



EUROPEAN COMMISSION

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

Αριθμός κοινοποίησης : 2025/0145/PL (Poland)

Κανονισμός του υπουργού Υποδομών της ... 2025 σχετικά με τις τεχνικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι διασταυρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών και παρακαμπτηρίων γραμμών με οδούς και η χωροθέτησή τους, καθώς και τις τεχνικές προϋποθέσεις για τη χρήση τους

Ημερομηνία παραλαβής : 14/03/2025

Λήξη της περιόδου του Status Quo : 17/06/2025

Message

Μήνυμα 001

Ανακοίνωση της Επιτροπής - TRIS/(2025) 0735

Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535

Γνωστοποίηση: 2025/0145/PL

Κοινοποίηση σχεδίου κειμένου από κράτος μέλος

Notification – Notificación – 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 - He ce 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.EL

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL EL 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 - Σιδηροδρομικές μεταφορές

5. Κανονισμός του υπουργού Υποδομών της ... 2025 σχετικά με τις τεχνικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι



EUROPEAN COMMISSION

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

διασταυρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών και παρακαμπτηρίων γραμμών με οδούς και η χωροθέτησή τους, καθώς και τις τεχνικές προϋποθέσεις για τη χρήση τους

6. τις απαιτούμενες τεχνικές προϋποθέσεις για άλλα κατασκευαστικά έργα, συμπεριλαμβανομένων τεχνικών προϋποθέσεων που σχετίζονται με τη χωροθέτησή τους, και τεχνικών προϋποθέσεων για τη χρήση των κατασκευαστικών έργων

7.

8. Το σχέδιο κανονισμού συστηματοποιεί τις κανονιστικές διατάξεις. Έχει εισαχθεί διάταξη που ορίζει ότι ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακατασκευή και η ανακαίνιση των διασταυρώσεων σιδηροδρομικών γραμμών και παρακαμπτηρίων γραμμών με οδούς, καθώς και η χρήση τους, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους κινδύνους που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένης της ευπάθειας αυτών των διασταυρώσεων στην κλιματική αλλαγή. Ιδιαίτερη σημασία είχε η αξιολόγηση της ευπάθειας των επενδύσεων (έκθεση και ανθεκτικότητα) σε ατυχήματα ή καταστροφές και του κινδύνου εμφάνισής τους, καθώς και η πιθανότητα πρόκλησης σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον. Η ανωτέρω αξιολόγηση ελήφθη υπόψη στο άρθρο 66 παράγραφος 1 σημείο 1 στοιχείο ζ) του νόμου της 3ης Οκτωβρίου 2008 σχετικά με την παροχή πληροφοριών για το περιβάλλον και την προστασία του, τη συμμετοχή του κοινού στην προστασία του περιβάλλοντος και τις εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Επίσημη Εφημερίδα 2024, σημείο 1112, όπως τροποποιήθηκε).

Ο φορέας υλοποίησης του έργου έχει παραιτηθεί από τις διατάξεις σχετικά με τις βλαπτικές επιπτώσεις των δονήσεων στα κτίρια που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με τις διασταυρώσεις και σχετικά με τις δονήσεις και τον θόρυβο στους οποίους θα ήταν εκτεθειμένα τα άτομα που διαμένουν σε αυτά τα κτίρια, λόγω του ότι οι διασταυρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών και παρακαμπτηρίων γραμμών με οδούς υπάγονται σε γενικώς ισχύουσες διατάξεις για το συγκεκριμένο θέμα.

Η λίστα των όρων συμπληρώθηκε με τον ορισμό της «δασικής οδού» και της «οδού αμυντικής σημασίας» λόγω της εισαγωγής ενσωματώσεων όσον αφορά τις ισόπεδες διαβάσεις κατηγορίας F και τις ισόπεδες διαβάσεις πεζών. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας της 20ής Ιουνίου 1997 (Επίσημη Εφημερίδα 2024, σημείο 1251), επικαιροποιήθηκε ο ορισμός της «ισόπεδης διάβασης πεζών», ο οποίος συνίσταται σε επέκταση του καταλόγου οχημάτων και προσώπων, και προστέθηκε ο ορισμός του «σήματος κυκλοφορίας».

