

## UZASADNIENIE

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.) 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 usytuowaniem.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia przez Ministra Infrastruktury dotyczącego warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie wynika z braku uregulowań w tym zakresie w obecnym porządku prawnym. Przedmiotowa kwestia była w przeszłości uregulowana w zarządzeniu Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 5 lutego 1964 r. w sprawie skrzyżowania linii kolejowych z liniami tramwajowymi (M.P. poz. 47), lecz zarządzenie to utraciło moc.

W projekcie zostały określone warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie, które wynikają bezpośrednio ze specyfiki takich skrzyżowań (krzyżuje się tor kolejowy z torem tramwajowym). Jednocześnie w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi zastosowanie będą miały wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Zgodnie z projektowanym brzmieniem § 3 pkt 1 rozporządzenia ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o linii tramwajowej, oznacza to również torowisko tramwajowe, stanowiące część drogi szynowej przeznaczonej wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, usytuowane w pasie drogowym, o którym mowa w art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320). Celem tego przepisu jest doprecyzowanie, że przepisy projektowanego rozporządzenia obejmują zarówno linie tramwajowe, o których mowa w art. 4 pkt 2d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.), i które są wydzielone poza pasem drogowym, jak i torowiska tramwajowe, stanowiące część drogi szynowej przeznaczonej wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, usytuowane w pasie drogowym.

W projektowanych przepisach § 4–10 zawarte zostały wymagania techniczne w odniesieniu do skrzyżowania linii kolejowej oraz bocznic kolejowej z linią tramwajową, które wynikają z aktualnej wiedzy technicznej oraz istniejących obecnie możliwości technicznych, w tym możliwości zmniejszenia emitowanego hałasu, które w znacznym stopniu usprawnią ruch oraz poprawiają większy komfort pasażerów zarówno kolei, tramwajów, jak i mieszkańców okolicznych zabudowań, w porównaniu do wymagań technicznych wynikających z zarządzenia Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej z dnia 5 lutego 1964 r.

Zgodnie z projektowanym brzmieniem § 11 przepisów rozporządzenia nie stosuje się do skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi istniejących przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia oraz do skrzyżowań, dla których przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub wniosek o zatwierdzenie projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego lub zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane pozwolenie na budowę. Przepisów projektowanego rozporządzenia nie stosuje się również do inwestycji dotyczących skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo.

Intencją projektodawcy nie jest narzucenie konieczności przebudowywania istniejących skrzyżowań w celu dostosowania ich do przepisów projektowanego rozporządzenia, gdyż nie miałyby to uzasadnienia ekonomicznego. Należy podkreślić, że projektowane rozporządzenie adresowane jest przede wszystkim do planowanych inwestycji rozbudowy sieci tramwajowej, które będą obejmowały skrzyżowania linii kolejowej z linią tramwajową, i które będą zaprojektowane oraz wybudowane po dniu wejścia w życie przepisów projektowanego rozporządzenia.

W projekcie rozporządzenia zawarty został jednak przepis przejściowy (§ 12), zgodnie z którym na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia w przypadku, jeżeli został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub wniosek o zatwierdzenie projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego lub zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych, w przypadku gdy nie jest wymagane pozwolenie na budowę, mogą być stosowane przepisy projektowanego rozporządzenia.

Ponadto, zgodnie z § 13 rozporządzenia na wniosek inwestora złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia w przypadku inwestycji obejmujących budowę lub przebudowę skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi, w odniesieniu do których przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zostało rozstrzygnięte postępowanie o udzielenie zamówienia na projekt lub wykonawstwo, będą mogły być stosowane przepisy projektowanego rozporządzenia.

Rozwiązania dostosowujące zostały wprowadzono w związku z tym, że obecnie pojawiają się projekty rozbudowy sieci tramwajowej, realizacja których wymusza utworzenie skrzyżowania linii kolejowej z linią tramwajową w jednym poziomie.

Przykładem takiego projektu jest projekt budowy linii tramwajowej na osiedle Jagodno we Wrocławiu, który przewiduje skrzyżowanie w jednym poziomie z linią kolejową nr 285. Kolejnym przykładem jest oddane do użytku w sierpniu 2023 r., funkcjonujące na zasadzie odstępstwa, jednopoziomowe skrzyżowanie kolejowo-tramwajowe nowo powstałej linii tramwajowej na osiedle Jar w Toruniu z linią kolejową nr 246

Zgodnie z § 14 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

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 (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych podlega zamieszczeniu 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 podlega notyfikacji 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.

ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednoczenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Projektowany akt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.