

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych
wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne**

Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454) zarządza się, co następuje:

§ 1. Tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne powinien spełniać następujące warunki techniczne:

- 1) mieć minimum 60 m długości użytecznej oraz spełniać wymagane parametry nawierzchni kolejowej określone w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987);
- 2) posiadać izolację zabezpieczającą przed prądami błędzącymi zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach dotyczących izolacji zabezpieczającej przed prądami błędzącymi wywołanymi przez trakcję elektryczną prądu stałego;
- 3) nie może znajdować się pod siecią trakcyjną.

§ 2. 1. Na torze, o którym mowa w § 1, wyznacza się stanowisko postojowe do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.

2. Stanowisko postojowe, o którym mowa w ust. 1, powinno:

- 1) mieć co najmniej 35 m długości;
- 2) być zlokalizowane w odległości nie mniejszej niż:
 - a) 50 m od obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych,
 - b) 30 m od obiektów budowlanych innych niż określone w lit. a,
 - c) 25 m od osi toru głównego zasadniczego lub szlakowego,
 - d) 15 m od osi najbliższego toru z siecią trakcyjną,
 - e) 10 m od rowów, studzienek i urządzeń melioracyjnych;
- 3) być wyposażone w instalację odgromową i uziemiającą zgodną z wymaganiami określonymi w Polskich Normach określających wymagania dla instalacji odgromowych i uziemiających;

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).

- 4) posiadać zainstalowany wiatrowskaz;
- 5) być oznakowane tablicą informującą o położeniu stanowiska postojowego oraz znakami informującymi o zagrożeniu pożarem oraz usytuowaniu hydrantu zgodnymi z Polskimi Normami dotyczącymi znaków bezpieczeństwa;
- 6) posiadać czynny hydrant o wydajności co najmniej 10 dm³/s;
- 7) posiadać uszczelnioną nawierzchnię zabezpieczającą przed przenikaniem towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;
- 8) być usytuowane poza zagłębieniami terenu;
- 9) mieć zapewniony dostęp do utwardzonego dojazdu umożliwiającego przejazd lub zawrót pojazdu;
- 10) być wyposażone w pałatkę geomembranową o wymiarach nie mniejszych niż 6 x 4 m wraz z linkami, zaopatrzoną w zaoczkowane otwory do podwieszenia pod wagon, z miejscem zdeponowania na posterunku technicznym obsługującym tor, o którym mowa w § 1.

§ 3. 1. Wyznaczone tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne należy dostosować do wymagań niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2020 r.

2. Jeżeli na istniejących stacjach granicznych, rozrządowych i manewrowych, na których odbywa się przyjmowanie, manewrowanie, rozrządzenie lub zestawianie pociągów przewożących towary niebezpieczne, nie ma możliwości wyznaczenia toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, ze względu na warunki określone w § 2 ust. 2 pkt 2 niniejszego rozporządzenia, taki tor powinien zostać wyznaczony przy najbliższej przebudowie stacji.

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

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne opracowany został jako akt wykonawczy do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454), zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 106 ust. 1 pkt 2 tejże ustawy.

W dotychczasowym porządku prawnym brak było powszechnie obowiązujących przepisów prawnych określających szczegółowo wymagania dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Każdy z zarządców infrastruktury opracowywał swoje własne wewnętrzne regulaminy w tym zakresie. Projektowane rozporządzenie ma na celu ujednoczenie wymagań technicznych dla torów wykorzystywanych do odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne celem zapewnienia bezpieczeństwa publicznego oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W projekcie wskazano zasadnicze wymagania, które powinny spełniać tory wykorzystywane do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, w tym dotyczące ich usytuowania na stacjach granicznych, rozrządowych i manewrowych, na których odbywa się przyjmowanie, manewrowanie, rozrządzanie i zestawianie pociągów z towarami niebezpiecznymi. Warunki techniczne wskazane w rozporządzeniu opracowane zostały w oparciu o dotychczas obowiązujące regulaminy wewnętrzne, o których mowa powyżej przy uwzględnieniu doświadczeń zarządców infrastruktury w powyższym zakresie oraz innych podmiotów uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych.

Wskazana w projekcie rozporządzenia długość użyteczna umożliwia odstawienie dwóch wagonów na torze do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie możliwości przepompowania zawartości uszkodzonego wagonu do sprawnego wagonu. Wymóg dotyczący zapewnienia izolacji zabezpieczającej przed prądami błędzającymi, instalacji odgromowej i uziemiającej oraz czynnego hydrantu mają zapewnić bezpieczne wykonywanie operacji związanych z usuwaniem awarii lub przepompowywaniem zawartości uszkodzonego wagonu. Z dotychczasowych doświadczeń związanych z awaryjnymi sytuacjami wynika, że odległości wskazane w § 2 ust. 2 pkt 2 projektu rozporządzenia są wystarczające dla zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wiatrowskaz umożliwia określenie kierunku przemieszczania się niebezpiecznych substancji, a tym samym podjęcie skuteczniejszych działań ratowniczych.

