Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Rozwoju i Technologii **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Pan Piotr Malepszak – Podsekretarz Stanu w MI **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Pan Tomasz Rurka – zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w MI, tel. (022) 630 13 00, Tomasz.Rurka@mi.gov.pl, Pan Maciej Sofiński Departament Kolejnictwa w MI tel. (022) 630 14 98, Maciej.Sofiński@mi.gov.pl, Pani Anna Górka Departament Kolejnictwa w MI tel. (022) 630 15 91, Anna.Gorka@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** 06.03.2025 r. **Źródło:** Art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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 Infrastruktury** 80

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania wynika z brzmienia przepisów art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411). Przepis obliguje ministra właściwego do spraw transportu do wydania w terminie 84 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o zapewnieniu dostępności, przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. − Prawo budowlane.

Projekt rozporządzenia uwzględnia również zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wnioski Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych wpływające do Ministerstwa Infrastruktury.

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

W celu zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, na których za około 95% zdarzeń odpowiadają użytkownicy dróg, zgłoszono szereg wniosków, które mogą znacząco wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach. Jednym z najważniejszych działań, jest umożliwienie wprowadzenia do stosowania nowoczesnych rozwiązań na przejazdach kolejowo-drogowych, takich jak np. systemy radarowe czy pętle indukcyjne, umożliwiające wykrywanie przeszkód na przejazdach, a także stwarzające możliwość wprowadzenia przez zarządców dróg dodatkowego oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych, przez zastosowanie oznakowania poziomego w postaci linii wibracyjnych czy progów zwalniających oraz dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych znakami lub tablicami o zmiennej treści. Ponadto w projekcie rozporządzenia wprowadzono możliwość pozostawienia przejazdów kolejowo-drogowych w odległości mniejszej niż 3 km w przypadku, gdy obok istniejącego przejazdu budowany jest nowy, stanowiący skrzyżowanie tego samego toru (tych samych torów) z tą samą drogą, ale zapewniający lepsze warunki techniczne/bezpieczeństwa.

W § 28 rozszerzono kąty skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej dla przejazdów kategorii innej niż D. Dookreślono również warunek dla przejazdów podlegających przebudowie tak aby w przypadku gdy kąt skrzyżowania nie spełnia warunków określonych w ust. 1-3 tego przepisu nie mógł ulec pogorszeniu w stosunku do warunków sprzed przebudowy. W § 60 wprowadzono uwarunkowanie związane z rozróżnieniem czasów wstępnego ostrzegania od tego, czy przejazd lub przejście jest obsługiwane z miejsca, czy z odległości.

Niezależnie od powyższego warto wskazać, że ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami stawia minimalne i alternatywne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w zakresie dostępności architektonicznej w budynkach, dostępności cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej. Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia są obiektami budowlanymi, które nie mieszczą się w zakresie ustawy o zapewnieniu dostępności, w której w art. 6 tej ustawy jako minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności wskazano dostępność architektoniczną w budynkach, dostępność cyfrową (dostępność stron WWW i aplikacji mobilnych) czy też dostępność informacyjno-komunikacyjną. Niemniej, w celu zwiększenia szeroko pojętej dostępności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść projektowane rozporządzenie zawiera przepis § 41 ułatwiający projektowanie nowych skrzyżowań wielopoziomowych, zgodnie z którym to takich skrzyżowań nie stosuje się przepisów § 28 ust. 1−3, które zawierają ograniczenia w zakresie kąta przecięcia się drogi i linii kolejowej lub bocznicy kolejowej. Dzięki przepisowi § 41 projektanci nowych linii kolejowych dużych prędkości będą mieli o wiele większą swobodę w projektowaniu nowych skrzyżowań wielopoziomowych, co przełoży się na o wiele większą liczbę i dostępność takich

skrzyżowań dla mieszkańców terenów, które będzie przecinała nowa linia kolejowa dużych prędkości. W ten sposób nowa linia kolejowa dużych prędkości sama w sobie nie stanie się barierą ograniczająca dostępność dla mieszkańców terenów leżących po drugiej stronie tej linii kolejowej.

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

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

W państwach członkowskich UE średnia odległość między przejazdami kolejowo-drogowymi wynosi 2 km, w Polsce jest to 1,4 km. Z tego względu, mimo stosowania najnowocześniejszych urządzeń i technologii (nawierzchnie bezpodsypkowe, SSP przy przejeździe przez 3 tory), nie sposób zagwarantować spadku liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

W państwach UE niższa liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych osiągnięta została dzięki czynnikom społecznym – podnoszenia świadomości zagrożeń bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz wysoka restrykcyjność finansowa w stosunku do kierowców łamiących przepisy ruchu drogowego. Przykładowo:

- za nierespektowanie czerwonego światła (jak dla kat. C) w Holandii, Niemczech, Francji i Belgii przewiduje się mandat w wysokości od 180 do 3000 euro;
- dodatkowo w Belgii, Francji i Niemczech nakładane są 4 punkty karne;
- ponadto niemieckie i francuskie przepisy przewidują odebranie prawa jazdy na miesiąc, a w przypadku recydywy wzrost kary o 100%.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy kolei	ok. 1100	Urząd Transportu Kolejowego	Możliwość stosowania nowoczesnych rozwiązań na przejazdach kolejowo-drogowych, widoczność na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, zmiana wyposażenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D w granicach stacji kolejowej, na torach po których są realizowane przebiegi pociągowe zgodnie z warunkami technicznymi, jak dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A lub B lub przejść kategorii E, możliwość stosowania sygnalizatora S-1, zmiana wstępnego czasu ostrzegania na przejazdach kolejowo-drogowych kat. A, widoczność czoła pociągu.
Zarządcy dróg	ok. 2875	Główny Urząd Statystyczny	Widoczność na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, tabliczka informacyjna przy znakach A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” i A-10„przejazd kolejowy bez zapór”, dodatkowe oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych.
Organy zarządzające ruchem na drogach	ok. 397	Główny Urząd Statystyczny	Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.
Przewoźnicy kolejowi	127	Urząd Transportu Kolejowego	Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

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

Pierwsze konsultacje publiczne zostały przeprowadzone w 2022 r.

W wyniku zgłoszonych do projektu rozporządzenia uwag na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania, została opracowana nowa wersja projektu, który ponownie był przedmiotem konsultacji zgodnie z trybem przewidzianym przepisami 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, a także przekazany do konsultacji z następującymi podmiotami:

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. PERN S.A.,
39. Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej,
40. MPK Poznań Sp. z o.o.,
41. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych,
42. Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej,
43. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu,
44. Obywatel RS,
45. Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”,
46. Związek Pracodawców Business Centre Club,
47. Związek Pracodawców Polska Miedź.

Na zgłoszenie uwag ww. podmioty miały 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamieszczeniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej.
Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało przedstawione w Raporcie z konsultacji publicznych.

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	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zakłada się się, że zarządcy infrastruktury kolejowej oraz użytkownicy bocznic kolejowych nie będą musieli ponosić kosztów wynikających z wejścia w życie projektowanego rozporządzenia ze względu na zawarte w nim przepisy przejściowe. Ponadto działania inwestycyjne na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach są najczęściej częścią większych projektów inwestycyjnych dotyczących modernizacji odcinka linii kolejowej.

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	Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, a w konsekwencji zwiększona ochrona życia i zdrowia ludzkiego.						
Niemierzalne	Nie dotyczy							

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

☐ 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: Wprowadzono ułatwienia dla zarządców infrastruktury kolejowej oraz użytkowników bocznic kolejowych linii kolejowych kolei wąskotorowych polegające na wyłączeniu stosowania przejazdów kategorii F na kolejach wąskotorowych oraz umożliwiono stosowanie niesamoczynnych urządzeń przejazdowych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☒ inne: bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego	☐ informatyzacja ☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Możliwość zastosowania nowoczesnych rozwiązań na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ich użytkowników.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektowanego rozporządzenia.

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

Brak