



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Notifikationsnummer : 2025/0145/PL (Poland)

Forordning fra ministeren for infrastruktur af... 2025 om de tekniske betingelser, der skal opfyldes af skæringspunkter mellem jernbanestrækninger og sidespor og veje, og deres placering samt de tekniske betingelser for deres anvendelse

Modtagelsesdato : 14/03/2025

Afslutning af status quo-periode : 17/06/2025

Message

Meddelelse 001

Kommissionens meddelelse - TRIS/(2025) 0735

Direktiv (EU) 2015/1535

Notifikation: 2025/0145/PL

Notifikation af et udkast fra en medlemsstat

Notification – Notification – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20250735.DA

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL DA 14-03-2025 PL NOTIF

2. Poland

3A. Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Departament Obrotu Towarami Wrażliwymi i Bezpieczeństwa Technicznego, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, tel.: (+48) 22 411 93 94, e-mail: notyfikacjaPL@mrit.gov.pl

3B. Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury; ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel.: 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl

4. 2025/0145/PL - T30T - Jernbanetransport

5. Forordning fra ministeren for infrastruktur af... 2025 om de tekniske betingelser, der skal opfyldes af skæringspunkter mellem jernbanestrækninger og sidespor og veje, og deres placering samt de tekniske betingelser for deres anvendelse



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

6. krævede tekniske betingelser for andre anlægsarbejder, herunder tekniske betingelser vedrørende deres placering, og tekniske betingelser for anvendelse af anlægsarbejder

7.

8. Udkastet til forordning systematiserer de lovgivningsmæssige bestemmelser. Der er indført en bestemmelse om, at projektering, anlæg, ombygning og renovering af skæringspunkter mellem jernbanelinjer og sidespor og veje samt deres anvendelse skal tage hensyn til de risici, der er forbundet med klimaændringer, herunder disse skæringspunkters sårbarhed over for klimaændringer. En vurdering af investeringernes sårbarhed (eksponering og modstandsdygtighed) over for ulykker eller katastrofer og risikoen for, at de indtræffer, samt sandsynligheden for, at der opstår betydelige negative indvirkninger på miljøet, var af afgørende betydning. Ovennævnte vurdering blev taget i betragtning i artikel 66, stk. 1, nr. 1, litra g), i lov af 3. oktober 2008 om tilvejebringelse af oplysninger om miljøet og dets beskyttelse, offentlig deltagelse i miljøbeskyttelse og miljøkonsekvensvurderinger (lovtidende 2024, punkt 1112, som ændret). Projektets forslagsstiller har givet afkald på bestemmelserne om de skadelige virkninger af vibrationer på bygninger i umiddelbar nærhed af skæringspunkter og vibrationer og støj, som personer, der opholder sig i disse bygninger, ville blive udsat for, fordi skæringspunkter mellem jernbanelinjer og sidespor med veje er underlagt generelt gældende regler i denne henseende.

Listen over udtryk er blevet suppleret med definitionen af "skovvej" og "vej af defensiv betydning" som følge af indførelsen af tilføjelser med hensyn til klasse F-overkørsler og fodgængeroverkørsler.

For at sikre overholdelse af bestemmelserne i færdselsloven af 20. juni 1997 (lovtidende 2024, punkt 1251) er definitionen af "jernbaneovergang for fodgængere", der består af en udvidelse af kataloget over køretøjer og personer, blevet opdateret, og definitionen af "trafiksignal" er blevet tilføjet.

For at sikre overholdelse af bestemmelserne i lov om offentlige veje af 21. marts 1985 (lovtidende 2024, punkt 320, som ændret) er definitionen af "vejprisme" ikke blevet præciseret i udkastet til bekendtgørelse. Samtidig er udtrykket "bredde af jernbaneoverkørsler" blevet yderligere præciseret.

I bestemmelserne i det nye udkast til forordning besluttede projektets forslagsstiller at anvende udtrykket "fodgængersti" og ikke udtrykket "vej", som det hidtil har været tilfældet.

Desuden indfører udkastet til bekendtgørelse bestemmelser som følge af henstillingerne fra statskommissionen for undersøgelse af jernbaneulykker [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], i det følgende benævnt "PKBWK", konklusionerne fra formanden for kontoret for jernbanetransport, i det følgende benævnt "formanden for UTK", og kravene fra jernbaneinfrastrukturforvaltere og brugere af jernbanespor.

