

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529), zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a.1. Dla budowli kolejowych wchodzących w skład podsystemów strukturalnych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361), objętych zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, uwzględnia się warunki techniczne określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności stanowiących załączniki do bezpośrednio stosowanych aktów prawa Unii Europejskiej.

2. Przy projektowaniu i robotach budowlanych budowli kolejowych, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się systemy zarządzania bezpieczeństwem stosowane u zarządców infrastruktury.”;

2) w § 13:

a) w ust. 2 Tabela 3.1 „Parametry eksploatacyjne linii kolejowych” otrzymuje brzmienie:

PARAMETRY EKSPLOATACYJNE LINII KOLEJOWYCH

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 2322).

| Lp. | Kategoria linii kolejowej | Obciążenie przewozami T [Tg/rok] | Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich V_{max} [km/h] | Prędkość maksymalna pociągów towarowych V_{max} [km/h] |
|-----|---------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Magistralne (0) | $T \geq 25$ | $120 < V_{max} \leq 250$ | $80 < V_{max} \leq 120$ |
| 2 | Pierwszorzędne (1) | $10 \leq T < 25$ | $80 < V_{max} \leq 120$ | $60 < V_{max} \leq 80$ |
| 3 | Drugorzędne (2) | $3 \leq T < 10$ | $60 < V_{max} \leq 80$ | $50 < V_{max} \leq 60$ |
| 4 | Znaczenia miejscowego (3) | $T < 3$ | $V_{max} \leq 60$ | $V_{max} \leq 50$ |

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W odniesieniu do budowli kolejowych, o których mowa w § 2a, stosuje się także kategorie linii, o których mowa w pkt 4.2.1. „Kategorie linii według TSI” załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15).”;

3) w § 15 w ust. 5 w Tabeli 3.2 „Warunki klasyfikacji torów kolejowych” w kolumnie 2 „dopuszczalna prędkość pociągów w km/h” w wierszu 1 liczbę „200” zastępuje się liczbą „250”;

4) w § 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Obiekty do obsługi osób projektuje się, buduje lub przebudowuje przy zachowaniu wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności systemu kolei, o których mowa w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15) oraz w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110).”

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

„4a. Peronów nie lokalizuje się przy torach, po których ruch pociągów odbywa się z prędkością większą niż 200 km/h.”,

c) w ust. 11 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„11. Strefę zagrożenia w rozumieniu technicznych specyfikacji interoperacyjności, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w formie przyległego do krawędzi peronu pasa o stałej szerokości zapewniającej dostęp do pociągu, która powinna wynosić nie mniej niż:”.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie mają zastosowania do budowli kolejowych istniejących oraz budowli kolejowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

- 1) został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego;
- 2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

2. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawa


Tomasz Wierciński

PODSIEKRETARZ STANU


Andrzej Bittel

UZASADNIENIE

Rozporządzenie 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. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867) od dnia wydania było nowelizowane jedynie raz.

Potrzeba zmiany przedmiotowego rozporządzenia wynika z konieczności wprowadzenia przepisów techniczno-budowlanych umożliwiających prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością do 250 km/h. Obecnie regulacje przewidują maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych równą 200 km/h.

Brak przepisów określających warunki techniczne dla infrastruktury, na której możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h powoduje niemożność wykorzystania w pełni potencjału nowoczesnego taboru posiadanego przez przewoźników kolejowych.

Prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h przyczyni się bez wątpienia do skrócenia czasów przejazdów, zwiększenia ilości przewożonych pasażerów i towarów oraz uatrakcyjnienia transportu kolejowego jako środka komunikacji dalekobieżnej.

Celem projektowanego rozporządzenia jest ponadto zapewnienie spójności prawa krajowego dotyczącego budowli kolejowych z przepisami technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętymi w aktach prawa Unii Europejskiej przy uwzględnieniu systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez zarządców infrastruktury.

Niniejsza nowelizacja ma na celu dostosowanie stanu prawnego do aktualnego stanu wiedzy technicznej w budownictwie kolejowym.

