

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 368

Regulacja w sektorze kolejowym i jej sądowa kontrola

Redaktorzy naukowi

Jan Gola

Wojciech Szydło



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Barbara Majewska
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz
Korekta: Barbara Cibis
Łamanie: Adam Dębski
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja powstała w ramach projektu badawczego sfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2013/08/A/HS5/00642

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-486-8

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	7
Maciej Błażewski: Reglamentacja rozpoczęcia wykonania budowy kolejowych.....	9
Joanna Czesak: Konstrukcja prawna licencji w transporcie kolejowym	19
Jan Gola: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego – niezależny organ regulacyjny?.....	35
Stefan Akira Jarecki: Tabor a konkurencja w pasażerskich przewozach kolejowych.....	45
Karol Kłosowski: Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – teoria i praktyka	65
Jakub Kociubiński: Finansowanie usługi publicznej a otwarcie rynku transportu kolejowego – wewnętrzna sprzeczność?.....	83
Maciej Kruszyna: Punkt widzenia pasażerów na regulacje i deregulacje w pasażerskich przewozach kolejowych	101
Łukasz Piekaj: Public Service Obligation – obowiązek świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie kolejowym.....	112
Kamilla Pomorska: Ochrona tajemnicy przedsiębiorstwa w postępowaniu przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego	123
Monika Przybylska: Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jako forma działania Prezesa UTK.....	140

Summaries

Maciej Błażewski: Rationing of commence of the construction works on the construction of railway	9
Joanna Czesak: Legal construction of licenses in railway transport.....	19
Jan Gola: President of the Railway Transport Office – an independent regulatory body?.....	35
Stefan Akira Jarecki: The rolling stock vs. competition in passenger rail transport.....	45
Karol Kłosowski: Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council on rail passengers’ rights and obligations – theory and practice.....	65
Jakub Kociubiński: Public service obligation vs. the liberalization of rail transport market – internal contradiction?	83

Maciej Kruszyna: The passengers point of view on the regulations and deregulations in the passenger rail transport.....	101
Łukasz Piekaj: PSO – Public Service Obligation in common railway transport.....	112
Kamilla Pomorska: Protection of business secret in the proceedings before the President of Rail Transport Office	123
Monika Przybylska: Open access decision as a regulatory instrument of the President of the Office for Railway Transport	140

Maciej Błażewski

Uniwersytet Wrocławski

REGLAMENTACJA ROZPOCZĘCIA WYKONANIA BUDOWLI KOLEJOWYCH

RATIONING OF COMMENCE OF THE CONSTRUCTION WORKS ON THE CONSTRUCTION OF RAILWAY

DOI: 10.15611/pn.2014.368.01

Streszczenie: Przepisy prawa budowlanego wprowadzają reglamentację rozpoczęcia robót budowlanych dotyczących budowli kolejowych. Budowle te zapewniają swobodny ruch kolejowy oraz obsługę pasażerów i przewozów towarowych. Środkami reglamentacji dotyczącymi budowli kolejowych są: pozwolenie na budowę oraz zgłoszenie budowy. Organ administracji architektoniczno-budowlanej kontroluje planowane zamierzenie budowlane. Przepisy prawa budowlanego mają na celu ochronę interesu publicznego, w tym zapewniają bezpieczeństwo oraz efektywność korzystania z budowli kolejowych. Przepisy te zapewniają także swobodne korzystanie z tych budowli.

Słowa kluczowe: przepisy prawa budowlanego, reglamentacja, budowla kolejowa, pozwolenie na budowę, zgłoszenie budowy, organ administracji architektoniczno-budowlanej, interes publiczny.

Summary: The construction of law provisions introduces the rationing of commence of the construction works on the construction of railway. These constructions provide free movement of rail, a passenger service and a freight service. Legal measures of rationing of the construction of railway are: the decision on the construction permit and the notification of the construction. The architectural and construction administration controls the planned construction undertaking. The construction law provisions are intended to protect the public interest, including the assurance of safety and effectiveness in the use of the construction of railway. These provisions also ensure the freedom of use of these buildings.

Keywords: construction law provisions, rationing, construction of railway, decision on the construction permit, notification of the construction, architectural and construction administration body, public interest.

