

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Nazwa projektu</b><br/>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b><br/>Ministerstwo Infrastruktury<br/>Ministerstwo Rozwoju i Technologii</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b><br/>Pan Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b><br/>Pan Tomasz Rurka – zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w MI, tel. (022) 630 13 00, Tomasz.Rurka@mi.gov.pl,<br/>Pan Maciej Sofiński tel. (022) 630 14 98, Maciej.Sofiński@mi.gov.pl,<br/>Pani Anna Górka tel. (022) 522 57 37, Anna.Gorka@mi.gov.pl</p> | <p><b>Data sporządzenia</b><br/>15.02.2022 r.</p> <p><b>Źródło:</b><br/>Art. 7 ust. 2 pkt ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b><br/>184</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 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 wynika z brzmienia przepisów art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062). Przepis obliguje ministra właściwego do spraw transportu do wydania w terminie 36 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 oraz wnioski Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych i innych podmiotów, 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 możliwość wprowadzenia przez zarządców drogi 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 zgodnie z zaleceniami PKBWK uzupełniono § 10 o przepis nakazujący wyposażanie przejazdów kategorii D zlokalizowanych 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 oraz wprowadzono w § 65 uwarunkowanie związane z rozróżnieniem czasów wstępnego ostrzegania od tego, czy przejazd lub przejście jest obsługiwane z miejsca, czy z odległości.

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

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

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

W państwach UE niższa liczba wypadków na przejazdach w krajach członkowskich 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 bądź w przypadku recydywy wzrost kary o 100%.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa                   | Wielkość | Źródło danych               | Oddziaływanie                                  |
|-------------------------|----------|-----------------------------|------------------------------------------------|
| Zarządcy infrastruktury | 14       | Urząd Transportu Kolejowego | Możliwość stosowania nowoczesnych rozwiązań na |

|                                       |          |                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------|----------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                       |          |                             | przejazdach kolejowo-drogowych, widoczność na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, zmiana wyposażenia przejazdów kolejowo-drogowych kat. D w granicach stacji kolejowej, na torach po których realizowane są 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 i A-10, 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

Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów. Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu została przekazana do następujących podmiotów:

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.

Na zgłoszenie uwag ww. podmioty będą miały 14 dni od otrzymania informacji o zamieszczeniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

|                                                                                      |                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Źródła finansowania                                                                  |                                                                                  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Projektowane zmiany legislacyjne nie mają wpływu na sektor finansów publicznych. |

**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 | <i>Łącznie (0-10)</i> |
| W ujęciu<br>pieniężnym<br>(w mln zł,<br>ceny stałe z<br>..... r.) | duże przedsiębiorstwa                                  |                                                                                                                                |   |   |   |   |    |                       |
|                                                                   | sektor mikro-, małych i<br>średnich<br>przedsiębiorstw | Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. |   |   |   |   |    |                       |
|                                                                   | rodzina, obywatele oraz                                | Nie dotyczy                                                                                                                    |   |   |   |   |    |                       |

|                        |                                                  |                                                                                                                                                     |
|------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                        | gospodarstwa domowe                              |                                                                                                                                                     |
| 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

## 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:

## 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?

Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego (sporządzane corocznie przez UTK).

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

Brak