

UZASADNIENIE

Na podstawie 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) właściwy minister, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, może określić w drodze rozporządzenia dla innych obiektów budowlanych wymagane warunki techniczne, w tym warunki techniczne związane z ich użytkowaniem i usytuowaniem.

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. Projekt zakłada podniesienie ich do odpowiednio 350 km/h i 160 km/h. Wprowadzone w tym zakresie zmiany pozwolą ponadto 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. 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.

W odniesieniu do § 31 zmienianego rozporządzenia należy wskazać, że obowiązujące wymagania dla geometrii toru są niejasne i mogą prowadzić do błędnej wykładni przepisów. Najwyraźniej widać to w przypadku maksymalnej dopuszczalnej wartości przechyłki. Stosowanie § 31 ust. 1a zmienianego rozporządzenia co prawda pozwala zastąpić parametry określone w § 32–38 parametrami normy PN-EN 13803 Kolejnictwo – Tor – Parametry projektowania toru w planie – Tor o szerokości 1435 mm i większej, ale jednocześnie nie zwalnia w wyraźny sposób ze stosowania § 31 ust. 4 rozporządzenia zmienianego. Dodatkowo przepis nie zwalnia ze stosowania wymagań technicznych określonych w § 24 ust. 2 pkt 3–5 zmienianego rozporządzenia. Co prowadzi do wniosku, że parametry dla rozjazdów należy przyjmować w dalszym ciągu zgodnie z tymi przepisami rozporządzenia. W ocenie projektodawcy najlepszym rozwiązaniem jest rozszerzenie implementacji normy PN-EN 13803 Kolejnictwo – Tor – Parametry projektowania toru w planie – Tor o szerokości 1435 mm,

polegające na przyjęciu, że zasady obliczeń i dopuszczalne wartości parametrów określone w tej normie stosuje się w odniesieniu zarówno do linii kolejowych, które polegają i nie podlegają ocenie zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla interoperacyjności systemu kolei (proponowane brzmienie ust. 1a). Przyjmując taką zasadę jednocześnie proponuje się dopuścić dalsze stosowanie przepisów rozporządzenia określających zasady obliczeń i dopuszczalne wartości parametrów (przy projektowaniu układu geometrycznego torów i połączeń torów) tylko dla linii kolejowych, które nie podlegają ocenie zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla interoperacyjności systemu kolei (proponowane brzmienie ust. 1b).

Propozycja modyfikacji brzmienia § 40 ust. 1 rozporządzenia zmienianego, wynika z tego, że nie zawsze jest niezbędna 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. Przykładem jest m.in. stacja Psary na Centralnej Magistrali Kolejowej, gdzie przez stację nie przechodzi tor główny zasadniczy linii 570. Linia jest zakończona na głowicy rozjazdowej południowej bez kontynuacji przez tory stacyjne. Kontynuacją toru linii nr 570 jest tor główny dodatkowy nr 4. Możliwość rezygnacji z toru głównego zasadniczego daje instrukcja PKP PLK S.A. Id-12(D-29) – § 2 ust. 4 pkt. 6, gdzie w zależności od sposobu prowadzenia ruchu dopuszcza się możliwość zakończenia linii dochodzącej bez przejścia toru głównego zasadniczego przez całą stację. Przedmiotowy wymóg, w dotychczasowym brzmieniu, jest również trudny do spełnienia przy obecnych sposobach kształtowania systemów sterowania ruchem kolejowym, 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.

W kontekście § 50 w ust. 1 pkt 2 rozporządzenia zmienianego, należy zauważyć, że obecne brzmienie wymaga uwzględniania wyższych wód miarodajnych (mniej prawdopodobnych) dla linii kolejowych niższych klas, co stanowi nieuzasadnione przewymiarowanie obiektów inżynierskich w stosunku do ich ważności. Ponadto, dla porównania, należy zwrócić uwagę, że przepływ o prawdopodobieństwie $p=0,1\%$ jest stosowany jako miarodajny tylko dla stałych budowli hydrotechnicznych I klasy (najważniejszej) posadowionych w trudnych warunkach gruntowych oraz wszystkich budowli ziemnych, ale bez wałów przeciwpowodziowych. Dla

innych obiektów hydrotechnicznych w tym wałów przeciwpowodziowych obowiązują przepływy o $p\%$ w przedziale 3%-0,3% w zależności od klasy obiektu (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 579)). Podobnie obowiązujące przepisy drogowe (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.)) wymagają przyjmowania przepływów o $p\%$ w przedziale 1%-0,3%. W związku z tym brak jest uzasadnienia do stosowania tak dużych przepływów miarodajnych dla mostów kolejowych, tym bardziej niższych klas. Proponuje się zatem 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 do spraw transportu – WR-M-12 Wytyczne obliczania świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych.

Projekt wprowadza również możliwość niestosowania nisz, o których mowa w § 52 ust. 3, w przypadku tuneli jednotorowych wyposażonych w chodnik o minimalnej szerokości 0,8 m oraz tuneli wielotorowych wyposażonych w chodniki również o minimalnej szerokości 0,8 m. Po przeanalizowaniu tej kwestii projektodawca doszedł bowiem do wniosku, że nie ma potrzeby stosowania punktowych nisz w tunelach wyposażonych w ciągłe chodniki (np. te ewakuacyjne wymagane przez TSI), tym bardziej, że wykonanie nisz jest drogie, technologiczne trudne i co niezmiernie istotne powoduje osłabienie konstrukcji tunelu.

W § 125 pkt 2 i 4 zmienianego rozporządzenia proponuje się dodać możliwość zastosowania oprócz komory rewizyjnej – również studni rewizyjnej. Jak wynika z obserwacji praktyki, komory są projektowane zwykle na sieciach o dużych średnicach, natomiast na sieciach o małych średnicach są projektowane nieuzasadnionej wielkości komory lub projektuje się studnie i nazywa się je komorami, tylko po to aby spełnić wymagania zmienianego przepisu. W ocenie projektodawcy tego typu praktyka nie jest właściwa i należy od niej zdecydowanie odejść. Biorąc zatem pod uwagę trudności związane ze stosowaniem tej normy proponuje się ją uelastyczyć przez dopuszczenie stosowania w tych przypadkach również studni rewizyjnych. W § 125 pkt 2 doprecyzowuje się równocześnie, że dla rurociągów wodociagowych, ciepłowniczych i kanalizacyjnych końce rury ochronnej należy wprowadzić do komory rewizyjnej lub studni rewizyjnej.

Projektodawca proponuje również powiązanie stosowania 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. Należy również wskazać, że w ocenie projektodawcy komory, o których mowa w tym przepisie, mogą być najbardziej newralgicznymi punktami skrzyżowań w przypadku rozszczelnienia gazociągu, ponieważ gdy dojdzie do nagromadzenia się w nich gazu, powstaje poważne ryzyko wystąpienia wybuchu. Z tego powodu w większości przypadków gestorzy sieci gazowych wymagają uzyskiwania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych (na brak zastosowania komór) na etapie procedowania pozwolenia na budowę, w efekcie przepis ten jest i tak bardzo rzadko stosowany natomiast powoduje wydłużenie już i tak pracochłonnych procedur. Odpowiedzią na sygnalizowany wyżej problem, jest w ocenie projektodawcy wyłączenie stosowania pkt 4 w odniesieniu do gazociągów.

Projekt uzupełniono o przepis przejściowy, który zakłada, że co do zasady do tych budowli kolejowych, których budowa nie została zakończona przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosowane będą przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem. Propozycja ta wynika, z faktu, że rozwiązania przyjęte w projekcie służą ułatwieniu i usprawnieniu projektowania i realizacji inwestycji kolejowych, i polegają w większości na uelastycznieniu obowiązujących przepisów oraz złagodzeniu niektórych z obecnych wymogów. Wyjątkiem od takiego rozstrzygnięcia kwestii intertemporalnych jest § 2 ust. 2, który przewiduje stosowanie § 125 pkt 2 zmienianego rozporządzenia w brzmieniu dotychczasowym w przypadku 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.

Wprowadzenie tego wyjątku wynika z doprecyzowania zawartego w tym przepisie, które zostało omówione wyżej. Jednocześnie w projekcie dopuszczono stosowanie do budowli

kolejowych, o których mowa w § 2 ust. 2, § 125 pkt 2 w brzmieniu zmienionym, na wniosek inwestora (§ 2 ust. 3), czyli skorzystano z rozwiązania znanego z wcześniejszych nowelizacji zmienianego rozporządzenia.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, zgodnie z 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).

W ocenie projektodawcy efektem 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 przepisów regulujących warunki techniczne jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.

Brak jest alternatywnych środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

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 został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Rozwiązania zawarte w projekcie nie będą miały bezpośredniego wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia będzie notyfikowany Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Projektowany akt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.