

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami 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>Anna Górka – główny specjalista, Departament Kolejnictwa w MI</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>02.03.2023 aktualizacja 14.04.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682)</p> <p>Nr w wykazie prac: 306</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem § 41 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.), do skrzyżowań wielopoziomowych stosuje się § 26 ust. 1–3, regulujący kąty skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej. W ocenie projektodawcy takie rozwiązanie przy budowie linii kolejowych w nowych lokalizacjach powoduje konieczność często niepotrzebnej i nieekonomicznej przebudowy drogi istniejącej.

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

Projektodawca proponuje nadać nowe brzmienie § 41 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, zgodnie z którym do skrzyżowań wielopoziomowych przepisów § 26 ust. 1–3 nie stosuje się. Tym samym proponuje się wyłączyć obowiązek stosowania w odniesieniu do skrzyżowań wielopoziomowych wymogów w zakresie kąta skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej. Dzięki temu będzie możliwe uniknięcie ponoszenia nieproporcjonalnie wysokich kosztów w zakresie przebudowy/budowy wiaduktu czy drogi. Sama kwestia zachowania odpowiednich kątów skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej, nie będzie już regulowana w odniesieniu do skrzyżowań wielopoziomowych na poziomie rozporządzenia, natomiast dalej będzie przedmiotem analizy prowadzonej przez samego projektanta/ inwestora. Rezygnacja ze stosowania do skrzyżowań wielopoziomowych kątów skrzyżowań o których mowa w § 26 ust. 1–3 rozporządzenia zmienianego, pozostanie w dużej mierze bez wpływu na bezpieczeństwo zarówno użytkowników dróg kolejowych, jak i samochodowych ze względu na brak punktów kolizyjnych – inaczej niż w przypadku skrzyżowań jednopoziomowych. W wyniku przyjęcia projektu, występowanie o odstępstwo od stosowania ww. kątów skrzyżowań, na podstawie art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, nie będzie już konieczne.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana rozporządzenia.

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

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej	14	Urząd Transportu Kolejowego	Uproszczenie wymogów w zakresie kąta skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej w odniesieniu do skrzyżowań wielopoziomowych.

Zarządcy dróg	ok. 2875	Główny Urząd Statystyczny	Uproszczenie wymogów w zakresie kąta skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznicy kolejowej w odniesieniu do skrzyżowań wielopoziomowych.
---------------	----------	---------------------------	---

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej 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	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	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	Uproszczenie wymogów w zakresie kąta skrzyżowań wielopoziomowych osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznicą kolejowej.	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt nie będzie miał bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Projekt nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input 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 checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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	
Komentarz: Wejście w życie projektowanego rozporządzenia korzystnie wpłynie na zmianę obciążeń regulacyjnych		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt nie będzie miał wpływu na obszary wskazane w pkt 10.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanego 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.		