



EUROPEAN COMMISSION

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

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Anmältningsnummer : 2025/0145/PL (Poland)

Infrastrukturministerns förordning av den ... 2025 om de tekniska villkor som ska uppfyllas av korsningar av järnvägslinjer och sidospår med vägar och deras placering samt de tekniska villkoren för deras användning

Inkommet datum : 14/03/2025

Slut på frysning : 17/06/2025

Message

Meddelande 001

Meddelande från kommissionen - TRIS/(2025) 0735

Direktiv (EU) 2015/1535

Anmälan: 2025/0145/PL

Anmälan av ett utkast till text från en medlemsstat

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 - 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.SV

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL SV 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 - Järnvägstransport

5. Infrastrukturministerns förordning av den ... 2025 om de tekniska villkor som ska uppfyllas av korsningar av järnvägslinjer och sidospår med vägar och deras placering samt de tekniska villkoren för deras användning



EUROPEAN COMMISSION

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

6. nödvändiga tekniska villkor för andra byggnadsverk, inklusive tekniska villkor för deras placering, och tekniska villkor för användningen av byggnadsverk

7.

8. I utkastet till förordning systematiseras lagbestämmelser. En bestämmelse har införts om att man vid utformning, uppförande, ombyggnad och renovering av korsningar av järnvägslinjer och sidospår med vägar, samt vid användningen av dessa, måste ta hänsyn till de risker som är förknippade med klimätförändringar, inbegripet dessa korsningars sårbarhet för klimätförändringar. En bedömning av investeringarnas sårbarhet (exponering och motståndskraft) för olyckor eller katastrofer och risken för att de inträffar, samt sannolikheten för att betydande negativa effekter på miljön uppstår, var av avgörande betydelse. Ovanstående bedömning beaktades i artikel 66.1.1 g i lagen av den 3 oktober 2008 om tillhandahållande av information om miljön och dess skydd, allmänhetens deltagande i miljöskydds- och miljökonsekvensbedömningar (Polens officiella tidning 2024, punkt 1112, i dess ändrade lydelse).

Projektansvarig har avstått från bestämmelserna om de skadliga effekterna av vibrationer på byggnader i närheten av korsningar och vibrationer och buller som människor som vistas i dessa byggnader skulle utsättas för på grund av att korsningar av järnvägslinjer och sidospår med vägar omfattas av allmänt tillämpliga bestämmelser i detta avseende. Begreppslistan har kompletterats med definitionen av "skogsväg" och "väg av defensiv betydelse" med anledning av införandet av inkluderingar med avseende på plankorsningar i klass F och plankorsningar för fotgängare.

För att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i vägtrafiklagen av den 20 juni 1997 (Polens officiella tidning 2024, punkt 1251) har definitionen av "plankorsning för fotgängare", som består av en utvidgning av katalogen över fordon och personer, uppdaterats, och definitionen av "trafiksignal" har lagts till.

För att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i lagen om allmänna vägar av den 21 mars 1985 (Polens officiella tidning 2024, punkt 320, i dess ändrade lydelse) har definitionen av "vägprisma" inte specificerats i utkastet till förordning. Samtidigt har termen "plankorsningsbredd" specificerats ytterligare.

I bestämmelserna i det nya utkastet till förordning beslutade den projektansvarige att använda termen "gångväg" och inte termen "gångbana", vilket hittills har varit fallet.

Genom utkastet till förordning införs dessutom bestämmelser som följer av rekommendationerna från den statliga kommissionen för utredning av järnvägsolyckor (Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych), nedan kallad "PKBWK", slutsatserna från ordföranden för byrån för järnvägstransporter, nedan kallad "ordföranden för UTK", samt kraven från förvaltare av järnvägsinfrastruktur och användare av järnvägsspår.

I enlighet med utkastet till förordning ska bestämmelserna om tekniska krav och försvarskrav för allmänna vägar av defensiv betydelse tillämpas på byggandet eller ombyggnaden av ett järnvägsspår som utgör en del av en plankorsning på vilken en väg av defensiv betydelse eller en del därav löper, samt på de tekniska villkoren för spårvidder under en järnvägsviadukt. Bestämmelserna om vägar av defensiv betydelse återfinns särskilt i lagen om allmänna vägar av den 21 mars 1985, infrastrukturministerns förordning av den 24 juni 2022 om tekniska föreskrifter och byggföreskrifter för allmänna vägar (Polens officiella tidning, punkt 1518), ministerrådets förordning av den 25 juli 2023 om villkor och metoder för förberedelse och användning av transporter för statliga försvarsändamål samt för statens försvar i krigstid samt myndigheternas behörighet i dessa frågor (Polens officiella tidning, punkt 1660) och infrastrukturministerns förordning nr 21 av den 4 juni 2024 om genomförande av tekniska krav och försvarskrav för allmänna vägar av defensiv betydelse (infrastrukturministeriets officiella tidning, punkt 28).