I overensstemmelse med udkastet til forordning finder bestemmelserne om tekniske og forsvarsmæssige krav til offentlige veje af defensiv betydning anvendelse på anlæg eller ombygning af et jernbanespor, der udgør en del af en jernbaneoverkørsel, hvor en vej af defensiv betydning eller en del heraf kører, samt på de tekniske betingelser for vejprofiler under en jernbanebro. Bestemmelserne om veje af defensiv betydning findes navnlig i loven om offentlige veje af 21. marts 1985, infrastrukturministerens bekendtgørelse af 24. juni 2022 om tekniske forskrifter og anlægsbestemmelser for offentlige veje (lovtidende, punkt 1518), ministerrådets bekendtgørelse af 25. juli 2023 om betingelser og metoder for forberedelse og anvendelse af transport til statsforsvarsformål samt til statsforsvar i krigstid og myndighedernes kompetence på disse områder (lovtidende, punkt 1660) og i infrastrukturministerens bekendtgørelse nr. 21 af 4. juni 2024 om gennemførelse af tekniske og forsvarsmæssige krav til offentlige veje af defensiv betydning (infrastrukturministeriets officielle tidende, punkt 28).

En anden forskel, der skal påpeges mellem de eksisterende bestemmelser om de tekniske betingelser, der skal opfyldes ved krydsning af jernbanestrækninger og sidespor med veje og deres placering, og bestemmelserne i udkastet til forordning er, at muligheden for at sikre fodgængerovergange med drejekors er blevet opgivet, fordi de ikke opfylder kravene til personer med handicap. Samtidig blev metoden til opsætning af sikkerhedsbarrierer ved fodgængerovergange over jernbanespor fastlagt, og det blev angivet, hvornår sikkerhedsbarrierer ved fodgængerovergange kan anvendes.

I tilfælde af jernbaneoverkørsler i klasse C er det muligt at anvende ikke-automatiske jernbaneoverkørselssystemer, der drives af bemyndigede medarbejdere hos forvalteren af jernbaneinfrastrukturen, brugerne af sidespor eller operatørerne af jernbanetransport, og i tilfælde af smalsporede jernbanestrækninger også ved jernbaneoverkørsler i klasse B. Fodgængerovergange i klasse E skal sikres på en måde, der muliggør sikker brug for personer med handicap eller



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

personer med nedsat mobilitet. Krydsninger i klasse E skal desuden opfylde de fællesskabskrav, der er fastsat i de tekniske specifikationer for interoperabilitet vedrørende tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM).

Med hensyn til jernbaneoverkørsler i klasse F er jernbaneoverkørsler og fodgængerovergange på smalsporede jernbanestrækninger og sidespor langs skovveje og interne veje udelukket (afsnit 12).

I overensstemmelse med afsnit 14, stk. 3, foretages målinger af vejtrafik og jernbanetrafikmængde efter anmodning fra kompetente myndigheder, statskommissionen for undersøgelse af jernbaneulykker eller den jernbanekommission, der er omhandlet i artikel 28m i lov om jernbanetransport af 28. marts 2003, en vejforvalter eller en jernbaneforvalter. Det skal bemærkes, at udtrykket "kompetente myndigheder" skal forstås som de myndigheder, der foretager efterforskningen, dvs. politiet og anklagemyndigheden. Formanden for UTK har også ret til at anmode om, at der foretages en inspektion af vej- og jernbanetrafikken i henhold til retten til indsigt i henhold til lov om jernbanetransport af 28. marts 2003.

Afsnit 17 er blevet præciseret ved at fastlægge omfanget af ansvar for vejforvaltere, jernbaneinfrastrukturforvaltere og brugere af jernbanespor med hensyn til at sikre synlighedsforhold ved jernbaneoverkørsler og fodgængerovergange som angivet i bilag 3 til forordningen.

Ifølge ordlyden af § 22 skal adgangen til niveauoverkørsler i klasse B være strengt sikret på en sådan måde, at trafikanter forhindres i at bevæge sig rundt om en lukket bomport, enten ved brug af trafikøer eller separatorer, hvis konstruktion gør det muligt at passere gennem dem i en nødsituation. De gældende bestemmelser gjorde anvendelsen af ovennævnte beskyttelsesforanstaltninger afhængig af lokale forhold.

Bestemmelserne i § 23 er blevet suppleret ved at tilføje forpligtelsen til at kontrollere en jernbaneoverkørsels tekniske tilstand efter hændelser som følge af funktionsfejl i jernbanetraffiksignaler, der ikke advarer og beskytter trafikanterne mod et tog, der nærmer sig en jernbaneoverkørsel eller fodgængerovergang, der er udstyret med et overgangssystem.

Afsnit 25 indfører muligheden for at nedlægge overgange i en afstand på mindre end 3 km, når der bygges en ny overgang, der udgør et skæringspunkt mellem det samme spor og den samme vej, men med bedre tekniske/sikkerhedsmæssige forhold, i nærheden af en eksisterende grænseovergang.