1. Wstęp

Rozpoczęcie budowy budowli kolejowych jest prawnie ograniczone. Przepisy prawa budowlanego wprowadzają reglamentację robót budowlanych. Reglamentacja ta ma na celu m.in. ochronę interesu publicznego. Projektowanie oraz realizowanie budowli kolejowej powinny odpowiadać wymaganiom określonym w tych przepisach¹. Budowle te mają zapewnić swobodny ruch kolejowy, obsługę pasażerów oraz przewozów towarowych.

2. Budowla kolejowa

Pojęcie budowli kolejowej jest określone w definicji legalnej zawartej w ustawie Prawo budowlane oraz rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Definicja składa się z dwóch elementów: opisu oraz celu powstania budowli kolejowych. Budowla ta:

1. jest obiektem budowlanym obejmującym całość techniczno-użytkową wraz z gruntem oraz instalacje i urządzenia²;

2. służy do ruchu pojazdów kolejowych (przewozu osób lub rzeczy), organizacji i sterowania tym ruchem, utrzymania linii kolejowej³.

Budowlami kolejowymi są: kolejowe budowle drogowe (drogi szynowe, kolejowe obiekty inżynieryjne, urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego); kolejowe budowle towarzyszące (budowle i urządzenia związane z obsługą przewozów osób i rzeczy, budowle zaplecza technicznego taboru kolejowego i dróg szynowych, budowle i urządzenia sterowania ruchem kolejowym, budowle i urządzenia telekomunikacyjne, urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i sieci techniczne); koleje niekonwencjonalne⁴.

¹ § 2 rozporządzenia 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. z 1998 r. nr 151, poz. 987 ze zm.), dalej r.b.k.

² § 3 pkt 1 r.b.k. w zw. z art. 3 pkt 1 lit. b p.b.

³ § 3 pkt 1 r.b.k.

⁴ § 4 r.b.k. Zgodnie z § 3 pkt 1 r.b.k., budowlami kolejowymi są m.in.: drogi szynowe normalnotorowe, szerokotorowe i wąskotorowe, koleje niekonwencjonalne, budowle ziemne, mosty, wiadukty, przepusty, konstrukcje oporowe, rampy, perony, place ładunkowe, skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem, urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej i urządzenia techniczne oraz inne budowle usytuowane na obszarze kolejowym.

3. Środki reglamentacji rozpoczęcia wykonania budowy kolejowych

Środkami reglamentacji rozpoczęcia robót budowlanych związanych z budowlami kolejowymi są: pozwolenie na budowę oraz zgłoszenie budowy. Zgodę na rozpoczęcie tych robót wyraża organ administracji architektoniczno-budowlanej⁵, czyli starosta⁶, oraz wojewoda w przypadku budowy kolejowych usytuowanych na obszarze kolejowym⁷.

Zasadą jest rozpoczęcie tych robót na podstawie pozwolenia na budowę⁸. Inwestor powinien złożyć wniosek o pozwolenie na budowę wraz z wymaganymi załącznikami, w tym: czterema egzemplarzami projektu budowlanego, opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami, zaświadczeniami i innymi dokumentami wymaganymi przez przepisy prawa⁹, oświadczeniem o posiadającym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane¹⁰, decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (jeżeli jest ona wymagana zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym)¹¹. Inwestor powinien złożyć ten wniosek przed rozpoczęciem robót budowlanych¹². Decyzja o pozwoleniu na budowę ma związany charakter¹³. Organ administracji architektoniczno-budowlanej ma obowiązek wydać to pozwolenie, jeżeli wniosek spełnia wymagania, w tym: został złożony w okresie ważności decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu¹⁴; dołączono oświadczenie inwestora o posiadającym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane¹⁵; organ stwierdził zgodność projektu budowlanego z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi; organ stwierdził kompletność projektu budowlanego i posiadanie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń, sprawdzeń, informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, zaświadczeń oraz innych dokumentów wymaganych przepisami prawa;

⁵ Zgodna ta ma formę: decyzji o pozwoleniu na budowę lub milczącej akceptacji zgłoszenia budowy. Zgodnie z art. 82 ust. 1 p.b., organem właściwym do wyrażenia tej zgody jest organ administracji architektoniczno-budowlanej.