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του νόμου περί δημοσίων οδών της 21ης Μαρτίου 1985 (Επίσημη Εφημερίδα 2024, σημείο 320, όπως τροποποιήθηκε), ο ορισμός του «οδικού πρίσματος» δεν έχει προσδιοριστεί στο σχέδιο κανονισμού. Ταυτόχρονα, προσδιορίστηκε περαιτέρω ο όρος «πλάτος ισόπεδης διάβασης».

Στις διατάξεις του νέου σχεδίου κανονισμού, ο φορέας υλοποίησης του έργου αποφάσισε να χρησιμοποιήσει τον όρο «πεζόδρομος» και όχι τον όρο «διαδρομή», όπως συνέβαινε μέχρι σήμερα.

Επιπλέον, το σχέδιο κανονισμού εισάγει διατάξεις που απορρέουν από τις συστάσεις της Κρατικής Επιτροπής για τη Διερεύνηση Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων [Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych], στο εξής «PKBWK», τα συμπεράσματα του Προέδρου του Γραφείου Σιδηροδρομικών Μεταφορών, στο εξής «ο πρόεδρος του UTK», και τα αιτήματα των διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών και των χρηστών των σιδηροδρομικών παρακαμπτηρίων γραμμών.

Σύμφωνα με το σχέδιο κανονισμού, οι διατάξεις σχετικά με τις τεχνικές και αμυντικές απαιτήσεις για τις δημόσιες οδούς αμυντικής σημασίας εφαρμόζονται στη διαδικασία κατασκευής ή ανακατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής που αποτελεί μέρος ισόπεδης διάβασης επί της οποίας κινείται οδός αμυντικής σημασίας ή τμήμα αυτής, καθώς και στις τεχνικές συνθήκες για τα οδικά περιτυπώματα κάτω από σιδηροδρομική οδογέφυρα. Οι διατάξεις σχετικά με τις οδούς αμυντικής σημασίας περιλαμβάνονται ιδίως στον νόμο περί δημοσίων οδών της 21 Μαρτίου 1985, στον κανονισμό του Υπουργού Υποδομών της 24 Ιουνίου 2022 σχετικά με τους τεχνικούς και κατασκευαστικούς κανονισμούς των δημόσιων οδών (Επίσημη Εφημερίδα, σημείο 1518), στον κανονισμό του Υπουργικού Συμβουλίου της 25 Ιουλίου 2023 σχετικά με τους όρους και τον τρόπο προετοιμασίας και χρήσης των μεταφορών για σκοπούς κρατικής άμυνας, καθώς και για την κρατική άμυνα σε καιρό πολέμου, και στην αρμοδιότητα των αρχών σε αυτά τα θέματα (Επίσημη Εφημερίδα, σημείο 1660) και στο διάταγμα αριθ. 21 του Υπουργού Υποδομών, της 4 Ιουνίου 2024, σχετικά με την εφαρμογή των τεχνικών και αμυντικών απαιτήσεων για τις δημόσιες οδούς αμυντικής σημασίας (Επίσημη Εφημερίδα του Υπουργείου Υποδομών,



EUROPEAN COMMISSION

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

σημείο 28).

Μια άλλη διαφορά που πρέπει να επισημανθεί μεταξύ των υφιστάμενων διατάξεων σχετικά με τους τεχνικούς όρους που πρέπει να πληρούνται από τις διασταυρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών και παρακαμπτήριων γραμμών με τις οδούς και τη θέση τους και των διατάξεων του σχεδίου κανονισμού είναι ότι η επιλογή της ασφάλισης ισόπεδων διαβάσεων πεζών με περιστρεφόμενες γέφυρες έχει εγκαταλειφθεί διότι δεν πληρούν τις απαιτήσεις για τα άτομα με αναπηρία.

Ταυτόχρονα, καθορίστηκε ο τρόπος διαμόρφωσης των σφηνών ασφαλείας στις ισόπεδες διαβάσεις πεζών πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές και αναφέρθηκε τότε μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα στηθαία ασφαλείας στις ισόπεδες διαβάσεις πεζών.

Στην περίπτωση ισόπεδων διαβάσεων κατηγορίας Γ, είναι δυνατή η χρήση μη αυτόματων συστημάτων ισόπεδης διέλευσης που λειτουργούν από εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, των χρηστών παρακαμπτήριων σιδηροδρόμων ή των φορέων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών, και, στην περίπτωση σιδηροδρομικών γραμμών στενού εύρους, επίσης σε ισόπεδες διαβάσεις κλάσης Β.