En annan skillnad som bör påpekas mellan de befintliga bestämmelserna om de tekniska villkor som ska uppfyllas av korsningar av järnvägslinjer och sidospår med vägar och deras placering och bestämmelserna i utkastet till förordning är att möjligheten att säkra plankorsningar för fotgängare med vändkorsningar har övergivits eftersom de inte uppfyller kraven för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt fastställdes metoden för att inrätta säkerhetslabrynter vid plankorsningar för fotgängare över järnvägsspår och det angavs när säkerhetsbarriärer vid plankorsningar för fotgängare får användas.

När det gäller plankorsningar av klass C är det möjligt att använda icke-automatiska plankorsningssystem som drivs av behöriga anställda hos förvaltare av järnvägsinfrastruktur, användare av sidospår eller järnvägstransportföretag, och när det gäller järnvägslinjer med smal spårvidd även vid plankorsningar av klass B.

Plankorsningar för fotgängare i klass E behöver säkras på ett sätt som gör att personer med funktionsnedsättning eller personer med nedsatt rörlighet kan använda dem på ett säkert sätt. Dessutom måste korsningar av klass E uppfylla de



EUROPEAN COMMISSION

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

gemenskapskrav som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet (TSD PRM).

När det gäller plankorsningar av klass F undantas plankorsningar och plankorsningar för fotgängare på järnvägslinjer med smalspårvidd och sidospår längs skogsvägar och inre vägar (avsnitt 12).

Enligt avsnitt 14.3 ska mätningar av volymen för vägtrafik och järnvägstrafik utföras på begäran av behöriga myndigheter, Statens utredningskommission för järnvägsolyckor eller den järnvägskommission som avses i artikel 28 m järnvägstransportlagen av den 28 mars 2003, en väghållare eller en järnvägsförvaltare. Det bör noteras att begreppet "behöriga myndigheter" ska förstås som de myndigheter som genomför utredningen, dvs. polisen, åklagarmyndigheten. UTK:s ordförande har också rätt att begära att en inspektion av väg- och järnvägstrafikvolym genomförs inom ramen för deras rätt till kontroll enligt järnvägstransportlagen av den 28 mars 2003.

Avsnitt 17 har förtydligats genom fastställande av ansvarsomfattningen för väghållare, förvaltare av järnvägsinfrastruktur och användare av sidospår när det gäller att säkerställa siktförhållandena vid plankorsningar och plankorsningar för fotgängare som anges i bilaga 3 till förordningen.

Enligt ordalydelsen i avsnitt 22 ska tillträdet till plankorsningar av klass B vara strikt säkrat på ett sådant sätt att vägtrafikanter hindras från att gå runt en stängd stånggrind, antingen genom att använda trafiköar eller separatorer vars konstruktion gör det möjligt att passera genom dem i en nödsituation. De nuvarande förordningarna gjorde tillämpningen av ovan nämnda skyddsåtgärder avhängig av lokala förhållanden.

Bestämmelserna i avsnitt 23 har kompletterats med en skyldighet att kontrollera det tekniska skicket på en plankorsning efter incidenter till följd av fel på anordningar för järnvägstrafikstyrning som inte varnar

och skyddar trafikanterna från tåg som närmar sig en plankorsning eller en plankorsning för fotgängare utrustad med ett korsningssystem.

I avsnitt 25 införs möjligheten att lämna korsningar på ett avstånd av mindre än 3 km när en ny korsning som utgör en korsning mellan samma spår med samma väg men med bättre tekniska förhållanden/säkerhetsförhållanden byggs bredvid en befintlig korsning.

Avsnitt 28 förlänger vägaxelns korsningsvinklar med spåraxeln på en järnvägslinje eller sidospår för plankorsningar av annan klass än D. Det specificerar också tillståndet för plankorsningar som omfattas av ombyggnad så att korsningsvinkeln, när den inte uppfyller kraven i avsnitt 28.1–28.3, inte försämras jämfört med förhållandena före ombyggnaden.

Införandet av föreskrifter som omfattas av 56 § kommer att göra det möjligt att använda moderna metoder för att upptäcka hinder vid plankorsningar, bland annat induktionsslingor, ett radarsystem, infraröd värmeavbildning och ultraljudssensorer. En av lösningarna i delsystemet för övervakningsfunktion är överföring av en visuell och larmsignal till lokala trafikledningscentraler, vars personal bestämmer om ett mötande tåg ska stoppas eller inte. En annan lösning är en larmsignal som sänds av delsystemet för övervakning till delsystemet för bearbetning, som initierar tågstoppsförfarandet antingen genom att tillhandahålla en stoppsignal på semaforerna i korsningen, eller genom att skicka ett larmmeddelande via radio till förarens skrivbord som fattar beslut om att genomföra tågstoppsförfarandet. Systemet för att upptäcka hinder i plankorsningar är i detta fall anslutet till anordningarna för järnvägstrafikkontroll.

Genom ändringen av avsnitt 60, när det gäller tiden för förhandsvarning vid plankorsningar av klass A med stånggrindar eller plankorsningar för fotgängare med stånggrindar, införs en åtskillnad i fråga om varningstider beroende på om plankorsningen eller plankorsningen för fotgängare manövreras från sin plats eller från ett avstånd. Ändringen är en rekommendation från PKBWK som ingår i rapporten från undersökningen av en betydande järnvägsolycka av klass A18 som ägde rum den 2 augusti 2018 vid en plankorsning av klass A, belägen på sträckan Pierzyska-Gniezno, vid 43,141 km av järnvägslinje nr 353 Poznań Wschód – Skandawa (rapport nr PKBWK/04/2019).

I avsnitt 71(2) har tillståndet för aktivering av trafiksignaler lagts till de tillstånd som är beroende av stationära trafikstyrningsanordningar i automatiska plankorsningssystem.

På begäran av förvaltare av järnvägsinfrastruktur och användare av sidospår kräver avsnitt 79 nu att en T-7-informationsskylt placeras under skyltarna A-9 "järnvägs korsning med barriär" och A-10 "järnvägs korsning utan barriär" vid plankorsningar av klass B och C som anger spårens och vägens utformning vid korsningen, vilket informerar trafikanterna om att trafiksignalen vid korsningen i fråga är automatisk.

Utkastet till förordning innehåller en bestämmelse (avsnitt 82) som gör det möjligt för väghållare att dessutom markera plankorsningar med aktiva skyltar, skyltar med variabelt innehåll eller texttavlor med variabelt innehåll och genom att använda horisontella skyltar i form av räfflade remsor, farthinder och extra vägbeläggningsfärger. Denna bestämmelse infördes på begäran av UTK:s ordförande, som påpekade att det varierande innehållet i de visade meddelandena väcker



EUROPEAN COMMISSION

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

förarens uppmärksamhet, ökar koncentrationen och förhindrar att föraren kör ur minnet. Dessutom kan användningen av horisontell plankorsningsmärkning med hjälp av trafikdämpande linjer (räfflade remsor), farthinder eller extra vägbeläggningfärger öka säkerheten vid plankorsningar. Förekomsten av farthinder och skyltar tillverkade av material som orsakar en akustisk effekt och vibrationer i det ögonblick de körs på påverkar förarens uppfattningsförmåga, ökar deras vaksamhet och får dem följaktligen att köra genom en plankorsning mer uppmärksam. Användningen av specialfärger på väg- och gångytor direkt på plankorsningar kan också bidra till att förbättra säkerheten.

Tabell 1 i bilaga 3 till förordningen kompletterar plankorsningarnas synlighet för fordonsförare vid hastigheter under 60 km/h.

På grund av de framväxande tolkningsproblemen när det gäller synlighetstrianglar har dessutom frågor som rör synlighetstrianglar vid korsningar i klass D klargjorts.

De rättsliga bestämmelserna, som utgör nya lösningar eller ändrar de befintliga lösningarna på detta område, kommer att göra det möjligt att tillämpa högre tekniska standarder, vilket kommer att leda till ökad säkerhet inom järnvägstransporterna, vilket leder till ökad säkerhet för järnvägstrafiken och vägtrafiken vid plankorsningar och plankorsningar för fotgängare.

Enligt avsnitt 91 i utkastet till förordning träder den i kraft 14 dagar efter offentliggörandet, i enlighet med artikel 4.1 i lagen av den 20 juli 2000 om offentliggörande av normativa rättsakter och vissa andra rättsakter (Polens officiella tidning 2019, punkt 1461).

I enlighet med övergångsbestämmelserna i förordningen kommer de befintliga bestämmelserna att gälla för korsningar av järnvägslinjer eller sidospår med vägar för vilka följande typer av ansökningar har lämnats in före förordningens ikraftträdande: för bygglov, för ett separat beslut om godkännande av ett tomt- eller markutvecklingsprojekt eller ett arkitekt- och byggprojekt, för en ändring av ett bygglov, samt när ett beslut om bygglov eller ett separat beslut om godkännande av ett tomt- eller markutvecklingsprojekt eller ett arkitekt- och byggprojekt har utfärdats, och när en anmälan om uppförande eller andra byggnadsarbeten har lämnats in när inget beslut om bygglov krävs, eller när ett beslut om legalisering enligt artikel 49.4 i bygglagen av den 7 juli 1994 och de beslut som avses i artikel 51.4 i den lagen har utfärdats. De nya bestämmelserna i förordningen kan dock tillämpas tidigare på en investerares begäran som lämnas in till den behöriga arkitekt- och byggförvaltningsmyndigheten inom 21 dagar efter det att förordningen har trätt i kraft. De befintliga bestämmelserna ska tillämpas på järnvägsinvesteringar som omfattar uppförande eller ombyggnad av korsningar av järnvägslinjer eller sidospår med vägar, för vilka anbudsförfarandet för tilldelning av ett projekt eller byggkontrakt slutfördes innan utkastet till förordning trädde i kraft. Bestämmelserna i den föreslagna förordningen kommer dock att tillämpas tidigare på en investerares begäran som lämnas in till den behöriga myndigheten för arkitektur- och byggnadsförvaltning inom 21 dagar från dagen för förordningens ikraftträdande.

Den projektansvarige anger också att förvaltare av järnvägsinfrastruktur, användare av sidospår och väghållare ska anpassa plankorsningar och plankorsningar för fotgängare till de krav som anges i utkastet till förordning inom sju år från förordningens ikraftträdande. Ovanstående tidsram motiveras av det faktum att det finns över tiotusen plankorsningar och plankorsningar för fotgängare i Polen, och anpassningen av dem till kraven i utkastet till förordning kommer att medföra en betydande organisatorisk börda. Det uppskattas att det skulle vara omöjligt att göra det på kortare tid. Det är tillåtet att lämna väglutningar på plankorsningar som är befintliga innan förordningen träder i kraft. För återanvända korsningssystem som byggdes innan den föreslagna förordningen träder i kraft, om de inte uppfyller kraven i kapitlen 5-7 i förordningen, i händelse av en ändring av lokaliseringen av systemen, är det möjligt att tillämpa de bestämmelser i enlighet med vilka de byggdes.

9. Behovet av att anta infrastrukturministerns utkast till förordning

om de tekniska villkor som ska uppfyllas av korsningar av järnvägslinjer och sidospår med vägar och deras placering samt de tekniska villkoren för deras användning följer av ordalydelsen i artikel 66 i lagen av den 19 juli 2019 om säkerställande av tillgänglighet för personer med särskilda behov (Polens officiella tidning 2024, punkt 1411), nedan kallad tillgänglighetslagen.

Enligt denna bestämmelse är transportministern skyldig att utfärda,

i samförstånd med ministern med ansvar för byggande, planering

och fysisk utveckling och bostäder, genomförandebestämmelser som antagits enligt artikel 7.2.2 och 7.3.2 i bygglagen av den 7 juli 1994 (Polens officiella tidning 2024, punkt 725, i dess ändrade lydelse) inom 84 månader från dagen för ikraftträdandet av tillgänglighetslagen.



EUROPEAN COMMISSION

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

10. Hänvisningar till grundtexter: 2023/0445/PL

Referenstexter lämnades in i den tidigare anmälan:
2023/0445/PL

11. Nej

12.

13. Nej

14. Nej

15. Ja

16.

TBT-aspekt: Nej

SPS-aspekt: Nej

Europeiska kommissionen

Kontaktadress Direktiv (EU) 2015/1535

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