Afsnit 28 udvider vejaksens krydsningsvinkler med en jernbanestrækings sporakse eller sidespor til jernbaneoverkørsler i en anden klasse end D. Det præciserer også yderligere betingelsen for jernbaneoverkørsler, der ombygges, således at såfremt krydsningsvinklen ikke opfylder kravene i afsnit 28, stk. 1-3, sikkerheden ikke forringes sammenlignet med forholdene før ombygningen.

Indførelsen af regler omfattet af § 56 vil gøre det muligt at anvende moderne metoder til detektering af hindringer ved jernbaneoverskæringer, som omfatter induktionskredsløb, et radarsystem, infrarød termisk billeddannelse og ultralydsensorer. En af løsningerne i forbindelse med delsystemet Overvågning er transmission af et visuelt signal og et alarmsignal til lokale trafikkontrolcentre, hvis personale beslutter, om et modkørende tog skal standses eller ej. En anden løsning er et alarmsignal, som delsystemet "overvågning" sender til delsystemet "forarbejdning", der aktiverer proceduren for standsning af toget, enten ved at give et stopsignal på de signaler, der befinder sig i overgangen, eller ved at sende en alarmmeddelelse via radio til skranken hos den fører, der træffer beslutning om at gennemføre proceduren for togbremssning. Systemet til detektering af forhindringer i jernbaneoverkørsler er i dette tilfælde forbundet med jernbanetraffikkontrolanordningerne.

Ændringen af § 60, for så vidt angår forvarslingstiden ved niveauovergange i klasse A med bomporte eller fodgængerovergange med bomporte, indfører en sondring i forvarslingstiderne afhængig af, om niveauovergangen eller fodgængerovergangen betjenes fra dens placering eller fra en afstand. Ændringen er en anbefaling fra PKBWK, der indgår i rapporten fra undersøgelsen af en væsentlig jernbaneulykke i klasse A18, som fandt sted den 2. august 2018 i en jernbaneoverkørsel i klasse A på ruten Pierzyska-Gniezno ved 43,141 km jernbanelinje nr. 353 Poznań Wschód – Skandawa (rapport nr. PKBWK/04/2019).

I § 71, stk. 2, er tilstanden for aktivering af trafiksignaler tilføjet til de stater, der er afhængige af stationens trafikontrolanordninger i automatiske jernbaneoverkørsler.

Efter anmodning fra jernbaneinfrastrukturforvaltere og brugere af sidespor kræves det nu i § 79, at der anbringes en T-7-informationsplade under skiltene A-9 "jernbaneovergang med barriere" og A-10 "jernbaneovergang uden barriere" ved niveauovergange i klasse B og C med angivelse af spor- og vejlayout ved overgangen, som oplyser trafikanterne om, at trafiksignalet ved den pågældende overgang er automatisk.

Udkastet til forordning indeholder en bestemmelse (§ 82), der gør det muligt for vejforvaltere desuden at markere jernbaneoverskæringer med aktive skilte, skilte med variabelt indhold eller tekstplader med variabelt indhold og ved at



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

anvende horisontale tegn i form af rumlestribes, hastighedsbump og yderligere vejoverfladefarver. Denne bestemmelse blev indført efter anmodning fra formanden for UTK, som påpegede, at det variable indhold af viste meddelelser tiltrækker chaufførernes opmærksomhed, øger koncentrationen og forhindrer vanekørsel. Desuden kan afmærkning af vandrette jernbaneoverkørsler ved hjælp af trafikdæmpende linjer (rumlestribes), hastighedsbump eller yderligere farvning af vejoverfladen øge sikkerheden ved jernbaneoverkørsler. Tilstedeværelsen af hastighedsbump og skilte fremstillet af materialer, der forårsager en akustisk effekt og vibrationer i det øjeblik, de køres på, påvirker førerens opfattelse, øger opmærksomheden og får dem derfor føreren til at køre mere opmærksomt gennem en jernbaneoverskæring. Anvendelse af særlige farver på vej- og fodgængeroverflader direkte ved jernbaneoverskæringer kan også bidrage til at forbedre sikkerheden.

Tabel 1 i bilag 3 til regulativet supplerer synligheden af jernbaneoverkørsler for førere af køretøjer ved hastigheder under 60 km/h.

På grund af de nye fortolkningsmæssige betæneligheder med hensyn til synstrekanter er spørgsmål vedrørende synstrekanter ved klasse D-overgange desuden blevet afklaret.

De lovgivningsmæssige bestemmelser, som udgør nye løsninger eller ændrer de eksisterende løsninger på dette område, vil gøre det muligt at anvende højere tekniske standarder, hvilket vil resultere i et højere sikkerhedsniveau inden for jernbanetransport og medføre en forbedring af jernbanetraffikkens og vejtraffikkens sikkerhed i jernbaneoverkørsler og fodgængeroverkørsler.

