

UZASADNIENIE

Konieczność nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272) i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) wynika ze zgłaszanych sygnałów dotyczących planów budowy pierwszych urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a także innych, które obecnie nie są używane w transporcie linowo-terenowym czy kolejowym.

Zasadniczym celem projektowanej ustawy jest stworzenie ram regulacyjnych dla nowego rodzaju publicznego transportu zbiorowego, tj. urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych. Efektywność transportu publicznego ma ogromne znaczenie nie tylko dla jakości życia osób z niego korzystających. Sprawny, szybki, niskoemisyjny, ekologiczny, bezkolizyjny i konkurencyjny cenowo transport to wymierna korzyść także dla samorządu. Transport taki przyczynia się bowiem do znaczącego podniesienia atrakcyjności miasta dla potencjalnych inwestorów i podmiotów decydujących o miejscu prowadzenia działalności gospodarczej. W konsekwencji rozwiązanie technologiczne, gwarantujące szybki transport publiczny, odciążające często już niewydolne tradycyjne metody transportowe, udrażniające ruch kołowy w obrębie granic miasta i niekolidujące z już istniejącymi ciągami komunikacyjnymi, jest szansą na ekspansywny rozwój miasta.

Takim rozwiązaniem, oprócz nadzwyczaj drogiego w budowie i utrzymaniu metra, jest tzw. monorail, tj. środek transportu poruszający się na jednej szynie, po torach położonych na estakadach i przebiegających ponad terenem zabudowanym i istniejącymi ciągami komunikacyjnymi. Budowa infrastruktury monoraila, z uwagi na fakt, że wykorzystuje się w nim tor w postaci jednej szyny ułożony na estakadach, nie wymaga bowiem znaczących i rozległych robót ziemnych, które charakteryzują budowę metra, a w rezultacie jest znacznie tańsza i szybsza. Ponadto, przyjęcie takiego rodzaju transportu nie ingeruje w strukturę miejską tak mocno, jak tradycyjne, naziemne środki transportu. Dodatkową zaletą jest fakt, że jego eksploatacja odbywa się na wydzielonej infrastrukturze. W konsekwencji nie musi się on zatrzymywać na światłach i skrzyżowaniach, co radykalnie skraca czas przejazdu tym środkiem transportu. Nie istnieje też ryzyko zderzenia z innymi pojazdami.

Względem metra kolej jednoszynowa ma jeszcze tę przewagę, że nie wymaga instalacji zaawansowanych systemów wentylacji i może być zrealizowana tam, gdzie warunki

geologiczne czy urbanistyczne nie pozwalają na realizację linii metra albo znacząco utrudniają i zwiększają koszty jego budowy i eksploatacji (np. obszary w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych). Rozwiązanie takie jest szczególnie korzystne dla inwestycji przeprowadzanych wyłącznie ze środków samorządowych. Zbudowanie i eksploatacja sieci monorail z jednej strony obniży koszty transportu (tak dla miasta jak i dla użytkowników tej formy transportu), a z drugiej znacząco przyspieszy ten transport, nie ingerując w dotychczasową infrastrukturę drogową.

Monorail to także korzyść dla miasta, które stosunkowo niskim kosztem może podnieść komfort życia swoich mieszkańców. Równie istotną zaletą będzie poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Monorail nie będzie bowiem uczestniczył w zwykłym ruchu drogowym (jak np. autobus, tramwaj czy trolejbus) co zminimalizuje ryzyko kolizji i wypadków z udziałem tego typu transportu, a w konsekwencji zwiększy bezpieczeństwo pasażerów i zmniejszy szkody w mieniu.

Kolej jednoszynowa występuje na każdym kontynencie na świecie, nie licząc Antarktydy. Obecnie eksploatowanych jest około 56 linii kolei jednoszynowej, z czego aż 26 zlokalizowanych jest Azji. W ostatnim czasie zainteresowanie rozwiązaniami tego środka transportu znacznie wzrosło – prawie 30 nowych linii kolei jednoszynowej jest w trakcie budowy, testów, w fazie planowania koncepcyjnego lub oczekuje na budowę.

Kolej jednoszynowa to rodzaj środka transportu wykorzystującego do przewozu pasażerów lub towarów pojazdy poruszające się po jednej szynie. Szyna stanowi konstrukcję belkową, wykonaną z betonu (sprężonego) lub ze stali, która podparta jest na stosunkowo gęsto rozmieszczonych konstrukcjach wsporczych, tworząc estakadę.

Rozwiązanie to umożliwia prowadzenie trasy kolei jednoszynowej nad obszarami silnie zurbanizowanymi, tj. w wielkich miastach i aglomeracjach miejskich.

Pojazdy kolei jednoszynowej mogą być podwieszane do szyny (belki) lub oparte na niej siodłowo, stąd wyróżnia się dwa typy kolei: podwieszaną i siodłową. Linie kolei jednoszynowej (typu podwieszanego jak i siodłowego) składają się najczęściej z dwóch torów (po jednym w każdym kierunku) i są całkowicie bezkolizyjne.

Do kolei nadziemnych można również zaliczyć pociągi Maglew, jednakże biorąc pod uwagę brak fizycznego kontaktu pojazdu z szyną (lewitacja magnetyczna), brak zjawiska tarcia koła-szyna oraz oporu toczenia, jak również znacznie większe prędkości (400-500 km/h) kolei

magnetycznej nie można zakwalifikować jako kolei jednoszynowej, stąd w projekcie przedmiotowej ustawy systemy te zostały wymienione oddzielnie.

Ponadto, w obecnie obowiązującym systemie prawnym w Polsce, jednoznacznie rozróżnia się kolej jednoszynową, kolej na poduszce powietrznej oraz kolej na poduszce magnetycznej.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, dozorowi technicznemu podlegają urządzenia techniczne w toku ich projektowania, wytwarzania, w tym wytwarzania ich elementów, naprawy i modernizacji, obrotu oraz eksploatacji. Urządzeniem technicznym jest urządzenie, które może stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska wskutek rozprężenia cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego, wyzwolenia energii potencjalnej lub kinetycznej przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu, rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych podczas ich magazynowania lub transportu (art. 4 pkt 1 ww. ustawy). Zgodnie z art. 40 ww. ustawy Urząd Dozoru Technicznego wykonuje dozór techniczny nad urządzeniami technicznymi objętymi przepisami ustawy oraz nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, z wyłączeniem urządzeń podlegających dozorowi technicznemu specjalistycznych jednostek dozoru technicznego. Jedną ze specjalistycznych jednostek dozoru technicznego jest Transportowy Dozór Techniczny podległy ministrowi właściwemu do spraw transportu. Biorąc pod uwagę dotychczasowy zakres zadań, jak również wiedzę i doświadczenie pracowników TDT w zakresie dozoru technicznego w szczególności nad osobowymi i towarowymi kolejami linowymi, jest to najwłaściwsza jednostka również do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Z uwagi na powyższe, przepis dotyczący zakresu działania Transportowego Dozoru Technicznego tj. art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym zostały uzupełnione o kompetencję do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z art. 8 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, jeśli dla danego urządzenia technicznego nie istnieją określone warunki techniczne dozoru technicznego, wówczas te warunki są uzgadniane z organem właściwej jednostki dozoru technicznego.

Ponadto, w związku z wprowadzeniem powyższej regulacji, wyłączono stosowanie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do ww. urzędzeń, dla zachowania spójności przepisów prawa i przekazania nadzoru nad tymi urządzeniami Transportowemu Dozorowi Technicznemu.

Zgodnie z art. 3 projektowanej ustawy wejdzie ona w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.