Οι ισόπεδες διαβάσεις πεζών της κατηγορίας Ε πρέπει να ασφαρίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει την ασφαλή χρήση από άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Επιπλέον, οι διαβάσεις κατηγορίας Ε πρέπει να συμμορφώνονται με τις κοινοτικές απαιτήσεις που καθορίζονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας όσον αφορά την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΤΠΔ ΑΜΚ).

Όσον αφορά στις ισόπεδες διαβάσεις κατηγορίας F, εξαιρούνται οι ισόπεδες διαβάσεις και οι ισόπεδες διαβάσεις πεζών σε σιδηροδρομικές γραμμές στενής τροχιάς και παρακαμπτήριες γραμμές κατά μήκος δασικών οδών και εσωτερικών οδών (άρθρο 12).

Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3, οι μετρήσεις της οδικής κυκλοφορίας και του όγκου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας πραγματοποιούνται κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων αρχών, της Κρατικής Επιτροπής για τη Διερεύνηση Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων ή της σιδηροδρομικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 28γ του νόμου περί σιδηροδρομικών μεταφορών της 28ης Μαρτίου 2003, διαχειριστή οδικού δικτύου ή διαχειριστή σιδηροδρόμων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος «αρμόδιες αρχές» πρέπει να νοείται ως οι αρχές που διενεργούν την έρευνα, δηλαδή η αστυνομία, η εισαγγελική αρχή. Ο πρόεδρος της UTK έχει επίσης το δικαίωμα να ζητήσει τη διενέργεια επιθεώρησης του όγκου της οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στο πλαίσιο του δικαιώματός του ελέγχου σύμφωνα με τον νόμο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές της 28 Μαρτίου 2003.

Το τμήμα 17 αποσαφηνίστηκε με τον καθορισμό της έκτασης της ευθύνης των διαχειριστών οδών, των διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής και των χρηστών των παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών όσον αφορά τη διασφάλιση συνθηκών ορατότητας στις ισόπεδες διαβάσεις και στις ισόπεδες διαβάσεις πεζών που αναφέρονται στο παράρτημα 3 του κανονισμού.

Σύμφωνα με τη διατύπωση του τμήματος 22, η πρόσβαση σε ισόπεδες διαβάσεις κλάσης Β πρέπει να είναι αυστηρά ασφαλισμένη κατά τρόπο ώστε να αποτρέπεται η διέλευση των χρηστών του οδικού δικτύου γύρω από κλειστή πύλη, είτε με τη χρήση νησίδων κυκλοφορίας είτε με διαχωριστές των οποίων η κατασκευή καθιστά δυνατή τη διέλευση από αυτούς σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Οι ισχύοντες κανονισμοί κατέστησαν την εφαρμογή των προαναφερόμενων διασφαλίσεων εξαρτώμενη από τις τοπικές συνθήκες.

Οι διατάξεις του τμήματος 23 συμπληρώθηκαν με την προσθήκη της υποχρέωσης επαλήθευσης της τεχνικής κατάστασης μιας ισόπεδης διάβασης μετά από συμβάντα που οφείλονται σε δυσλειτουργία των συσκευών ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που δεν προειδοποιούν

και να προστατεύει τους χρήστες του οδικού δικτύου από αμαξοστοιχία που προσεγγίζει ισόπεδη διάβαση ή ισόπεδη διάβαση πεζών εξοπλισμένη με σύστημα διέλευσης.

Το τμήμα 25 εισάγει τη δυνατότητα εξόδου από διασταυρώσεις σε απόσταση μικρότερη των 3 km όταν κατασκευάζεται νέα διασταύρωση που αποτελεί διασταύρωση της ίδιας τροχιάς (τροχιές) με την ίδια οδό, αλλά με καλύτερες τεχνικές συνθήκες/συνθήκες ασφάλειας δίπλα σε υφιστάμενη διασταύρωση.

Το τμήμα 28 επεκτείνει τις γωνίες διασταύρωσης του οδικού άξονα με τον άξονα τροχιάς σιδηροδρομικής γραμμής ή παρακαμπτήριας γραμμής για ισόπεδες διαβάσεις κατηγορίας άλλης από την Δ. Επιπλέον, προσδιορίζει περαιτέρω την προϋπόθεση για ισόπεδες διαβάσεις που υπόκεινται σε ανακατασκευή, ώστε, όταν η γωνία διασταύρωσης δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο τμήμα 28(1)-(3), να μην υποβαθμίζεται σε σύγκριση με τις συνθήκες πριν από την ανακατασκευή.