⁶ Art. 82 ust. 2 p.b.

⁷ Art. 82 ust. 3a p.b. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 1594, ze zm.), obszarem kolejowym jest powierzchnia gruntu, określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

⁸ Art. 28 ust. 1 p.b. Zob. R. Dziwiński, P. Ziemiński, *Prawo budowlane. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 139; M. Błażewski, *Polski proces budowlany*, Dom Wydawniczy ABC, Kraków 2012, s. 50.

⁹ Art. 33 ust. 2 pkt 1 p.b.

¹⁰ Art. 33 ust. 2 pkt 2 p.b.

¹¹ Art. 33 ust. 2 pkt 3 p.b.

¹² Art. 32 ust. 4a w zw. z art. 28 ust. 1 p.b.

¹³ M. Błażewski, *Prawo budowlane*, [w:] M. Miemiec (red.), *Materialne prawo administracyjne*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 245.

¹⁴ Art. 35 ust. 4 w zw. z art. 32 ust. 4 pkt 1 p.b.

¹⁵ Art. 35 ust. 4 w zw. z art. 32 ust. 4 pkt 2 p.b.

organ stwierdził wykonanie obowiązkowego sprawdzenia projektu budowlanego¹⁶. Organ ma obowiązek odmówić wydania pozwolenia na budowę, jeżeli: inwestor rozpoczął roboty budowlane bez wymaganego pozwolenia na budowę¹⁷; inwestor nie usunął nieprawidłowości zawartych we wniosku w terminie określonym przez organ¹⁸; na terenie określonym przez projekt zagospodarowania działki lub terenu znajduje się obiekt budowlany przeznaczony do rozbiórki obligatoryjnej¹⁹. Inwestor powinien rozpocząć roboty budowlane przed upływem 3 lat od dnia, w którym pozwolenie na budowę stało się ostateczne lub dnia przerwania wykonywania tych robót²⁰.

Ustawa Prawo budowlane określa roboty, których wykonanie wymaga wcześniejszego wniesienia zgłoszenia budowy. Roboty te obejmują: budowę wiat peronowych²¹; budowę niektórych rodzajów budynków kolejowych służących jako zaplecze do bieżącego utrzymania linii kolejowych²²; budowę pochylni przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych²³; przebudowę dróg, torów i urządzeń kolejowych²⁴. Budowa oraz przebudowa są rodzajami robót budowlanych²⁵. Budowa oznacza wykonywanie, odbudowę, rozbudowę oraz nadbudowę obiektu budowlanego²⁶. Przebudowa oznacza wykonywanie robót budowlanych zmieniających parametry użytkowe lub techniczne istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem jego charakterystycznych parametrów²⁷.

Zgłoszenie budowy powinno określać rodzaj, zakres i sposób wykonywania robót budowlanych oraz termin ich rozpoczęcia²⁸. Inwestor powinien dołączyć do tego zgłoszenia: oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane²⁹, odpowiednie szkice lub rysunki, a także pozwolenia, uzgodnienia i opinie wymagane odrębnymi przepisami³⁰. Organ administracji ar-

¹⁶ Art. 35 ust. 4 w zw. z art. 32 ust. 1 p.b.

¹⁷ Art. 32 ust. 4a w zw. z art. 28 ust. 1 p.b.

¹⁸ Art. 35 ust. 3 p.b.

¹⁹ Art. 35 ust. 5 p.b.

²⁰ Art. 37 ust. 1 p.b.

²¹ Art. 30 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 29 ust. 1 pkt 5 *in fine* p.b.

²² Zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 29 ust. 1 pkt 6 p.b., zgłoszenia budowy wymaga budowa budynków gospodarczych o powierzchni zabudowy do 20 m², służących jako zaplecze do bieżącego utrzymania linii kolejowych, położonych na terenach stanowiących własność Skarbu Państwa i będących we władaniu zarządu kolei.

²³ Art. 30 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 29 ust. 1 pkt 18 p.b.

²⁴ Art. 30 ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 29 ust. 2 pkt 12 p.b.

²⁵ Art. 3 pkt 7 p.b.

²⁶ Art. 3 pkt 6 p.b.

²⁷ Art. 3 pkt 7a p.b. Zgodnie z tym przepisem, charakterystycznymi parametrami przebudowywanego obiektu budowlanego są: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji. Przebudowa drogi oznacza także zmianę charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

²⁸ Art. 30 ust. 2 zd. 1 p.b.

²⁹ Art. 30 ust. 2 zd. 2 w zw. z art. 32 ust. 4 pkt 2 p.b.

³⁰ Art. 30 ust. 2 zd. 2 p.b.

chitektoniczno-budowlanej wyraża zgodę na wykonanie robót budowlanych w drodze milczącej akceptacji. Organ odmawia zgody, wnosząc sprzeciw wobec zgłoszenia budowy. Sprzeciw ma formę decyzji administracyjnej³¹ oraz obligatoryjny lub fakultatywny charakter. Sprzeciw obligatoryjny ma miejsce w przypadku: nieuzupełnienia zgłoszenia o brakujące dokumenty w terminie określonym przez ten organ³²; zgłoszenie dotyczy budowy lub wykonywania robót budowlanych objętych obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę³³; gdy budowa lub wykonywanie robót budowlanych objętych zgłoszeniem narusza ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub inne przepisy³⁴. Sprzeciw obligatoryjny uniemożliwia wykonanie robót budowlanych. Sprzeciw fakultatywny obejmuje zgłoszenie dotyczące robót budowlanych, których realizacja może naruszać ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub spowodować: zagrożenie bezpieczeństwa ludzi lub mienia; pogorszenie stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków; pogorszenie warunków zdrowotno-sanitarnych; wprowadzenie, utrwalenie bądź zwiększenie ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich³⁵. Sprzeciw fakultatywny ma względny charakter, ponieważ nakłada obowiązek uzyskania pozwolenia na wykonanie określonego obiektu lub robót budowlanych objętych obowiązkiem zgłoszenia³⁶. Inwestor może zatem wykonać takie zamierzenie budowlane na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Inwestor powinien zgłosić budowę przed terminem zamierzonego rozpoczęcia robót budowlanych. Inwestor może przystąpić do wykonania robót budowlanych, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia nie zostanie wniesiony sprzeciw i nie później niż po upływie 2 lat od określonego w zgłoszeniu terminu ich rozpoczęcia³⁷.

4. Regulacje dotyczące budowli kolejowych

Regulacje dotyczące budowli kolejowych obejmują:

1. przepisy prawa budowlanego, w tym warunki techniczne opisane w aktach wykonawczych do ustawy Prawo budowlane;

2. normy wiedzy.

Przepisy prawa budowlanego obejmują m.in. ustawę Prawo budowlane³⁸ oraz rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać

³¹ Art. 30 ust. 2 zd. 3; art. 30 ust. 5; art. 30 ust. 7 w zw. z art. 30 ust. 5 p.b.

³² Art. 30 ust. 2 zd. 3 p.b.

³³ Art. 30 ust. 6 pkt 1 p.b.

³⁴ Art. 30 ust. 6 pkt 2 p.b.

³⁵ Art. 30 ust. 7 p.b.

³⁶ Tamże.

³⁷ Art. 30 ust. 5 p.b.

³⁸ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.).

budowie kolejowe i ich usytuowanie³⁹. Przepisy te obejmują także regulacje dotyczące m.in.: materiałów i wyrobów budowlanych⁴⁰; skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi⁴¹; ochrony przyrody⁴²; budowli hydrotechnicznych⁴³ oraz inne przepisy szczególnie⁴⁴. Regulacjami tymi są m. in. przepisy techniczno-budowlane dotyczące obiektów budowlanych i ich usytuowania⁴⁵. Przepisy te mają charakter bezwzględny lub względny. Bezwzględne przepisy techniczno-budowlane nie mogą być zmienione. Przepisy te zapewniają: bezpieczeństwo życia ludzi; bezpieczeństwo mienia⁴⁶; dostępność obiektów użyteczności publicznej dla osób niepełnosprawnych⁴⁷; warunki zdrowotno-sanitarne i użytkowych odpowiedni stan środowiska⁴⁸. Względne przepisy techniczno-budowlane mogą zostać zmienione w szczególnie uzasadnionych przypadkach. Organ administracji architektoniczno-budowlanej może udzielić zgody na odstępstwo od tych przypisów po uzyskaniu upoważnienia ministra, który ustanowił te przepisy⁴⁹.