Wprowadzone zmiany rozporządzenia pozwolą na stosowanie podniesionych standardów technicznych, co skutkować będzie popularyzacją transportu kolejowego oraz możliwością wykorzystania w pełni potencjału taboru i całej **czas** rozwijanych technologii w dziedzinie kolejnictwa.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie przedstawiono szczegółowo w Ocenie Skutków Regulacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w MIB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Tomasz Buczyński, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w MIB, (22) 630 13 00, Tomasz.Buczynski@mib.gov.pl</p> | <p>Data sporządzenia 12.12.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa 183</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba zmiany 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. poz. 987 oraz z 2014 r. poz. 867) wynika z konieczności wprowadzenia przepisów techniczno-budowlanych umożliwiających kursowanie pociągów z prędkością do 250 km/h. Obecnie przedmiotowe rozporządzenie przewiduje maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych równą 200 km/h.

Ze wstępnych analiz wynika, że wykorzystując istniejącą infrastrukturę kolejową, możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością do 250 km/h przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań technicznych.

Brak przepisów określających warunki techniczne dla infrastruktury, na której możliwe jest prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h powoduje niemożność wykorzystania w pełni potencjału nowoczesnego taboru posiadanego przez przewoźników kolejowych.

Prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością powyżej 200 km/h przyczyni się bez wątpienia do skrócenia czasów przejazdów, zwiększenia ilości przewożonych pasażerów i towarów oraz uatrakcyjnienia transportu kolejowego jako środka komunikacji dalekobieżnej.

Celem projektowanego rozporządzenia jest ponadto zapewnienie spójności prawa krajowego dotyczącego budowli kolejowych z przepisami technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych w aktach prawa Unii Europejskiej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozszerzenie zakresu prędkości wskazanych w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących budowli kolejowych z 200km/h do 250km/h wraz z klauzulami zobowiązującymi do przestrzegania specyfikacji o interoperacyjności kolei (TSI).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wykorzystanie ramowych warunków określonych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|--------------------------------------------------|----------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zarządcy infrastruktury kolejowej systemu 1435mm | 14 | Urząd Transportu Kolejowego | Umożliwienie użytkowania linii odpowiednio przystosowanych do prędkości maksymalnej pociągów 250 km/h |
| Przewoźnicy pasażerscy systemu szerokości 1435mm | 5 | Urząd Transportu Kolejowego | Skrócenie czasu przewozów i uatrakcyjnienie kolejowych przewozów pasażerskich. |
| Przewoźnicy Towarowi systemu szerokości 1435mm | 8 | Urząd Transportu Kolejowego | Częściowe ograniczenie (do szybkich pociągów towarowych) przewozów towarowych na liniach o prędkości przekraczającej 200km/h. |

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przedstawiony następującym podmiotom:

1. PKP S.A.;
2. PKP PLK S.A.;
3. PKP CARGO S.A.;

4. PKP INTERCITY S.A.;
5. PKP SKM w Trójmieście;
6. Infra SILESIA;
7. Jastrzębska Spółka Kolejowa;
8. KP Kotłarnia Linie Kolejowe;
9. PMT Linie Kolejowe;
10. Euroterminal Sławków;
11. CTL Maczki-Bór;
12. CARGOTOR;
13. DSDiK we Wrocławiu ;
14. UBB Polska;
15. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
16. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
17. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
18. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
19. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
20. Związek Pracodawców Kolejowych;
21. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
22. Railway Business Forum
23. Fundacja ProKolej

Na zgłoszenie uwag podmioty będą miały 14 dni od otrzymania informacji o zamieszczeniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie przedstawione w załączonym do projektu rozporządzenia Raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

| (ceny stałe z r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----------------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | Łącznie (0-10) |
| Dochody ogółem | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | |
| Wydatki ogółem | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | |
| Saldo ogółem | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | |
| Źródła finansowania | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | | | | | | | | | | |

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

| | | Skutki | | | | | | | |
|----------------------------------------|-------------------------|--------|---|---|---|---|----|----------------|--|
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) | |
| W ujęciu | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.) | średnich przedsiębiorstw | | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | | |
| Niemierzalne | | Poprawa konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych wobec drogowych i lotniczych. | | | | | | | |

Dodatkowe informacje,
w tym wskazanie
źródeł danych i
przyjętych do obliczeń
założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy |
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy |

9. Wpływ na rynek pracy

Wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowaną kadrę inżynierską.
Konieczność podniesienia kwalifikacji personelu kolejowego.

10. Wpływ na pozostałe obszary

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe | <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|

Omówienie wpływu Nie dotyczy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Bezpośrednio po wejściu z życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

