



Teatise number : 2025/0145/PL (Poland)

Taristuministri määrus 202

Teatise saamise kuupäev : 14/03/2025

Ooteaja lõpp : 17/06/2025

Message

Sõnum 001

Komisjoni teade - TRIS/(2025) 0735

Direktiiv (EL) 2015/1535

Teavitamine: 2025/0145/PL

Liikmesriigi teade teksti kavandi kohta

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznamenie – 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 - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késésket - Non fa decorrere la mora - Atidėjimai 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.ET

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL ET 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 - Raudteetransport

5. Taristuministri määrus 2025. aasta ... tehniliste tingimuste kohta, millele peavad vastama raudteeliinide ja haruteede ristumiskohad teede ning nende asukohaga, samuti nende kasutamise tehniliste tingimuste kohta

6. Muude ehitiste puhul nõutavad tehnilised tingimused, sealhulgas nende asukohaga seotud tehnilised tingimused ja ehitiste kasutamise tehnilised tingimused.

7.



EUROPEAN COMMISSION

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

8. Määruse eelnõus süstematiseeritakse regulatiivseid sätteid. Lisatud on säte, mille kohaselt raudteeliinide ja haruteede ristumiskohtade projekteerimisel, ehitamisel, rekonstrueerimisel ja taastamisel ning nende kasutamisel tuleb arvestada kliimamuutustega seotud ohte, sealhulgas nende ristumiskohtade haavatavust kliimamuutuste suhtes. Väga oluline oli hinnata rahastuste haavatavust (kokkupuude ja vastupidavus) õnnetuste või looduskahjude suhtes ning nende tekkimise tõenäosust, samuti olulise kahjuliku keskkonnamõju tekkimise tõenäosust. Eespool esitatud hinnanguga arvestati 3. oktoobri 2008. aasta seaduse (keskkonnateabe esitamise ja selle kaitse, keskkonnakaitses üldsuse osalemise ning keskkonnamõju hindamise kohta) artikli 66 lõike 1 punkti 1 alapunktis g (2024. aasta ametlik väljaanne, punkt 1112, muudetud kujul).

Projekti elluviija on loobunud sätetest, mis käsitlevad vibratsiooni kahjulikku mõju hoonetele, mis asuvad ristmikute vahetus läheduses, ning vibratsiooni ja müra, mida nendes hoonetes viibijad kogeksid, kuna raudteeliinide ja haruteede ristumiskohtade suhtes kohaldatakse sellega seoses üldkohaldatavaid eeskirju.

Mõistete loetelu on täiendatud mõistetega „metsatee“ ja „kaitselise tähtsusega tee“ seoses F-klassi raudteeületuskohtade ja jalakäijate raudteeületuskohtade lisamisega.

Selleks et tagada vastavus 20. juuni 1997. aasta liiklusseaduse sätetega (2024. aasta ametlik väljaanne, punkt 1251), on ajakohastatud mõiste „raudteeületuskoht“ määratlust, mis hõlmab sõidukite ja isikute kataloogi täiendamist, ning lisatud mõiste „liiklussignaali“.

Selleks et tagada vastavus 21. märtsi 1985. aasta avalike teede seaduse (ametlik väljaanne 2024, punkt 320, muudetud kujul) sätetega, ei ole määruse eelnõus „teeprisma“ määratlust täpsustatud. Samal ajal on täpsustatud mõistet „raudteeületuskoha laius“.

Uue määruse eelnõu sätetes otsustas projektiarendaja kasutada mõistet „jalakäijate tee“, mitte mõistet „tee“, nagu seni on tehtud.

Lisaks kehtestatakse määruse eelnõuga sätted, mis tulenevad raudteeõnnetuste uurimise riikliku komisjoni (Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych) (edaspidi „PKBWK“) soovitudest, raudteetranspordi ameti presidendi (edaspidi „UTKi president“) järeldustest ning raudteetaristu ettevõtjate ja raudteeliinide kasutajate nõuetest.

Määruse eelnõu kohaselt kohaldatakse kaitse seisukohast oluliste avalike teede tehnilisi ja kaitsenõudeid käsitlevaid sätteid raudteeületuskoha osaks oleva raudteerööbastee, millel kulgeb kaitse seisukohast oluline tee või selle lõik, ehitamise või taastamise protsessi suhtes, samuti raudteeviadukti teegabariitide tehniliste tingimuste suhtes.