W projekcie rozporządzenia przewidziano okres przejściowy na dostosowanie torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne do warunków rozporządzenia. Do końca 2020 r. stacje objęte regulacją powinny być dostosowane do warunków projektowanego rozporządzenia. Termin ten uzasadniony jest wielkością niezbędnych inwestycji, tym samym koniecznością zgromadzenia środków oraz czasem potrzebnym na wykonanie stosownych prac dostosowawczych. Powyższy przepis przejściowy nie obejmuje stacji, na których ze względu na odległości

wskazane w § 2 ust. 2 pkt 2 nie istnieje możliwość wyznaczenia torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. W przypadku takich stacji obowiązek ich wyznaczenia może powstać zarówno przed upływem tej daty (jeżeli przebudowa stacji będzie miała miejsce przed tą datą), jak również po roku 2020, jeżeli wcześniej przebudowa stacji nie będzie miała miejsca.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, 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). Zgodnie z § 2 pkt 5 ww. rozporządzenia przepisem technicznym są m.in. specyfikacje techniczne oraz regulacje pośrednio ograniczające wprowadzanie do obrotu produktów, świadczenie usług lub prowadzenie działalności polegającej na świadczeniu usług, a szczególności przepisy powołujące specyfikacje techniczne lub wymagania niezawarte w przepisach prawnych. Natomiast określone w projektowanym rozporządzeniu odnoszące się do Polskich Norm wymagania techniczne dotyczące torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne nie stanowią specyfikacji technicznej ani nie dotyczą działalności polegającej na wprowadzaniu produktu do obrotu lub świadczenia usług w rozumieniu ww. rozporządzenia..

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie określonym w ww. ustawie.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projektowane rozporządzenie oddziałuje bezpośrednio na podmioty uczestniczące w wykonywaniu przewozów towarów niebezpiecznych, w tym w głównej mierze na zarządców infrastruktury.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami oraz został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Przedmiotowy projekt został skierowany do następujących podmiotów:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe SA
2. PKP LHS Sp. z o.o.
3. Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe Sp. z o.o.
4. Infra SILESIA SA
5. Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
6. CTL Maczki-Bór Sp. z o.o.
7. Jastrzębska Spółka Węglowa SA KWK Budryk
8. UBB Polska Sp. z o.o.
9. PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
10. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
11. Stowarzyszenie ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją
12. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych
13. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
14. PKP CARGO SA
15. PKP SA

W ramach konsultacji społecznych uwagi do przedmiotowego projektu zgłosiły PKP CARGO SA oraz Rail Polska sp. z o.o.

- Spółka PKP CARGO SA zaproponowała doprecyzowanie § 3 ust. 2 pkt 1 poprzez podanie konkretnej długości stanowiska postojowego. Powyższa uwaga została uwzględniona w projekcie rozporządzenia.

Spółka sugerowała dodanie wymogu sporządzenia projektu technicznego dla stanowiska postojowego, dokonania stosownych uzgodnień i uzyskania odpowiednich opinii. Uwaga ta nie została uwzględniona, ponieważ obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów.

Podmiot ten proponował wprowadzenie do rozporządzenia wymogu wyposażenia stanowiska postojowego w instalację oświetleniową w wykonaniu przeciwwybuchowym. W projekcie nie uwzględniono powyższej propozycji, ponieważ instalacja oświetleniowa w wykonaniu przeciwwybuchowym standardowo dobierana jest do przewożonego medium. Przez stacje objęte przedmiotowym rozporządzeniem przewożone są różne media o odmiennej charakterystyce. Dobranie

uniwersalnego oświetlenia przeciwwybuchowego, które można stosować przy przewozie wszystkich towarów niebezpiecznych oraz wyznaczenie strefy zagrożenia pozwalającej na ustawienie ich w odpowiedniej odległości od stanowiska z torami do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne byłoby niezwykle trudne i kosztowne oraz nieuzasadnione uwzględniając cel rozporządzenia, polegający na określeniu podstawowych wymagań zapewniających bezpieczne usuwanie awarii pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

W projekcie nie została uwzględniona propozycja wprowadzenia wymogu zapewnienia dojazdu spełniającego warunki określone dla dróg pożarowych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. Nr 124, poz. 1030). Wyżej wymienione rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji wymaga zapewnienia drogi pożarowej o utwardzonej nawierzchni do (i) budynków odpowiadających warunkom określonym w § 3 ust. 1 w punktach 1-5, (ii) do obiektu budowlanego innego niż budynek, przeznaczonego do użyteczności publicznej lub zamieszkania zbiorowego, w którym przewiduje się możliwość jednoczesnego przebywania w strefie pożarowej ponad 50 osób, (iii) do stanowiska czerpania wody do celów przeciwpożarowych. Tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne nie spełniają ww. przesłanek, a warunki określone w § 3 ust. 3 projektowanego rozporządzenia są wystarczające dla zapewnienia możliwości podjęcia stosownych działań w przypadku awarii wagonu przewożącego towary niebezpieczne.

- Spółka Rail Polska zgłosiła potrzebę wpisania do rozporządzenia obowiązku ujęcia stanowiska postojowego w planach ewakuacyjnych oraz przekazywania planu dróg dojazdowych oraz usytuowania stanowiska postojowego odpowiednim Jednostkom Ratowniczo-Gaśniczym Państwowej Straży Pożarnej lub Ratownictwa Chemicznego. W projekcie rozporządzenia nie uwzględniono wymienionej w pierwszej kolejności uwagi, jako wykraczającej poza zakres przedmiotowego rozporządzenia. Ponadto proponowała zapewnienie oświetlenia stanowisk lampami przeciwwybuchowymi Ex oraz wyznaczenie strefy zagrożenia wybuchem. Kwestia ta została omówiona powyżej w stanowisku przedstawionym w odniesieniu do uwag zgłoszonych przez PKP CARGO SA.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy:

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Rozporządzenie przewiduje konieczność dostosowania torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne do warunków niniejszego rozporządzenia.

Mimo braku w obecnie obowiązującym porządku prawnym powszechnie obowiązujących przepisów w zakresie regulowanym projektowanym rozporządzeniem zarządcy infrastruktury dla zapewnienia bezpieczeństwa określali w wewnętrznych przepisach stosowne wymagania dla tego rodzaju torów, które w pewnym stopniu pokrywają się z warunkami wskazanymi w niniejszym rozporządzeniu.

Pełne przystosowanie torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne do warunków niniejszego rozporządzenia wiąże się z poniesieniem określonych nakładów, niejednokrotnie wysokich, w szczególności w przypadku konieczności przebudowy stacji.

Zgodnie z informacją uzyskaną od PKP PLK SA obecnie na sieci zarządzanej przez wymienioną spółkę znajduje się 177 stacji podlegających projektowanemu rozporządzeniu. Uwzględniając warunki odległościowe wskazane w § 2 ust. 2 pkt 2 możliwe jest wyznaczenie torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne na 66 stacjach. Spółka wskazuje, że na 60 stacjach konieczne jest wykonanie prac mających na celu dostosowanie torów objętych rozporządzeniem w zakresie warunków określonych w § 1 pkt 2 oraz § 2 ust. 2 pkt 3 i 4 projektowanego rozporządzenia. Koszt wykonania instalacji odgromowej i uziemiającej, wyposażenia stanowisk postojowych w wiatrowskazy oraz wykonania izolacji zabezpieczającej przed prądami błądzącymi według szacunków PKP PLK SA wyniesie około 1.800.000,- zł. Na 63 stacjach konieczne jest dostosowanie torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne do warunków określonych w § 2 ust. 2 pkt 6 i 7 projektowanego rozporządzenia. PKP PLK SA szacuje koszt wyposażenia stanowisk postojowych w czynny hydrant oraz wykonania uszczelnionej nawierzchni na powyższych 63 stacjach na kwotę 18.500.000,- zł. Pozostałe stacje będą dostosowywane do warunków rozporządzenia przy ich najbliższej przebudowie, jednakże koszty związane z zapewnieniem torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne są obecnie trudne do oszacowania.

W dyspozycji PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. znajduje się pięć stacji objętych projektowanym rozporządzeniem: Hrubieszów LHS, Wola Baranowska LHS, Sławków LHS, Gołuchów LHS oraz Sędziszów LHS. Na stacji wymienionej w pierwszej kolejności wyznaczone są tory, które spełniają warunki określone w projektowanym rozporządzeniu. Koszt wyznaczenia i przystosowania torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpiecznych na stacjach Wola Baranowska LHS i Sławków LHS, spółka szacuje na łączną kwotę 3.350.000,- zł. Na stacjach Gołuchów LHS oraz Sędziszów LHS obecnie nie jest możliwe wyznaczenie torów, o których mowa w projektowanym rozporządzeniu, ze względu na warunki odległościowe wskazane w § 2 ust. 2 pkt 2.

d) sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.