

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury – wiodące Ministerstwo Rozwoju i Technologii – współpracujące</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Waldemar Niedziela, Radca, Departament Kolejnictwa w MI, Waldemar.niedziela@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>18.04.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682)</p> <p>Nr w wykazie prac: 305</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana 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, z późn. zm.) wynika z potrzeby wprowadzenia przepisów techniczno-budowlanych umożliwiających budowę i przyszłą eksploatację linii kolejowych dużych prędkości. W tym celu konieczne jest chociażby zwiększenie dopuszczalnych prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych. Obowiązujące przepisy ograniczają maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych do odpowiednio 250 km/h i 120 km/h.

W ocenie projektodawcy inaczej niż zakłada to obecne brzmienie § 40 ust. 1 rozporządzenia zmienianego, nie zawsze jest potrzeba ruchowa, aby tory szlakowe posiadały kontynuację na stacji w formie torów głównych zasadniczych. Praktyka poparta regulacjami PKP PLK (Id-12) wskazuje na możliwość kształtowania stacji węzłowych, gdzie ruch z linii dochodzącej jest prowadzony zasadniczo bez zatrzymania przez tory główne zasadnicze linii głównej, z pominięciem pozostałych torów głównych.

W kontekście § 50 w ust. 1 pkt 2 rozporządzenia zmienianego, należy zauważyć, że obecny przepis wymaga uwzględniania wyższych wód miarodajnych (mniej prawdopodobnych) dla linii kolejowych niższych klas, co stanowi nieuzasadnione przewymiarowanie obiektów inżynierskich w stosunku do ich ważności.

Mając na uwadze wnioski płynące z dotychczasowej praktyki stosowania rozporządzenia zmienianego w zakresie skrzyżowań rurociągów: wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłowniczych oraz gazociągów z linią kolejową, konieczna jest zmiana tych przepisów polegająca m.in. na dopuszczeniu możliwości użycia również studni rewizyjnych.

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

Projekt zakłada zmianę przepisów techniczno-budowlanych polegającą na zwiększeniu dopuszczalnych prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych do odpowiednio 350 km/h i 160 km/h. Wprowadzone zmiany 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. Jednocześnie samo rozszerzenie ram prawnych określających maksymalne dopuszczalne prędkości na magistralnych liniach kolejowych nie zmienia tego, że to jaka prędkość będzie ostatecznie dopuszczona będzie zależało od zarządcy infrastruktury kolejowej.

Projekt zakłada również rozszerzenie implementacji normy PN-EN 13803 Kolejnictwo – Tor – Parametry projektowania toru w planie – Tor o szerokości 1435 mm, przez wskazanie w § 31 ust. 1a zmienianego rozporządzenia, że przy projektowaniu układu geometrycznego torów i połączeń torów w płaszczyźnie poziomej i pionowej, stosuje się zasady obliczeń i dopuszczalne wartości parametrów określone w tej normie niezależnie od tego, czy linie kolejowe, podlegają ocenie zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla interoperacyjności systemu kolei. Jednocześnie proponuje się dopuścić dalsze stosowanie przepisów rozporządzenia określających ww. zasady obliczeń i dopuszczalne wartości parametrów tylko dla tych linii kolejowych, które nie podlegają ocenie zgodności

z wymaganiami zasadniczymi dla interoperacyjności systemu kolei (proponowane brzmienie ust. 1b w § 31 zmienianego rozporządzenia).

Zmiana brzmienia § 40 ust. 1 służy uwzględnieniu praktyki wskazującej na możliwość kształtowania stacji węzłowych, gdzie ruch z linii dochodzącej jest prowadzony zasadniczo bez zatrzymania przez tory główne zasadnicze linii głównej, z pominięciem pozostałych torów głównych. Przedmiotowy wymóg, w dotychczasowym brzmieniu, był trudny do spełnienia przy obecnych sposobach kształtowania systemów SRK, gdzie bardzo często włącza się w obręb stacji zlokalizowane obok posterunki odgałęźnie. Zmiana umożliwi zachowanie funkcji ruchowych bez konieczności często niepotrzebnej i bardzo kosztownej przebudowy. Wprowadzenie przedmiotowej zmiany odzwierciedla rozwiązanie dopuszczone i dotychczas stosowane.

Ponadto, proponuje się przyjęcie dla wszystkich mostów niezależnie od klasy linii kolejowej przepływu o prawdopodobieństwie nie większym niż $p=0,5\%$, co będzie jednocześnie dostosowaniem do analogicznych wymagań wskazanych we Wzorcach i standardach rekomendowanych przez ministra właściwego ds. transportu - WR-M-12 Wytyczne obliczania świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych.

W § 125 pkt 2 i 4 proponuje się dodać możliwość zastosowania oprócz komory rewizyjnej – również studni rewizyjnej. Projektodawca proponuje także powiązać stosowanie rur ochronnych z koniecznością stosowania komór i studni rewizyjnych na wejściu i wyjściu pod tory (§ 125 pkt 4 rozporządzenia zmienianego). Takie podejście zwiększy bezpieczeństwo, ponieważ w przypadku rozszczelnienia/uszkodzenia rury przewodowej medium popłynie rurą osłonową i trafi do komory/studni rewizyjnej zamiast od razu do gruntu co mogłoby wpłynąć na stabilność budowli kolejowej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej	ok. 14	Urząd Transportu Kolejowego	Zmiana niektórych przepisów określających warunki techniczne budowli kolejowych.
Przewoźnicy kolejowi	ok. 150	Urząd Transportu Kolejowego	Zwiększenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości pociągów na liniach magistralnych.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia został przedstawiony w ramach konsultacji następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) PKP Energetyka S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) PKP Cargo S.A.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o.;
- 7) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o.;
- 8) POLREGIO sp. z o. o.;
- 9) Arriva RP sp. z o. o.;
- 10) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- 11) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o. o.;
- 12) Koleje Wielkopolskie sp. z o. o.;
- 13) Koleje Małopolskie sp. z o. o.;
- 14) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 15) Koleje Śląskie sp. z o. o.;

- 16) Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o.;
- 17) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o. o.;
- 18) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
- 19) CARGOTOR sp. z o. o.;
- 20) Instytut Kolejnictwa;
- 21) Forum Kolejowe – Railway Business Forum;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 24) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 25) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 26) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP;
- 27) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”;
- 28) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 29) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
- 30) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 31) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 32) Związek przedsiębiorców i Pracodawców;
- 33) Konfederacja Lewiatan;
- 34) Fundacja Pro Kolej;
- 35) Klaster „Luxtorpeda 2.0”;
- 36) Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o. o.;
- 37) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;
- 38) Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni. Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

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	<i>Łącznie (0-10)</i>	
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	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i nie spowoduje konieczności zwiększenia limitu wydatków w części 39 budżetu państwa.												

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 pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Efektom wydania rozporządzenia będzie poprawa konkurencyjności pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych w stosunku do przewozów drogowych i lotniczych oraz poprawa otoczenia prawnego zarządców infrastruktury przez doprecyzowanie i aktualizację innych przepisów regulujących warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe. Poza zwiększeniem atrakcyjności transportu kolejowego, projektowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.</p> <p>Projekt nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>
--	--

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 checked="" 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 type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na zmianę obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie będzie miał bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne,
administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projekt nie wywiera wpływu na obszary wskazane w pkt 10.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie rozporządzenia.

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

Projektodawca nie określił mierników. Nie jest planowana ewaluacja efektów projektu.

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

Brak.