



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 19 czerwca 2018 r.

Poz. 1175

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 6 czerwca 2018 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12, 317, 352 i 650) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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 oraz z 2014 r. poz. 867) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. 1. Dla budowli kolejowych wchodzących w skład podsystemów strukturalnych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361 oraz z 2018 r. poz. 650 i 927), objętych zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, uwzględnia się warunki techniczne określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności stanowiących załączniki do:

- 1) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1, z późn. zm.²⁾);
- 2) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 179, z późn. zm.³⁾);
- 3) rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15.06.2016, str. 1, z późn. zm.⁴⁾);
- 4) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110);
- 5) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 394, z późn. zm.⁵⁾).

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 228 z 02.09.2015, str. 15.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 13 z 20.01.2015, str. 13.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 279 z 15.10.2016, str. 94.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 153 z 10.06.2016, str. 28.

2. Przy projektowaniu i robotach budowlanych budowli kolejowych, o których mowa w ust. 1, uwzględnia się systemy zarządzania bezpieczeństwem stosowane u zarządców infrastruktury.”;

2) w § 13:

a) w ust. 2 tabela 3.1 „Parametry eksploatacyjne linii kolejowych” otrzymuje brzmienie:

Parametry eksploatacyjne linii kolejowych

Lp.	Kategoria linii kolejowej	Obciążenie przewozami T [Tg/rok]	Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich V_{\max} [km/h]	Prędkość maksymalna pociągów towarowych V_{\max} [km/h]
1	2	3	4	5
1	Magistralne (0)	$T \geq 25$	$120 < V_{\max} \leq 250$	$80 < V_{\max} \leq 120$
2	Pierwszorzędne (1)	$10 \leq T < 25$	$80 < V_{\max} \leq 120$	$60 < V_{\max} \leq 80$
3	Drugorzędne (2)	$3 \leq T < 10$	$60 < V_{\max} \leq 80$	$50 < V_{\max} \leq 60$
4	Znaczenia miejscowego (3)	$T < 3$	$V_{\max} \leq 60$	$V_{\max} \leq 50$

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W odniesieniu do budowli kolejowych, o których mowa w § 2a ust. 1, stosuje się także kategorie linii, o których mowa w pkt 4.2.1. „Kategorie linii według TSI” załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej.”;

3) w § 15 w ust. 5 w tabeli 3.2 „Warunki klasyfikacji torów kolejowych” w kolumnie 2 „dopuszczalna prędkość pociągów w km/h” liczbę „200” zastępuje się liczbą „250”;

4) w § 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Obiekty do obsługi osób objęte zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei projektuje się, buduje lub przebudowuje przy zachowaniu wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności systemu kolei, o których mowa w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej oraz w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Peronów nie lokalizuje się przy torach, po których ruch pociągów odbywa się z prędkością większą niż 200 km/h, z wyjątkiem przypadków, gdzie zastosowano środki techniczno-eksploatacyjne zapewniające dostęp z peronu do pociągu tylko w przypadku jego zatrzymania.”;

c) w ust. 11 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Strefę zagrożenia w rozumieniu technicznych specyfikacji interoperacyjności, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w formie przyległego do krawędzi peronu pasa o stałej szerokości zapewniającej dostęp do pociągu, która powinna wynosić nie mniej niż:”.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie mają zastosowania do budowli kolejowych istniejących oraz 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.

2. Na wniosek inwestora, złożony do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.