bez pasa awaryjnego powinien posiadać dla każdego kierunku ruchu zatoki awaryjne rozmieszczone w odstępach nie większych niż 1000 m.

7. W tunelu, o którym mowa w ust. 6, zlokalizowanym poza transeuropejską siecią drogową nie jest wymagane stosowanie zatok awaryjnych, jeżeli całkowita szerokość tunelu dostępna do ruchu pojazdów, pomniejszona o szerokość pasów ruchu oraz części podniesione, jest co najmniej równa szerokości pasa ruchu.”;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 31 stycznia 2012 r. pod numerem 2012/0059/PL zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża postanowienia dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337, z późn. zm.).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia 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 (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 309).

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 45, poz. 235, Nr 94, poz. 551, Nr 135, poz. 789, Nr 142, poz. 829, Nr 185, poz. 1092 i Nr 232, poz. 1377 oraz z 2012 r. poz. 472.

- 3) po § 89 dodaje się § 89a w brzmieniu:
- „§ 89a. W tunelu o długości większej niż 500 m szerokość powolnego pasa ruchu przeznaczonego w szczególności dla samochodów ciężarowych nie może być mniejsza niż 3,5 m.”;
- 4) w § 92 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. W przypadku obiektów inżynierskich rozdzielonych w ciągach dróg docelowo dwujezdniowych dopuszcza się wykonanie obiektu tylko dla jednej jezdni, jeśli wynika to z planów budowy drogi.”;
- 5) 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.”;
- 6) w § 100 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Pochylenie niwelety jezdni w tunelu powinno być, z zastrzeżeniem ust. 2, nie większe niż:
- 1) 3% – w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej,
 - 2) 5% – poza transeuropejską siecią drogową.”;
- 7) po § 287 dodaje się § 287a w brzmieniu:
- „§ 287a. Tunel, który wymaga zastosowania oświetlenia sztucznego, powinien być również wyposażony w:
- 1) awaryjne oświetlenie zapasowe zapewniające użytkownikom tunelu minimalną widoczność niezbędną do opuszczenia tunelu w ich pojazdach w przypadku awarii zasilania podstawowego,
 - 2) awaryjne oświetlenie ewakuacyjne, takie jak lampy oblicowania ścian tunelu, umieszczone na wysokości nie większej niż 1,5 m, prowadzące w sytuacji zagrożenia poruszających się pieszo użytkowników tunelu do wyjść awaryjnych.”;
- 8) § 290 otrzymuje brzmienie:
- „§ 290. W tunelu, w zależności od jego długości, powinna być przewidziana wentylacja do odprowadzania spalin oraz usuwania dymu i ciepła w przypadku pożaru.”;
- 9) w § 295 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:
- „4a. Wentylacja mechaniczna poprzeczna oraz półpoprzeczna zastosowana w tunelu prowadzącym jezdnię dwukierunkową i posiadającym centrum kontroli powinna posiadać:
- 1) klapy przeciwpożarowe w systemie wentylacji usuwania dymu i ciepła, które mogą być obsługiwane oddzielnie lub grupowo,
 - 2) możliwość monitorowania wzdłużnej prędkości przepływu powietrza i sterowania nią poprzez odpowiednią regulację przepustnic i wentylatorów systemu wentylacji.”;
- 10) w § 321:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Konstrukcja tunelu oraz strop lub ściana rozdzielająca jego nawy powinny posiadać odporność ogniową w zakresie nośności ogniowej (R) nie niższą niż R 240.”;
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1d w brzmieniu:
- „1a. Jeżeli w trakcie użytkowania tunelu przewiduje się występowanie w nim materiałów palnych, konstrukcja tunelu powinna posiadać klasę odporności ogniowej nie niższą niż R 120.
- 1b. Jeżeli jakkolwiek część konstrukcji tunelu, o którym mowa w ust. 1a, jest elementem konstrukcyjnym innego obiektu budowlanego, to klasa odporności ogniowej tej części i części powiązanych z nią statycznie nie powinna być niższa od klasy odporności ogniowej R konstrukcji głównej tego obiektu budowlanego.
- 1c. Urządzenia i instalacje stanowiące istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa wyposażenie tunelu powinny być wykonane w sposób zapewniający ich funkcjonowanie w warunkach pożaru przez wymagany czas.
- 1d. Tunel posiadający urządzenia bezpieczeństwa niezbędne do ewakuacji, zasilane energią elektryczną, powinien posiadać awaryjne zasilanie w energię, zdolne zapewnić działanie tych urządzeń do chwili opuszczenia tunelu przez jego użytkowników.”;
- c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
- „3a. Elektryczne obwody kontrolne i pomiarowe powinny być zaprojektowane w taki sposób, żeby uszkodzenie miejscowe któregoś z nich nie miało wpływu na obwody nieuszkodzone.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Systemy wentylacji mechanicznej tunelu powinny usuwać dym i ciepło w sposób:

- 1) zapewniający bezpieczeństwo służbom ratowniczym,
- 2) uniemożliwiający zadymienie lub wzrost temperatury w czasie potrzebnym do ewakuacji ludzi na obszarze tunelu przeznaczonym do ewakuacji.”

e) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Wentylatory służące do usuwania dymu i ciepła powinny posiadać, określoną według Polskiej Normy dotyczącej wymagań dla wentylatorów oddymiających, klasę F wynikającą z obliczeniowej temperatury dymu, przy czym klasa ta nie może być mniejsza niż F₄₀₀ 120.”

f) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W tunelu z wentylacją poprzeczną kanały świeżego i zużytego powietrza powinny być oddzielone przegrodami z materiałów niepalnych o klasie odporności ogniowej ze względu na szczelność ogniową (E) i dymoszczelność (S) co najmniej ES 120.”

g) po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:

„5a. Tunel o długości większej niż 500 m powinien być wyposażony w system sygnalizacji pożarowej.

5b. Wymaganie, o którym mowa w ust. 5a, nie dotyczy tunelu z wentylacją naturalną.”

11) § 322 otrzymuje brzmienie:

„§ 322. 1. Tunel o długości większej niż 500 m powinien posiadać punkty alarmowe zlokalizowane we wnękach ściany bocznej tunelu, przy czym dopuszcza się ich wykonanie w postaci skrzynek na ścianie bocznej tunelu.

2. Punkty alarmowe powinny być usytuowane w pobliżu wjazdów i w głębi tunelu w odstępach, które nie przekraczają 150 m, w tym na wysokości zatoki awaryjnej, jeżeli występuje.

3. Punkty alarmowe powinny być wyposażone co najmniej w telefon alarmowy i dwie gaśnice proszkowe z proszkiem ABC o masie środka gaśniczego nie mniejszej niż 6 kg każda.

4. Punkty alarmowe zlokalizowane w zamkniętych drzwiach wnękach ściany bocznej tunelu powinny zawierać informację, że punkt alarmowy nie zapewnia ochrony w przypadku pożaru.”

12) po § 322 dodaje się § 322a–322c w brzmieniu:

„§ 322a. 1. Tunel o długości większej niż 150 m nieposiadający pasów awaryjnych lub utwardzonych poboczy powinien posiadać drogi ewakuacyjne o co najmniej jednym pasie ruchu pieszego, które powinny być oddzielone krawężnikiem od pasa ruchu.

2. W tunelu odbudowywanym, rozbudowywanym i przebudowywanym dopuszcza się, aby drogi ewakuacyjne o co najmniej jednym pasie ruchu pieszego nie były oddzielone krawężnikiem od pasa ruchu.

§ 322b. 1. Tunel o długości większej niż 500 m powinien posiadać wyjścia awaryjne umożliwiające jego użytkownikom opuszczenie go bez pojazdów i dotarcie w miejsce bezpieczne oraz zapewniające pieszy dostęp do tunelu służbom ratowniczym.

2. Wyjściem awaryjnym może być w szczególności:

- 1) bezpośrednie wyjście z tunelu na zewnątrz,
- 2) przejście poprzeczne między nawami tunelu lub przejście do innego tunelu,
- 3) wyjście na galerię ewakuacyjną,
- 4) schron z drogą ewakuacyjną wydzieloną pożarowo od nawy tunelu.

3. Nie dopuszcza się budowania schronów bez wyjść na drogi ewakuacyjne, które prowadzą na otwartą przestrzeń.

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

5. Wyjścia awaryjne powinny być zamykane drzwiami przeciwpożarowymi o klasie odporności ogniowej EI 120 S 60 określonej zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych na podstawie badań odporności ogniowej.

6. W tunelach dwunawowych o długości większej niż 500 m oraz w odrębnych tunelach, jeżeli nawy lub tunele usytuowane są na tym samym lub zbliżonym poziomie, powinny być zapewnione przejścia poprzeczne między nawami tunelu lub pomiędzy tunelami.

7. Przejścia poprzeczne, o których mowa w ust. 6, powinny być:

- 1) rozmieszczone w odstępach nie większych niż co 500 m,
- 2) zamykane drzwiami przeciwpożarowymi o klasie odporności ogniowej EI 120 S 60 określonej zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych na podstawie badań odporności ogniowej,
- 3) odpowiednie do wykorzystania ich przez służby ratownicze, przy czym nie powinny mieć one szerokości mniejszej niż 1,4 m i wysokości mniejszej niż 2,2 m.

8. Przed wjazdami do tunelu, o którym mowa w ust. 6, powinny być zapewnione, dostępne dla służb ratowniczych, przejazdy awaryjne między nawami tunelu lub pomiędzy tunelami.

9. Wymagania, o którym mowa w ust. 8, nie stosuje się, jeżeli uwarunkowania terenowe uniemożliwiają wykonanie przejazdu awaryjnego.

10. Wyjścia awaryjne oraz prowadzące do nich drogi ewakuacyjne należy oznakować znakami bezpieczeństwa określonymi w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

11. Znaki bezpieczeństwa określające kierunek oraz odległość do wyjścia awaryjnego powinny być umieszczone na ścianach bocznych tunelu w odległości nie większej niż 25 m, na wysokości od 1 m do 1,5 m.

§ 322c. 1. Tunel o długości większej niż 500 m powinien być wyposażony w hydranty zewnętrzne nadziemne o średnicy nominalnej DN 80 usytuowane w pobliżu wjazdów do tunelu i w tunelu w odległościach nieprzekraczających 250 m.

2. W tunelu hydranty zewnętrzne powinny być umieszczone we wnękach jego ściany bocznej w sposób umożliwiający podłączenie węży pożarniczych.”;

13) w § 323 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kanalizacja deszczowa w tunelu powinna umożliwiać szybkie przejście cieczy łatwopalnych i trujących z uszkodzonych zbiorników służących do przewozu towarów niebezpiecznych i odprowadzenie ich do specjalnych zbiorników umieszczonych poza obiektem.”;

14) po dziale VIII dodaje się dział VIIIA w brzmieniu:

„Dział VIIIA

SYSTEMY I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA W TUNELACH

§ 325a. 1. Tunel o długości większej niż 3000 m powinien posiadać centrum kontroli systemów bezpieczeństwa i urządzeń zainstalowanych w tunelu, system monitorowania video i system automatycznie wykrywający zdarzenia drogowe.

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

§ 325b. W tunelu o długości większej niż 3000 m powinna być zainstalowana sygnalizacja świetlna, zapory i znaki lub tablice tekstowe o zmiennej treści w odstępach nie większych niż 1000 m, służące do zatrzymywania pojazdów w sytuacjach awaryjnych. Jako uzupełnienie sygnalizacji świetlnej, zapór, znaków lub tablic tekstowych o zmiennej treści mogą być stosowane głośniki umożliwiające przekazywanie komunikatów dźwiękowych.

§ 325c. 1. Tunel o długości większej niż 1000 m powinien być wyposażony w urządzenia zapewniające łączność radiową służbom ratowniczym.

2. Urządzenia, o których mowa w ust. 1, stosuje się również w tunelach o długości mniejszej niż 1000 m, jeżeli ich uwarunkowania techniczne lub lokalizacyjne uniemożliwiają łączność służbom ratowniczym.

3. Schrony oraz inne przestrzenie, w których ewakuujący się użytkownicy tunelu mogą czasowo przebywać przed wydostaniem się na zewnątrz, powinny być wyposażone w głośniki umożliwiające nadawanie komunikatów alarmowych i urządzenia do przekazywania informacji na zewnątrz oraz wentylację nadciśnieniową w stosunku do atmosfery tunelu.

§ 325d. Tunele oraz zastosowane w nich urządzenia bezpieczeństwa, w tym urządzenia przeciwpożarowe, należy oznakować znakami zgodnymi z Polskimi Normami dotyczącymi znaków bezpieczeństwa.”;

15) dodaje się załącznik nr 4 do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do wybudowanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia tuneli o długości mniejszej niż 500 m zlokalizowanych poza transeuropejską siecią drogową.

§ 3. 1. Do realizacji inwestycji drogowych obiektów inżynierskich, dla których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt, wykonawstwo albo projekt i wykonawstwo, stosuje się przepisy dotychczasowe, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, za zgodą inwestora stosuje się przepisy rozporządzenia.

3. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do tuneli o długości większej niż 500 m zlokalizowanych w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej.

§ 4. W wybudowanych tunelach w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej dopuszcza się usytuowanie punktów alarmowych w pobliżu wjazdów i w głębi tunelu w odstępach nieprzekraczających 250 m.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. (poz. 608)

OZNAKOWANIE WYJŚĆ AWARYJNYCH I DRÓG EWAKUACYJNYCH

1. Znaki wskazujące „Wyjścia awaryjne” powinny być znakami G zgodnymi z Konwencją Wiedeńską.



2. Do oznakowania na ścianach bocznych drogi ewakuacyjnej do najbliższych wyjść należy stosować znaki według podanego poniżej przykładu.



3. Do oznakowania pozostałych dróg ewakuacyjnych należy stosować znaki bezpieczeństwa zgodne z Polskimi Normami dotyczącymi znaków bezpieczeństwa.