I henhold til § 91 i udkastet til forordning træder det i kraft 14 dage efter offentliggørelsen, jf. artikel 4, stk. 1, i lov af 20. juli 2000 om offentliggørelse af normative retsakter og visse andre retsakter (lovtidende 2019, punkt 1461).

I overensstemmelse med overgangsbestemmelserne i forordningen finder de eksisterende bestemmelser anvendelse på skæringspunkter mellem jernbanelinjer eller sidespor og veje, for hvilke der er indgivet følgende typer ansøgninger inden forordningens ikrafttræden: for en byggetilladelse, for en særskilt afgørelse om godkendelse af en grund eller et byggemodningsprojekt eller et arkitekt- og byggeprojekt, for en ændring af en byggetilladelse, samt når der er truffet en afgørelse om en byggetilladelse eller en særskilt afgørelse om godkendelse af en grund eller et byggemodningsprojekt eller et arkitekt- og byggeprojekt, og når der er indgivet en anmeldelse af byggemodning eller andre byggearbejder, når der ikke kræves en afgørelse om byggetilladelse, eller når der er truffet en afgørelse om legalisering som omhandlet i artikel 49, stk. 4, i lov af 7. juli 1994 om byggemodning og de afgørelser, der er omhandlet i lovens artikel 51, stk. 4. De nye bestemmelser i forordningen kan dog anvendes tidligere efter anmodning fra en investor, der indgives til den kompetente arkitekt- og byggeforvaltningsmyndighed senest 21 dage efter datoen for forordningens ikrafttræden.

De eksisterende bestemmelser finder anvendelse på jernbaneinvesteringer, der omfatter anlæg eller ombygning af skæringspunkter mellem jernbanelinjer eller sidespor og veje, for hvilke udbudsproceduren for tildeling af et projekt eller en byggekontrakt blev afsluttet inden forordningsudkastets ikrafttræden. Bestemmelserne i den foreslåede forordning vil imidlertid blive anvendt tidligere efter anmodning fra en investor, der indgives til den kompetente arkitekt- og byggeforvaltningsmyndighed senest 21 dage efter datoen for forordningens ikrafttræden.

Projektets forslagsstiller anfører også, at jernbaneinfrastrukturforvaltere, brugere af sidespor på jernbaner og vejforvaltere skal tilpasse jernbaneoverkørsler og fodgængeroverkørsler til kravene i udkastet til forordning senest 7 år efter datoen for forordningens ikrafttræden. Ovennævnte tidsramme er begrundet i, at der er over ti tusinde jernbaneoverkørsler og fodgængerovergange i Polen, og at tilpasningen af dem til kravene i udkastet til bekendtgørelse vil medføre en betydelig organisatorisk byrde. Det vurderes, at det vil være umuligt at gøre det på kortere tid. Det er tilladt at lade vejhældninger, der findes i jernbaneoverkørsler, forblive som før forordningen træder i kraft. For genbrugte krydsningssystemer, der blev bygget før den foreslåede forordnings ikrafttræden, er det, hvis de ikke opfylder kravene i forordningens kapitel 5-7, muligt at anvende de bestemmelser, i henhold til hvilke de blev bygget, i tilfælde af en ændring af systemernes placering.

9. Behovet for at vedtage forordningsudkastet fra ministeren for infrastruktur

om de tekniske betingelser, der skal opfyldes ved skæringspunkter mellem jernbanelinjer og sidespor med veje, og deres placering samt de tekniske betingelser for deres anvendelse følger af ordlyden af artikel 66 i lov af 19. juli 2019 om sikring af tilgængelighed for personer med særlige behov (lovtidende 2024, punkt 1411), i det følgende benævnt "tilgængelighedsloven".

Den nævnte bestemmelse forpligter ministeren med ansvar for transport til

efter aftale med den minister, der er ansvarlig for byggeri, planlægning,

og fysisk udvikling samt boliger, at udstede gennemførelsesbestemmelser vedtaget i henhold til artikel 7, stk. 2, nr. 2, og



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

stk. 3, nr. 2, i byggeloven af 7. juli 1994 (Polens lovtidende af 2024, punkt 725, som ændret) senest 84 måneder efter datoen for ikrafttrædelsen af loven om tilgængelighed.

10. Henvisninger til referencetekster: 2023/0445/PL

Der blev indsendt referencetekster i forbindelse med den tidligere notifikation:
2023/0445/PL

11. Nej

12.

13. Nej

14. Nej

15. Ja

16.

TBT-aspekt: Nej

SPS-aspekt: Nej

Europa-Kommissionen

Kontaktadresse Direktiv (EU) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu