Projekt z dnia 27.12.2017 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA[[1]](#footnote-1))

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Kategoria linii kolejowej | Obciążenie przewozami T [Tg/rok] | Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich Vmax [km/h] | Prędkość maksymalna pociągów towarowych Vmax [km/h] |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Magistralne (0) | T ≥ 25 | 120 < Vmax ≤ 250 | 80 < Vmax ≤ 120 |
| 2 | Pierwszorzędne (1) | 10 ≤ T < 25 | 80 < Vmax ≤ 120 | 60 < Vmax ≤ 80 |
| 3 | Drugorzędne (2) | 3 ≤ T < 10 | 60 < Vmax ≤ 80 | 50 <Vmax ≤ 60 |
| 4 | Znaczenia miejscowego (3) | T < 3 | Vmax ≤ 60 | Vmax ≤ 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

**U Z A S A D N I E N I E**

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 cały 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.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w MIB  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Pan Tomasz Buczyński, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w MIB, (22) 630 13 00, Tomasz.Buczynski@mib.gov.pl | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 12.12.2017 r.  **Źródło:**  Upoważnienie ustawowe  **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa**  **183** | | | | | | | | | | | |
| **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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wykorzystanie ramowych warunków określonych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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. | | | | | |
| 1. **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 Kotlarnia 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | |  | | | | |  | | | |  | | |  | | | |  | | |  |
| sektor mikro-, małych i 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 | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowaną kadrę inżynierską.  Konieczność podniesienia kwalifikacji personelu kolejowego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bezpośrednio po wejściu z życie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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). [↑](#footnote-ref-1)