Przepisy techniczno-budowlane odwołują się także do norm wiedzy określonych w Polskich Normach⁵⁰ oraz w przepisach Międzynarodowego Związku Kolei (UIC)⁵¹.

Warunki techniczne dotyczą nowych lub modernizowanych budowli kolejowych⁵². Rozwój technologii budowlanych pozwala zwiększyć bezpieczeństwo oraz efektywność korzystania z tych budowli. Nowe oraz zmodernizowane budowle po-

³⁹ Rozporządzenie 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. z 1998 r., nr 151, poz. 987 ze zm.), dalej r.b.k.

⁴⁰ Zob. § 5 r.b.k.

⁴¹ § 26 ust. 3 r.b.k. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. z 1996 r., nr 33, poz. 144 ze zm.), dalej r.s.l.k.

⁴² Zob. § 46 ust. 3 pkt 5 r.b.k.

⁴³ Zob. § 46 ust. 5 r.b.k.

⁴⁴ Zob. § 11; § 101 ust. 4; § 102 ust. 4; § 102 ust. 11; § 103 ust. 1; § 118 ust. 1; § 118 ust. 5; § 119 ust. 2 r.b.k.

⁴⁵ Art. 7 ust. 1 pkt. 1 p.b.

⁴⁶ Art. 9 ust. 1 zd. 2 p.b.

⁴⁷ Art. 9 ust. 1 zd. 2 w zw. z art. 5 ust. 1 pkt 4 p.b. Zgodnie z § 3 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2002 r., nr 75, poz. 690 ze zm.), budynkiem użyteczności publicznej jest m.in. budynek przeznaczony na potrzeby obsługi pasażerów w transporcie kolejowym.

⁴⁸ Art. 9 ust. 1 zd. 2 p.b.

⁴⁹ Art. 9 ust. 2 p.b.

⁵⁰ § 1 ust. 1; § 9 ust. 2; § 16 ust. 2; § 48 ust. 2; § 68; § 83 ust. 2; § 94 ust. 3; § 101 ust. 4; § 102 ust. 4, 11; § 103 ust. 1; § 105 ust. 8 pkt 1; § 106 ust. 7; § 119 ust. 2; § 120 ust. 1 pkt 1; § 124; § 125 r.b.k.

⁵¹ § 9 ust. 2; § 19 ust. 1; § 48 ust. 2 r.b.k.

⁵² Warunki techniczne określone w r.b.k. stosuje się do nowych (*a contrario* § 137 ust. 1 r.b.k.) oraz modernizowanych budowli kolejowych (§ 137 ust. 2 w zw. z § 137 ust. 1 r.b.k.).

winy odpowiadać parametrom techniczno-eksploatacyjnym wyższym od dotychczasowych⁵³.

5. Ochrona interesu publicznego

Przepisy te mają na celu ochronę interesu publicznego, który wyraża szczególnie ważne wartości, w tym: bezpieczeństwo mienia, zdrowia i zdrowia oraz efektywność.

Bezpieczeństwo dotyczy prawidłowego użytkowania budynków kolejowych, ruchu kolejowego⁵⁴ oraz osób korzystających z tych budynków (pracowników⁵⁵, użytkowników kolei⁵⁶, pieszych⁵⁷, pasażerów⁵⁸). Budynki kolejowe powinny być zabezpieczone przed wpływami klimatycznymi, geologiczno-hydrologicznymi⁵⁹ oraz wody⁶⁰. Bezpieczeństwo zapewniają odpowiednie instalacje i urządzenia⁶¹, ich usytuowanie⁶² oraz właściwość⁶³. Przepisy techniczno-budowlane dotyczące bezpieczeństwa zapewniają: dobrą widoczność⁶⁴, bezkolizyjność⁶⁵ oraz łączność⁶⁶.

⁵³ Zgodnie z § 3 pkt. 14 r.b.k., modernizacja budowl kolejowej oznacza roboty mające na celu przystosowanie budowl kolejowej do wyższych od dotychczasowych parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Na wyższe wymagania wobec nowych lub zmodernizowanych budowl kolejowych wskazuje treść innych regulacji r.b.k. Zob. § 6 ust. 3; § 24 ust. 6 *in fine*; § 51 ust. 2; § 82 ust. 1 r.b.k.

⁵⁴ § 7 ust. 1; § 10 ust. 1 r.b.k. § 10 ust. 2-3 r.s.l.k.

⁵⁵ § 119 ust. 3 pkt 3; § 120 ust. 1 pkt 4 r.b.k.

⁵⁶ § 119 ust. 3 pkt 3 r.b.k.

⁵⁷ § 11 r.b.k.

⁵⁸ § 132 ust. 3 r.b.k.

⁵⁹ § 16 ust. 3 r.b.k.

⁶⁰ Wpływem wody przepływającej (§ 47 ust. 2; § 83 ust. 3; § 85 ust. 1 r.b.k.), wpływem wody gromadzącej się (§ 47 ust. 2 r.b.k.), powodzią (§ 63 ust. 6 r.b.k.), wodami gruntowymi (§ 101 ust. 4 pkt 1 r.b.k.), opadami atmosferycznymi (§ 105 ust. 1; § 107 ust. 1 r.b.k.).

⁶¹ § 11; § 43 ust. 4; § 47 ust. 2; § 84 ust. 4; § 85 ust. 1; § 100 ust. 2; § 100 ust. 3; § 101 ust. 4 pkt 1; § 102 ust. 8; § 106 ust. 7; § 126 ust. 11 r.b.k.

⁶² § 3 pkt 9; § 7 ust. 1 r.b.k.

⁶³ § 16 ust. 3; § 63 ust. 6; § 98 ust. 20 pkt 5; § 101 ust. 4 pkt 4; § 119 ust. 3 pkt 2-4; § 125 pkt 3 r.b.k.

⁶⁴ § 8 ust. 3 pkt 4; § 10 ust. 3 pkt 2; § 84 ust. 2; § 98 ust. 20 pkt 4; § 100 ust. 1; § 100 ust. 3 r.b.k.

⁶⁵ § 3 pkt 9; § 8 ust. 3 pkt 2; § 41 ust. 1; § 55 ust. 3 pkt 3; § 110 ust. 5; § 111 ust. 2 r.b.k.

⁶⁶ § 10 ust. 3 pkt 3; § 13 ust. 2; § 118 r.b.k.

Efektywność budowli kolejowych dotyczy budowy⁶⁷ oraz korzystania z tych budowli⁶⁸. Przepisy techniczno-budowlane określają optymalne usytuowanie⁶⁹, wielkość (liczbę)⁷⁰ oraz właściwość budowli kolejowych⁷¹.

6. Swoboda korzystania z budowli kolejowych

Przepisy techniczno-budowlane zapewniają swobodne korzystanie z budowli kolejowych, w tym: ruch kolejowy, obsługę pasażerów oraz obsługę przewozów towarowych.

Swoboda ruchu kolejowego jest ograniczona poprzez warunki dotyczące sterowania⁷² oraz prowadzenia⁷³ tego ruchu. Swoboda ta zależy od rodzaju ruchu (manewrowego⁷⁴, transportowego⁷⁵, pasażerskiego⁷⁶, regionalnego⁷⁷) oraz jego natężenia⁷⁸. Przepisy techniczno-budowlane określają budowle kolejowe właściwe dla rodzaju i natężenia ruchu kolejowego. Przepisy te ograniczają swobodę ruchu kolejowego ze względu na potrzebę zapewnienia efektywności i bezpieczeństwa.

Swobodne korzystanie z budowli kolejowych dotyczy m.in. pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych. Swoboda ta obejmuje trasę wolną od przeszkód⁷⁹. Przepisy techniczno-budowlane nakazują: oznaczenie przeszkód⁸⁰, zapewnienie odpowiedniej szerokości trasy⁸¹, zapewnienie przeciwpoślizgowej nawierzchni⁸², ogra-

⁶⁷ § 6 ust. 1 pkt 2 r.b.k. ogranicza do minimum wykonywane roboty ziemne.