Kaitsepoliitilise tähtsusega teid käsitlevad sätted on eelkõige esitatud 21. märtsi 1985. aasta üldkasutatavate teede seaduses, taristuministri 24. juuni 2022. aasta määruses avalike teede tehniliste ja ehituseeskirjade kohta (Poola ametlik väljaanne, punkt 1518), ministrite nõukogu 25. juuli 2023. aasta määruses riigikaitse eesmärgil transpordi ettevalmistamise ja kasutamise tingimuste ja meetodi ning sõja ajal riigikaitse korraldamise kohta ning ametiasutuste pädevuse kohta nendes küsimustes (Poola ametlik väljaanne, punkt 1660) ning taristuministri 4. juuni 2024. aasta määruses nr 21 kaitsepoliitilise tähtsusega avalike teede tehniliste ja kaitsenõuete rakendamise kohta (Taristuministeeriumi ametlik väljaanne, punkt 28).

Veel üks erinevus, mis tuleb välja tuua kehtivate sätete vahel, mis käsitlevad tehnilisi tingimusi, millele peavad vastama raudteeliinide ja haruteede ristumiskohad ja nende asukoht, ning määruse eelnõu sätete vahel, on see, et loobutud on võimalusest turvata pöörväravatega ülekäigukohti, kuna need ei vasta puuetega inimestele esitatavatele nõuetele.

Samal ajal määrati kindlaks raudteeületuskohtadel asuvatele jalakäijate raudteeületuskohtadele ohutuslabürintide paigaldamise meetod ning näidati, millal võib jalakäijate raudteeületuskohtadel kasutada ohutuspiirdeid.

C-klassi raudteeületuskohtade puhul on võimalik kasutada mitteautomaatseid raudteeületuskohti, mida käitavad raudteetaristu-ettevõtja volitatud töötajad, haruraudtee kasutajad või raudteeveo-ettevõtjad, ning kitsarööpmeliste raudteeliinide puhul ka B-klassi raudteeületuskohtadel.

E-klassi jalakäijate raudteeületuskohad peavad olema turvatud viisil, mis võimaldab puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutel neid ohutult kasutada. Lisaks peavad E-klassi raudteeületuskohad vastama ühenduse nõuetele, mis on sätestatud koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes, mis käsitlevad puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu Euroopa Liidu raudteesüsteemile (piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK).

F-klassi raudteeületuskohtade puhul on välja jäetud raudteeületuskohad ja jalakäijate raudteeületuskohad kitsarööpmelistel raudteeliinidel ning metsa- ja sisemaanteede ääres asuvatel haruteedel (12. jagu).

Vastavalt § 14 lõikele 3 mõeldakse maanteeliikluse ja raudteeliikluse mahtu pädevate asutuste, raudteeõnnetuste riikliku uurimiskomisjoni või 28. märtsi 2003. aasta raudteetranspordiseaduse artiklis 28 m nimetatud raudteekomisjoni, maantee-ettevõtja või raudtee-ettevõtja taotlusel. Tuleb märkida, et mõistega „pädevad asutused“ viidatakse uurimist läbiiviivatele asutustele, st politseile ja prokuratuurile. Samuti on UTK juhatajal õigus nõuda maantee- ja raudteeliikluse



EUROPEAN COMMISSION

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

mahu kontrollimist oma kontrolliõiguse alusel vastavalt 28. märtsi 2003. aasta raudteetranspordi seadusele.

Punkti 17 täpsustati, määrates kindlaks teehaldajate, raudteetaristu-ettevõtjate ja raudtee haruteede kasutajate vastutuse ulatuse seoses nähtavustingimuste tagamisega raudteeületuskohtadel ja jalakäijate raudteeületuskohtadel, millele on osutatud määruse 3. lisas.

Paragrahvi 22 sõnastuse kohaselt peab juurdepääs B-klassi raudteeületuskohtadele olema rangelt kaitstud, nii et liiklejad ei saaks liikuda ümber suletud värava, kasutades selleks kas liiklussaari või eraldajaid, mille ehitus võimaldab neid hädaolukorras läbida. Kehtivate määrustega seati eespool nimetatud kaitsemeetmete kohaldamine sõltuvusse kohalikest tingimustest.

Punkti 23 sätteid on täiendatud kohustusega kontrollida raudteeületuskoha tehnilist seisukorda pärast raudteeliikluse juhtimisseadmete rikkert tingitud vahejuhtumeid, mis ei suuda hoiatada

ning kaitsta liiklejaid rongi eest, mis läheneb raudteeületuskohale või jalakäija raudteeületuskohale, mis on varustatud ülesõidusüsteemiga.

Paragrahvis 25 sätestatakse võimalus jätta ristmikud vähem kui 3 km kaugusele, kui olemasoleva ristmiku kõrvale ehitatakse uus ristmik, mis kujutab endast sama(de) rööpa/rööbaste ja sama tee lõikumist, kuid millel on paremad tehnilised/ohutustingimused.