Η εισαγωγή των κανονισμών που καλύπτονται από το άρθρο 56 θα επιτρέψει τη χρήση σύγχρονων μεθόδων εντοπισμού εμποδίων σε ισόπεδες διαβάσεις, τα οποία περιλαμβάνουν επαγωγικούς βρόχους, σύστημα ραντάρ, υπέρυθρη θερμική



EUROPEAN COMMISSION

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

απεικόνιση και αισθητήρες υπερήχων. Μία από τις λύσεις στη λειτουργία του υποσυστήματος παρακολούθησης είναι η μετάδοση οπτικού σήματος και σήματος συναγερμού σε τοπικά κέντρα ελέγχου της κυκλοφορίας, των οποίων το προσωπικό αποφασίζει εάν θα σταματήσει εισερχόμενη αμαξοστοιχία ή όχι. Μια άλλη λύση είναι ένα σήμα συναγερμού που αποστέλλεται από το υποσύστημα παρακολούθησης στο υποσύστημα επεξεργασίας, το οποίο κινεί τη διαδικασία στάσης αμαξοστοιχίας είτε με την παροχή σήματος στάσης στα σημεία διέλευσης που βρίσκονται εντός της διέλευσης, είτε με την αποστολή μηνύματος συναγερμού μέσω ασυρμάτου στο γραφείο του μηχανοδηγού που λαμβάνει την απόφαση για την εφαρμογή της διαδικασίας πέδησης της αμαξοστοιχίας. Στην περίπτωση αυτή, το σύστημα ανίχνευσης εμποδίων ισόπεδης διάβασης είναι συνδεδεμένο με τις συσκευές ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Η τροποποίηση του τμήματος 60, όσον αφορά τον χρόνο προειδοποίησης σε ισόπεδες διαβάσεις κατηγορίας Α με μπάρες κυκλοφορίας ή ισόπεδες διαβάσεις πεζών με μπάρες, εισάγει διάκριση στους χρόνους προειδοποίησης ανάλογα με το αν η ισόπεδη διάβαση ή η ισόπεδη διάβαση πεζών λειτουργεί από τη θέση της ή από απόσταση. Η τροποποίηση αποτελεί σύσταση της PKBWK που περιλαμβάνεται στην έκθεση σχετικά με την εξέταση σημαντικού σιδηροδρομικού ατυχήματος κατηγορίας Α18, το οποίο έλαβε χώρα στις 2 Αυγούστου 2018 σε ισόπεδη διάβαση κατηγορίας Α, η οποία βρίσκεται στη γραμμή Pierzyska-Gnieszno, στο 43.141 χλμ. της σιδηροδρομικής γραμμής αριθ. 353 Poznań Wschód — Skandawa (έκθεση αριθ. PKBWK/04/2019).

Στο τμήμα 71 παράγραφος 2, η κατάσταση ενεργοποίησης των σημάτων κυκλοφορίας προστέθηκε στα κράτη που υπόκεινται σε εξάρτηση από τις διατάξεις ελέγχου της κυκλοφορίας σταθμών στα συστήματα αυτόματης ισόπεδης διάβασης.

Κατόπιν αιτήματος των διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών και των χρηστών των παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών, το τμήμα 79 απαιτεί πλέον την τοποθέτηση πινακίδας πληροφοριών T-7 — υπό τα σήματα Α-9 «σιδηροδρομική διάβαση με φράγμα» και Α-10 «σιδηροδρομική διάβαση χωρίς φράγμα» σε ισόπεδες διαβάσεις των κλάσεων Β και Γ — που υποδεικνύουν τη διάταξη των τροχιών και των οδών στη διασταύρωση, η οποία ενημερώνει τους χρήστες του οδικού δικτύου ότι το σήμα κυκλοφορίας στη συγκεκριμένη διέλευση είναι αυτόματο.

Το σχέδιο κανονισμού περιλαμβάνει διάταξη (τμήμα 82) που επιτρέπει στους διαχειριστές του οδικού δικτύου να επισημαίνουν επιπλέον ισόπεδες διαβάσεις με ενεργή σήμανση, σήματα μεταβλητού περιεχομένου ή πινακίδες κειμένου μεταβλητού περιεχομένου καθώς και με τη χρήση οριζόντιας σήμανσης όπως λωρίδες ηχητικής προειδοποίησης, σαμαράκια και επιπρόσθετες χρωματικές ενδείξεις στην επιφάνεια του οδοστρώματος. Η διάταξη αυτή εισήχθη κατόπιν αιτήματος του Προέδρου της UTK, ο οποίος επισήμανε ότι το μεταβλητό περιεχόμενο των εμφανιζόμενων μηνυμάτων προσελκύει την προσοχή των οδηγών, αυξάνει τη συγκέντρωση και αποτρέπει την οδήγηση «μηχανικά», χωρίς σκέψη. Επιπλέον, η χρήση οριζόντιας σήμανσης στις ισόπεδες διαβάσεις μέσω λωρίδων ηχητικής προειδοποίησης, σαμαριών ή επιπρόσθετου χρωματισμού της οδού μπορεί να ενισχύσει την ασφάλεια στις ισόπεδες διαβάσεις. Η παρουσία σαμαριών και πινακίδων που είναι κατασκευασμένες από υλικά που προκαλούν ακουστικό αποτέλεσμα και δόνηση τη στιγμή της διέλευσης του οχήματος επηρεάζει την αντίληψη του οδηγού, αυξάνει το επίπεδο επαγρύπνησής του και συνεπώς τον κάνει να διασχίζει την ισόπεδη διάβαση με περισσότερη προσοχή. Η χρήση ειδικών χρωμάτων σε οδοστρώματα και σε επιφάνειες πεζών απευθείας στις ισόπεδες διαβάσεις μπορεί επίσης να συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας.

Ο πίνακας 1 στο παράρτημα 3 του κανονισμού συμπληρώνει την ορατότητα των ισόπεδων διαβάσεων για τους οδηγούς οχημάτων με ταχύτητες κάτω των 60 km/h.

Επιπλέον, λόγω των αναδυόμενων ανησυχιών σχετικά με την ερμηνεία όσον αφορά τα τρίγωνα ορατότητας, έχουν διευκρινιστεί ζητήματα που σχετίζονται με τα τρίγωνα ορατότητας σε διαβάσεις κατηγορίας Δ.

Οι κανονιστικές διατάξεις, οι οποίες αποτελούν νέες λύσεις ή τροποποιούν τις υφιστάμενες λύσεις στον τομέα αυτό, θα επιτρέψουν την εφαρμογή υψηλότερων τεχνικών προτύπων, γεγονός που θα οδηγήσει σε αυξημένο επίπεδο ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές, προκαλώντας βελτίωση της ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και της οδικής κυκλοφορίας σε ισόπεδες διαβάσεις και ισόπεδες διαβάσεις πεζών.

Σύμφωνα με το τμήμα 91 του σχεδίου κανονισμού, αυτό θα τεθεί σε ισχύ 14 ημέρες μετά τη δημοσίευσή του, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του νόμου της 20ής Ιουλίου 2000 σχετικά με τη δημοσίευση κανονιστικών πράξεων και ορισμένων άλλων νομικών πράξεων (Επίσημη Εφημερίδα 2019, σημείο 1461).

Σύμφωνα με τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού, οι ισχύουσες διατάξεις θα ισχύουν για τις διασταυρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών ή παρακαμπτήριων γραμμών με οδούς για τις οποίες έχουν υποβληθεί οι ακόλουθοι τύποι αιτήσεων πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού: για οικοδομική άδεια, για χωριστή απόφαση έγκρισης οικοπέδου ή έργου πολεοδομικής ανάπτυξης ή αρχιτεκτονικού και κατασκευαστικού έργου, για αλλαγή σε οικοδομική άδεια, καθώς και όταν έχει εκδοθεί απόφαση οικοδομικής άδειας ή χωριστή απόφαση έγκρισης οικοπέδου ή έργου πολεοδομικής ανάπτυξης ή αρχιτεκτονικού και κατασκευαστικού έργου και όταν έχει υποβληθεί κοινοποίηση κατασκευής ή άλλων



EUROPEAN COMMISSION

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

κατασκευαστικών έργων όταν δεν απαιτείται απόφαση οικοδομικής άδειας ή όταν έχει εκδοθεί απόφαση νομιμοποίησης, που αναφέρεται στο άρθρο 49 παράγραφος 4 του νόμου περί κατασκευών της 7ης Ιουλίου 1994 και στις αποφάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 51 παράγραφος 4 του εν λόγω νόμου. Ωστόσο, οι νέες διατάξεις του κανονισμού μπορούν να εφαρμοστούν νωρίτερα κατόπιν αιτήματος ενός επενδυτή που υποβάλλεται στην αρμόδια αρχιτεκτονική και κατασκευαστική διοικητική αρχή εντός 21 ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού.