⁶⁸ Zob. § 39 ust. 1; § 40 ust. 2; § 42 ust. 8; § 43 ust. 2; § 100 ust. 1 zd. 3; § 107 ust. 4; § 108 ust. 2; § 110 ust. 7; § 111 ust. 1; § 111 ust. 5 r.b.k.

⁶⁹ § 6 ust. 1; § 6 ust. 2; § 8 ust. 3; § 8 ust. 4; § 48 ust. 3; § 55 ust. 3; § 98 ust. 3 pkt 2; § 99 ust. 2; § 112 ust. 1 pkt 2; § 112 ust. 4 r.b.k.

⁷⁰ Przepisy techniczno-budowlane określają optymalną m.in.: liczbę obiektów inżynierskich (§ 6 ust. 1 pkt 2 r.b.k.); liczbę torów (§ 39 ust. 1; § 40 ust. 2; § 108 ust. 2 r.b.k.); liczbę rozjazdów (§ 42 ust. 8 r.b.k.); liczbę ramp (§ 81 ust. 3 r.b.k.); liczbę przejść (§ 100 ust. 1 zd. 3 r.b.k.); liczbę wrót magazynów (§ 107 ust. 4 r.b.k.).

⁷¹ Przepisy techniczno-budowlane określają m.in.: długość (zob. § 81 ust. 3; § 98 ust. 3 pkt 6; § 98 ust. 9; § 105 ust. 2; § 105 ust. 4; § 106 ust. 5; § 107 ust. 2; § 108 ust. 2-3; § 110 ust. 6-7; § 111 ust. 4-5; § 127 r.b.k.) oraz szerokość budowli kolejowych (§ 98 ust. 3 pkt 6; § 98 ust. 10; § 98 ust. 17; § 101 ust. 3; § 105 ust. 3; § 107 ust. 3 r.b.k.).

⁷² § 4 pkt 2 lit. c; § 8 ust. 2 pkt 1; § 12 ust. 3; § 13 ust. 2; § 13 ust. 3 pkt 4; § 13 ust. 4; § 27 ust. 3-4; § 112; § 124 pkt 1; § 129 r.b.k.

⁷³ § 124 pkt 2; § 125 pkt 2; § 126 ust. 1 r.b.k.

⁷⁴ § 42 ust. 3; § 43 ust. 1; § 43 ust. 4; § 116 ust. 1 r.b.k.

⁷⁵ § 65 ust. 1; § 66 ust. 1; § 74 ust. 1 pkt 3; § 79 ust. 3 r.b.k.

⁷⁶ § 33 ust. 2; § 37 pkt 2; § 126 ust. 1 r.b.k.

⁷⁷ § 98 ust. 9a r.b.k.

⁷⁸ § 11; § 40 ust. 2; § 54 ust. 2 pkt 2; § 99 ust. 1; § 100 ust. 1; § 126 ust. 1 r.b.k.

⁷⁹ Przeszkodami są m.in.: konstrukcje, strefy zagrożenia oraz obszar niedostępny dla pasażerów.

⁸⁰ Przepisy techniczno-budowlane nakazują m.in.: oznaczenie stref zagrożenia (§ 98 ust. 12 r.b.k.), barier architektonicznych oraz innych przeszkód (§ 98 ust. 12b r.b.k.).

⁸¹ § 98 ust. 17b r.b.k. określa minimalną odległość między przeszkodami położonymi na peronie, takimi jak: podpora wiaty, słup, konstrukcja stała, strefa zagrożenia oraz krawędź peronu.

⁸² § 98 ust. 18; § 100 ust. 5 r.b.k.

niczenie schodów⁸³, zapewnienie pochylni lub urządzeń dźwigowych na nowo budowanych lub modernizowanych schodach⁸⁴. Trasa wolna od przeszkód powinna zapewniać bezkolizyjne⁸⁵ oraz sprawne⁸⁶ poruszanie się po tych budowlach.