§ 28 hõlmab raudteeületuskohtade puhul maanteetelje ristumisnurki raudteeliini või harutee teljega muuks klassiks kui D. Samuti täpsustatakse selles taastatavate raudteeületuskohtade tingimusi nii, et kui ristumisnurk ei vasta § 28 lõigetes 1-3 sätestatud nõuetele, ei halvene see võrreldes taastamisele eelnenud tingimustega.

Paragrahviga 56 hõlmatud eeskirjade kehtestamine võimaldab kasutada raudteeületuskohtadel takistuste tuvastamiseks nüüdisaegseid meetodeid, mille hulka kuuluvad induktsioonsilmused, radarisüsteem, infrapuna soojuskuvamine ja ultraheliandurid. Üks järelevalve allsüsteemi toimimise lahendusi on visuaalse ja häiresignaali edastamine kohalikele liikluskorralduskeskustele, mille töötajad otsustavad, kas peatada vastutulev rong või mitte. Teine lahendus on rongi peatamise menetluse algatamiseks jälgimise alamüsteemi poolt töölusallsüsteemile saadetav häiresignaal, mis edastatakse kas tõkkefoori abil ristumiskohas asuvatel semapritel või raadio teel vedurijuhi töölauale, kes otsustab rongi pidurdamise vajalikkuse. Raudteeületuskoha takistuste tuvasti on sel juhul ühendatud raudteeliikluse juhtimisseadmetega.

Paragrahvi 60 muudatus, mis puudutab A-klassi raudteeületuskohti, kus on labaväravad, või jalakäijate raudteeületuskohtadel, kus on labaväravad, kehtestatakse hoiatusaegade eristamine sõltuvalt sellest, kas raudteeületuskohta või jalakäijate raudteeületuskohta käitatakse selle asukohast või kaugusest. Muudatusettepanek on PKBWK soovitus, mis on lisatud aruandesse A18-klassi olulise raudteeõnnetuse uuringust, mis toimus 2. augustil 2018 A-klassi raudteeületuskohal Pierzyska-Gniezno liinil 43,141 km kaugusel raudteeliinil nr 353 Poznań Wschód - Skandawa (aruande nr PKBWK/04/2019).

§ 71 lõikesse 2 on lisatud liiklussignaalide aktiveerimise aste riikidele, mis sõltuvad raudteeületuskoha automaatsetes raudteeületuskohtades kasutatavatest jaama liikluskorraldusseadmetest.

Raudteetaristu-ettevõtjate ja manöövrivõtte kasutajate taotlusel nõutakse paragrahvis 79 nüüd märkide A-9 „Tõkkepuuga raudteeülesõidukoht“ ja A-10 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“ alla nõuetekohase teabetahvli T-7 paigaldamist B- ja C-klassi raudteeülesõidukohale, näidates raudteeülesõidukoha teede ja teede paigutust, mis teavitab liiklejaid sellest, et raudteeülesõidukohal on foor automaatne.

Määruse eelnõu sisaldab sätet (§ 82), mis võimaldab teehaldajatel täiendavalt märgistada raudteeületuskohti aktiivsete märkide, muudetava sisuga märkide või muudetava sisuga tekstitahvlitega ning kasutada horisontaalseid märke, milleks on rõhtribad, kiiruspiirikud ja teekatte lisavärvid. See säte kehtestati UTK presidendi taotlusel, kes juhtis tähelepanu sellele, et kuvatavate sõnumite muutuv sisu püüab juhtide tähelepanu, parandab keskendumist ja takistab liiga mugavalt sõitmist. Lisaks võib raudteeületuskohtade ohutust suurendada horisontaalse raudteeületuskoha märgistamine liiklust rahustavate liinide (täristid), kiirustõkete või teepinna täiendava värvimise abil. Heliefekti ja vibratsiooni tekitavatest materjalidest valmistatud kiirumähiste ja -märkide olemasolu mõjutab juhi taju, suurendab tema tähelepanelikkust ja suunab teda seetõttu raudteeületuskohal tähelepanelikumalt sõitma. Erivärvide kasutamine otse raudteeülesõidukohal olevatel tee- ja jalakäijapindadel võib samuti aidata parandada ohutust.

Eeskirja 3. lisa tabelis 1 on täiendatud raudteeületuskohtade nähtavust sõidukijuhtide jaoks kiirustel alla 60 km/h.

Lisaks on ilmnenud nähtavuskolmnurkadega seotud tõlgendamisprobleemide tõttu selgitatud probleeme seoses nähtavuskolmnurkadega D-klassi ristumiskohtades.

Õigusnormid, mis kujutavad endast uusi lahendusi või muudavad selles valdkonnas olemasolevaid lahendusi, võimaldavad kohaldada rangemaid tehnilisi standardeid, mille tulemuseks on veelgi ohutum raudteevedu, mis parandab



EUROPEAN COMMISSION

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

raudtee- ja maanteeliikluse ohutust raudteeületuskohtadel ning jalakäijate raudteeületuskohtadel.

Määruse eelnõu paragrahvi 91 kohaselt jõustub määrus 14 päeva pärast alates selle avaldamist vastavalt 20. juuli 2000. aasta normatiivaktide ja teatavate muude õigusaktide avaldamise seaduse (2019. aasta ametlik väljaanne, punkt 1461) artikli 4 lõikele 1.

Vastavalt määruses sätestatud üleminekusätetele kohaldatakse kehtivaid sätteid raudteeliinide või haruteede lõikumiste suhtes teedega, mille kohta on enne määruse jõustumist esitatud järgmist liiki taotlused: ehitusloa saamiseks, täiendavaks otsustamiseks, millega kiidetakse heaks krundi- või maaarendusprojekt või arhitekti- ja ehitusprojekt, ehitusloa muutmise kohta, samuti juhul, kui on tehtud otsus ehitusloa kohta või eraldi otsus, millega kiidetakse heaks maatükk või maaarendusprojekt või arhitektuuri- ja ehitusprojekt, ning kui on esitatud teade ehitustööde või muude ehitustööde kohta, kui ehitusloa otsust ei ole vaja teha või kui on tehtud 7. juuli 1994. aasta ehitusseaduse artikli 49 lõikes 4 osutatud legaliseerimise otsus ja selle seaduse artikli 51 lõikes 4 osutatud otsused. Määruse uusi sätteid võib siiski kohaldada varem, kui rahastaja esitab pädevale arhitektuuri- ja ehitusvaldkonna haldusasutusele taotluse 21 päeva jooksul alates määruse jõustumisest.

Olemasolevaid sätteid kohaldatakse raudteetaristute suhtes, mis hõlmavad raudteeliinide või haruteedega ristumiskohtade ehitamist või taastamist, mille pakkumismenetlus projekti või ehituslepingu sõlmimiseks lõpetati enne määruse eelnõu jõustumist. Väljapakutud määruse sätteid siiski kohaldatakse varem, kui rahastaja esitab pädevale arhitektuuri- ja ehitusvaldkonna haldusasutusele taotluse 21 päeva jooksul alates määruse jõustumisest.

Projekti elluviija märgib ka, et raudteetaristu majandajad, raudtee manöövrivede kasutajad ja teehaldajad kohandavad raudteeületuskohti ning raudteeülekäigukohti määruse eelnõus sätestatud nõuetele seitsme aasta jooksul määruse jõustumisest arvates. Eespool nimetatud ajakava on põhjendatud asjaoluga, et Poolas on üle kümne tuhande raudteeületuskoha ja jalakäijate raudteeületuskoha ning nende kohandamine määruse eelnõu nõuetega toob kaasa märkimisväärse halduskoormuse. Hinnanguliselt oleks seda võimatu teha varem. Enne määruse jõustumist on ülesõidukohtadel olemasolevate teekallete jätmine lubatud. Enne kavandatava määruse jõustumist ehitatud korduvkasutatavate ületussüsteemide puhul, kui need ei vasta määruse 5.-7. peatükis sätestatud nõuetele, on süsteemide asukoha muutmise korral võimalik kohaldada sätteid, mille kohaselt need ehitati.

9. Vajadus kehtestada taristuministri määruse eelnõu

tehniliste tingimuste kohta, millele raudteeliinide ja haruraudteede ristumiskohad peavad vastama, ja nende asukoht ning nende kasutamise tehnilised tingimused tulenevad 19. juuli 2019. aasta seaduse (erivajadustega isikutele juurdepääsu tagamise kohta) (Poola ametlik väljaanne 2024, punkt 1411) (edaspidi „juurdepääsetavuse seadus“) artikli 66 sõnastusest.

Nimetatud säte kohustab transpordi eest vastutavat ministrit väljastama:

kokkuleppel ehituse, planeerimise,

ruumiline arengu ja elamumajanduse eest vastutava ministriga, 7. juuli 1994. aasta ehitusseaduse (ametlik väljaanne 2024, punkt 725, muudetud kujul) artikli 7 lõike 2 punkti 2 ja lõike 3 punkti 2 alusel kehtestatud rakendussätted 84 kuu jooksul alates ligipääsetavuse seaduse jõustumisest.

10. Viited eelnõuga seotud tekstidele: 2023/0445/PL

Eelmise teatise alusel esitati viitetekstid:

2023/0445/PL

11. Ei

12.

13. Ei

14. Ei

15. Jah



EUROPEAN COMMISSION

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

16.

TBT aspekt: Ei

SPS aspekt: Ei

Euroopa Komisjon

Direktiivi (EL) 2015/1535 üldine kontaktinfo

e-post: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu