

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury – wiodące Ministerstwo Rozwoju i Technologii – współpracujące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Malepszak – Podsekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Daniel Bąk, Główny specjalista, Departament Kolejnictwa w MI, daniel.bak@mi.gov.pl	Data sporządzenia 22.08.2024 Aktualizacja 12.09.2024 Źródło: Art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra: 41
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Określenie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie.

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

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.

Natomiast współcześnie 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 użytkowania 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.

Powyższe czynniki sprawiają, że warunki techniczne skrzyżowań linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi należy ponownie określić.

Brak jest alternatywnych środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

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	ok. 14	Urząd Transportu Kolejowego	Bezpośrednie – możliwość wybudowania skrzyżowania linii kolejowej oraz bocznic kolejowej z linią tramwajową
Zarządcy linii tramwajowych	ok. 16	Dane własne	Bezpośrednie – możliwość wybudowania skrzyżowania

			linii kolejowej oraz bocznic kolejowej z linią tramwajową
--	--	--	---

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 2024 r. poz. 806) 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) PGE Energetyka Kolejowa 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.;
- 39) Miejskie Zakłady Komunikacyjne Sp. z o.o. w Bydgoszczy;
- 40) Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Częstochowie;
- 41) Tramwaje Elbląskie Spółka z o.o.;
- 42) Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o.;
- 43) Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o.;
- 44) Tramwaje Śląskie S.A.;
- 45) Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Grudziądzu;
- 46) Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka Akcyjna w Krakowie;

- 47) Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o.;
- 48) Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Olsztynie Sp. z o.o.;
- 49) Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.;
- 50) Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.;
- 51) Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu sp. z o.o.;
- 52) Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.;
- 53) Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. we Wrocławiu.

Konsultacje publiczne trwały 14 dni. Wyniki konsultacji zostały 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 niepieniężny m	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Rozwiązania zawarte w projekcie nie będą miały bezpośredniego wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorstw.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ 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.