Swobodne korzystanie oznacza możliwość dojścia oraz poruszania się pasażerów po budowlach kolejowych wraz z wózkami dziecięcymi⁸⁷, wózkami dla osób niepełnosprawnych⁸⁸, wózkami bagażowymi⁸⁹, rowerami⁹⁰. Przepisy te zapewniają swobodę korzystania z budowli kolejowych przez osoby niepełnosprawne⁹¹ poprzez umieszczenie poręczy⁹², pochylni oraz urządzeń dźwigowych⁹³ ułatwiających ruch tym osobom.

Swobodne korzystanie z budowli kolejowych dotyczy także obsługi przewozów towarowych. Swoboda ta obejmuje przeładunek i składowanie towarów. Przepisy techniczno-budowlane określają właściwości placu ładunkowego, rampy ładunkowej, magazynu, innych urządzeń i obiektów oraz układów torowych. Przepisy te ułatwiają korzystanie z tych obiektów. Rodzaj tych obiektów i urządzeń zależy od rodzaju i sposobu jego przewożenia⁹⁴. Długość oraz wysokość tych obiektów powinna odpowiadać liczbie wagonów⁹⁵ oraz wysokości podłogi wagonów⁹⁶. Szerokość obiektów odpowiada rodzajowi ładunku i technologii przeładunkowej⁹⁷. Nawierzchnia oraz podłoga w tych obiektach powinny mieć wytrzymałość dostosowaną do nacisku urządzeń oraz składowanego ładunku⁹⁸. Obiekty te powinny być wyposażone w odpowiednie oświetlenie⁹⁹.

⁸³ § 100 ust. 6 r.b.k.

⁸⁴ § 103 ust. 3 r.b.k.

⁸⁵ § 101 ust. 1; § 102 ust. 1 r.b.k.

⁸⁶ Szerokość lub liczba przejść powinna wynikać z natężenia ruchu pieszego oraz ruchu bagażowego (§ 99 ust. 1; § 100 ust. 1; § 101 ust. 3; § 102 ust. 2 r.b.k.). Przepisy techniczno-budowlane zapewniają sprawne poruszanie się po budynkach kolejowych także poprzez nakazanie odpowiedniego ich oświetlenia (§ 100 ust. 7; § 101 ust. 4 pkt 6; § 102 ust. 11 r.b.k.).

⁸⁷ § 103 ust. 3 r.b.k.

⁸⁸ § 103 ust. 3-4 r.b.k.

⁸⁹ § 98 ust. 17; § 107 ust. 5 r.b.k.

⁹⁰ § 103 ust. 3 r.b.k.

⁹¹ Perony oraz przystanki osobowe powinny zapewniać obsługę osób o ograniczonej możliwości poruszania się (§ 98 ust. 3 pkt 4 r.b.k.).

⁹² § 100 ust. 6 r.b.k.

⁹³ § 103 ust. 3-4 r.b.k.

⁹⁴ § 104 ust. 1 r.b.k.

⁹⁵ § 106 ust. 5; § 107 ust. 2; § 108 ust. 2 r.b.k.

⁹⁶ Wysokość rampy powinna odpowiadać wysokości podłogi wagonów (§ 106 ust. 2-3 r.b.k.).

⁹⁷ Zob. § 105 ust. 3; § 107 ust. 3 r.b.k.

⁹⁸ § 105 ust. 6; § 106 ust. 6; § 107 ust. 5 r.b.k.

⁹⁹ § 105 ust. 8 ust. 1; § 106 ust. 8 r.b.k.

7. Zakończenie

Reglamentacja rozpoczęcia robót budowlanych dotyczących budowli kolejowych ma na celu ochronę interesu publicznego, który wyraża szczególnie ważne wartości, takie jak: bezpieczeństwo oraz efektywność. Środkami reglamentacji są: pozwolenie na budowę oraz zgłoszenie budowy. Przepisy techniczno-budowlane dotyczące budowli kolejowych mają także na celu umożliwienie swobodnego korzystania z tych budowli.

Literatura

Błażewski M., *Polski proces budowlany*, Kraków 2012.

Błażewski M., *Prawo budowlane*, [w:] M. Miemiec (red.), *Materialne prawo administracyjne*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013.

Dziwiński R., Ziemiński P., *Prawo budowlane. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2006.