Οι ισχύουσες διατάξεις εφαρμόζονται στην περίπτωση σιδηροδρομικών επενδύσεων που αφορούν την κατασκευή ή την ανακατασκευή διασταυρώσεων σιδηροδρομικών γραμμών ή παρακαμπτήριων γραμμών με οδούς, για τις οποίες η διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση έργου ή σύμβασης κατασκευής έχει ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη ισχύος του σχεδίου κανονισμού. Ωστόσο, οι διατάξεις του προτεινόμενου κανονισμού θα εφαρμοστούν νωρίτερα κατόπιν αιτήματος επενδυτή που θα υποβληθεί στην αρμόδια αρχή αρχιτεκτονικής και κατασκευαστικής διοίκησης εντός 21 ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού.

Ο φορέας υλοποίησης του έργου αναφέρει επίσης ότι οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής, οι χρήστες σιδηροδρομικών παρακαμπτηρίων και οι διαχειριστές οδών προσαρμόζουν τις ισόπεδες διαβάσεις και τις ισόπεδες διαβάσεις πεζών στις απαιτήσεις που ορίζονται στο σχέδιο κανονισμού εντός 7 ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού. Το ανωτέρω χρονικό πλαίσιο δικαιολογείται από το γεγονός ότι υπάρχουν πάνω από δέκα χιλιάδες ισόπεδες διαβάσεις και ισόπεδες διαβάσεις πεζών στην Πολωνία και η προσαρμογή τους στις απαιτήσεις του σχεδίου κανονισμού θα συνεπάγεται σημαντική οργανωτική επιβάρυνση. Εκτιμάται ότι θα ήταν αδύνατο να γίνει σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Επιτρέπεται να διατηρηθούν οι κλίσεις των οδών που υπάρχουν σε ισόπεδες διαβάσεις πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Για τα επαναχρησιμοποιούμενα συστήματα διασταυρώσεων που κατασκευάστηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού, εάν δεν πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια 5 έως 7 του κανονισμού, σε περίπτωση αλλαγής της θέσης των συστημάτων, είναι δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων σύμφωνα με τις οποίες κατασκευάστηκαν.

9. Η ανάγκη θέσπισης του σχεδίου κανονισμού του Υπουργού Υποδομών σχετικά με τις τεχνικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι διασταυρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών και παρακαμπτήριων γραμμών με οδούς και η θέση τους, καθώς και οι τεχνικές προϋποθέσεις για τη χρήση τους, απορρέει από τη διατύπωση του άρθρου 66 του νόμου της 19ης Ιουλίου 2019 για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (Επίσημη Εφημερίδα 2024, σημείο 1411), εφεξής «νόμος για την προσβασιμότητα». Η εν λόγω διάταξη υποχρεώνει τον αρμόδιο για τις μεταφορές Υπουργό να εκδώσει, σε συμφωνία με τον Υπουργό αρμόδιο για την κατασκευή, το σχεδιασμό και τη χωροταξική ανάπτυξη και στέγαση, να εκδώσει εκτελεστικές διατάξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 2 σημείο 2 και παράγραφος 3 σημείο 2 του νόμου περί κατασκευών της 7ης Ιουλίου 1994 (Επίσημη Εφημερίδα 2024, σημείο 725, όπως τροποποιήθηκε) εντός 84 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου για την προσβασιμότητα.

10. Παραπομπές σε κείμενα αναφοράς: 2023/0445/PL

Τα κείμενα αναφοράς υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της προηγούμενης κοινοποίησης:
2023/0445/PL

11. Όχι

12.

13. Όχι

14. Όχι

15. Ναι

16.

Θέματα TBT: Όχι



EUROPEAN COMMISSION

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

Θέματα SPS: Όχι

Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Σημείο Επαφής οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535

Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu