

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 571)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	6. februar 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet, KOM(2002) 769.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 3. februar 2003
J.nr.
Sagsbeh. : 129-178
Org. enhed : RNo
: 3. Kontor

Grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. KOM(2002) 769.

Resume.

Kommissionens forslag til minimumssikkerhedskrav for tunneler skal gælde for alle tunneler i det transeuropæiske vejnet og har til formål at forebygge ulykker i tunneler. Forslaget indeholder tiltag til vejsikkerhedsforanstaltninger af strukturel, teknisk og organisationsmæssig karakter.

1. Baggrund og indhold.

Kommissionen har med henvisning til traktatens artikel 71, stk. 1 fremsat forslag til minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. Forslaget skal vedtages efter artikel 251 fælles beslutningstagen mellem Rådet og Parlamentet.

På baggrund af de tragiske ulykker i Mont Blanc-tunnelen og Tauern-tunnelen i 1999 og Gattard-tunnelen i 2001 anfører Kommissionen i sin hvidbog fra 2001 "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg", at der er behov for at harmonisere minimumssikkerhedsstandarderne for at garantere et højt sikkerhedsniveau for brugerne af tunneler.

Det Europæiske Råd har ved flere lejligheder, bl.a. den 14.-15. december 2001 i Laeken understreget, at der er et presserende behov for tiltag til forbedring af tunnelsikkerheden.

Kommissionens forslag til direktiv har primært til formål at forebygge kritiske hændelser, der bringer menneskeliv, miljø og tunnelinstallationer i fare, samt sekundært at nedskære eventuelle følger af uheld og brand.

Kommissionen anfører, at de væsentlige grunde til, at vejulykker forekommer, er ukorrekt adfærd fra trafikanternes side, utilstrækkelige installationer på vejnettet, køretøjer med tekniske defekter og andre fejl (fx elektriske systemer og fejl i bremses eller overophedede motorer) og problemer med lasten.

På den baggrund påpeger Kommissionen, at såfremt ulykker og følgerne heraf skal holdes på et minimum, er der behov for at træffe vejsikkerhedsforanstaltning af strukturel, teknisk og organisationsmæssig karakter. Foranstaltningerne skal gælde for alle faktorer, dvs. trafikanter, beredskabstjenester, infrastruktur og køretøjer.

Kommissionens forslag skal gælde for på alle tunneler i det transeuropæiske vejnet med en længde på over 500 meter, hvad enten de er i drift, under bygning eller under projektering.

I Bilag I til forslaget foreslår Kommissionen en række sikkerhedsforanstaltninger afhængigt af tunneltype (enkeltrør eller dobbeltrør), længden på tunnelen, trafikstrømmen (ensrettet eller kørsel i to retninger) og mængden af trafik. Afhængigt heraf stilles forskellige krav til flugtveje, ventilation, nødudgange, afstand mellem holdepladser mv. Endvidere fastlægges en række minimumsudstyr til tunneler i form af markering af flugtvej med skiltning, ildslukkere, radiospredningsudstyr, overvågningsudstyr mv.

Medlemsstaterne kan specificere strengere krav under forudsætning af, at de ikke er i modstrid med kravene i direktivforslaget.

For så vidt angår organisatoriske foranstaltninger foreslår Kommissionen, at hvert medlemsstat udpeger en eller flere administrativ(e) myndighed(er), som kan oprettes på nationalt, regionalt eller lokalt plan. Den administrative myndighed har det generelle ansvar for alle tunnelernes sikkerhedsaspekter og træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre overholdelsen af direktivets minimumskrav. Endvidere kræves der en godkendelse fra den administrative myndighed før idriftsætning af en ny tunnel og ombygning af eksisterende tunnel.

Kommissionen foreslår desuden, at hver medlemsstat udpeger et teknisk inspektionsorgan, som foretager evalueringer, test og inspektioner på den administrative myndigheds vegne.

For hver tunnel skal den administrative myndighed anerkende én enkelt driftsledelse, der er det private eller offentlige organ, der har ansvaret for tunnelens drift. Driftsledelsen udnævner for hver enkelt tunnel en sikkerhedsansvarlig, som overvåger alle forebyggende og beskyttende foranstaltninger, der garanterer brugernes sikkerhed. Den sikkerhedsansvarlige skal være uafhængig i alle sikkerhedsmæssige spørgsmål og skal bl.a. planlægge, gennemføre og evaluere redningsindsatser, tilrettelægge redningstjenesters organisation, deltage i udarbejdelsen af sikkerhedsplaner og uddanne driftspersonalet og redningstjenesterne samt tilrettelægge øvelser med regelmæssigt mellemrum.

Ifølge Kommissionens forslag er tunneler under projektering og tunneler, der er bygget, men endnu ikke åbnet, omfattet af direktivet. For så vidt angår tunneler, der er i drift i højst 18 måneder efter direktivets ikrafttræden, skal den sikkerhedsansvarlige inden et år vurdere, om tunnelen opfylder de sikkerhedsmæssige minimumskrav. Om nødvendigt skal den sikkerhedsansvarlige foreslå en plan for, hvordan tunnelen skal tilpasses direktivets krav. Ombygningen af tunneler i overensstemmelse med planen må ikke strække sig over mere end 10 år. Derved sikres det ifølge Kommissionen, at alle tunneler opfylder kravene inden for en 10-årig periode.

Kommissionen foreslår endvidere, at inspektionsorganet udfører regelmæssige inspektioner for at sikre, at alle tunneler lever op til direktivets bestemmelser.

Kommissionen tilpasser bilagene i direktivet til den tekniske udvikling i henhold til udvalgsproceduren (forskriftsudvalg).

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

2. Gældende dansk ret.

Direktivet omfatter tre danske tunneler længere end 500 meter på det transeuropæiske vejnet. De berørte tunneler er Drogdeltunnelen, Tårnbyttunnelen og Limfjordstunnelen.

Dansk lovgivning indeholder ikke specifikke krav til udformning og indretning af vej tunneller. Før bygning af vej tunneler har der i hvert enkelt tilfælde været udarbejdet en anlægslov. I bemærkningerne hertil har der været foreskrevet geometriske og tekniske specifikationer. Ved fastlæggelse af de sikkerhedsmæssige krav har man anvendt internationale standarder og erfaringer på området.

3. Høring.

Sagen er sendt i høring hos de relevante organisationer.

Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene er modtaget.

4. Lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget vurderes umiddelbart ikke i sig selv at kræve lovændringer. Der kan dog være behov for ændringer af den måde, hvormed man organisatorisk har indrettet sig på i Danmark. I eventuelt kommende anlægslove, der indeholder længere tunneler, vil der skulle tages højde for direktivets bestemmelser.

5. Statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes at have visse statsfinansielle konsekvenser i form af supplerende tunneludstyr og risikoanalyser, samt potentielt øgede driftsomkostninger. En mere præcis analyse af de statsfinansielle konsekvenser kan først foretages, når høringen er afsluttet.

6. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget skønnes at ville få positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af øget sikkerhed og potentielt færre vejulykker i tunneler.

7. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen anfører, at målene med forslaget om opnåelse af ensartet, vedvarende og højt beskyttelsesniveau for alle Europas borgere i vej tunneler ikke i tilstrækkelig grad kan opnås af medlemsstaterne og målet med forslaget i lyset af den påkrævede harmonisering bedre kan foretages på fællesskabsplan. Forslaget går endvidere ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå disse mål. På den baggrund konkluderer Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet. Regeringen er enig heri.

8. tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.