

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**REGLEMENTĂRI PRIVIND
ZONELE DE SIGURANȚĂ
FEROVIARĂ ÎNTR-O SERIE
DE STATE MEMBRE ALE
UNIUNII EUROPENE**

studiu documentar

noiembrie 2022

Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă au caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

Documentele legislative oficiale au fost consultate în limba de origine, iar traducerea informațiilor relevante selectate nu reprezintă o traducere oficială, fiind furnizată ca un mijloc de înțelegere a unui document original, scris în altă limbă.

Baza de date cuprinzând totalitatea studiilor elaborate de Direcția studii și documentare legislativă poate fi accesată prin intermediul paginii de Intranet a Camerei Deputaților la adresa: <http://www.cdep.ro/infoparl/dip.studii?par1=2021>

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu
Consilier Parlamentar - Direcția studii și documentare legislativă
Palatul Parlamentului, str. Izvor nr.2-4, sect.5, București
Tel: 021.316.03.65; 021.414.13.50/ 51, Interior 1350/1349, camera 5070
E-mail: doc@cdep.ro

CUPRINS

AUSTRIA	5
BELGIA.....	5
BULGARIA	6
CEHIA	6
CROAȚIA.....	6
DANEMARCA.....	7
FINLANDA.....	7
FRANȚA	8
GERMANIA.....	8
IRLANDA	9
ITALIA.....	9
LETONIA	9
LITUANIA	10
PORTUGALIA	10
POLONIA.....	11
SLOVENIA.....	11
SLOVACIA.....	11
SPANIA.....	12
SUEDIA.....	12
ȚĂRILE DE JOS	13
UNGARIA	13
BIBLIOGRAFIE	14

ABSTRACT

La nivel european, Directiva nr. 2016/798 privind siguranța feroviară¹ are rolul de a spori siguranța feroviară la nivelul întregii UE, revizuiind rolul autorităților naționale de siguranță (ANS) și realocând responsabilitățile între acestea și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

Directiva stabilește o serie de măsuri pentru asigurarea dezvoltării și ameliorării siguranței și a unui acces îmbunătățit pe piață pentru serviciile de transport feroviar, inclusiv:

- stabilirea statutului agenției ca organism care emite certificate de siguranță întreprinderilor feroviare care funcționează în mai multe state membre UE;
- definirea responsabilităților diferitelor organisme implicate în sistemul feroviar al UE;
- elaborarea de obiective și metode comune de siguranță în vederea eliminării normelor naționale și, astfel, a barierelor din calea dezvoltării unui spațiu feroviar unic european;
- stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;
- cerința instituirii în fiecare stat membru UE a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare;
- definirea unor principii comune pentru gestionarea și controlul siguranței feroviare.

În ceea ce privește zonele de siguranță feroviară, prevederile legale diferă în funcție de reglementările interne din fiecare stat membru.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32016L0798>

AUSTRIA

Legea feroviară (1957), cu modificările ulterioare, prevede că zona de siguranță este reprezentată:

1. de o porțiune de teren în care construirea de imobile este interzisă și
2. de o porțiune de teren considerată ca fiind cu risc de construire².

Conform § 42, zona interzisă de construire este o fâșie de 12 metri măsurată de la axa exterioară a căii ferate, inclusiv în zonele unde sunt amplasate stații de cale ferată.

Construcția de sisteme non-feroviare este permisă numai dacă se ajunge la un acord între antreprenorul de construcții și compania feroviară sau dacă autoritatea feroviară responsabilă a eliberat o autorizație specială.

Conform § 43, zona cu risc se situează la o distanță de 25 m de calea ferată electrificată, la minim 5 m de la axul stâlpului de înaltă tensiune care alimentează linia. În această zonă, este interzisă desfășurarea de activități de amenajare și construirea de instalații, dacă acest lucru ar putea pune în pericol funcționarea sigură și regulată a căii ferate. Obținerea unei aprobări de la autoritatea feroviară competentă sau încheierea unui acord cu compania feroviară este posibilă numai dacă se iau măsurile de precauție corespunzătoare.

BELGIA

Regulile referitoare la distanța dintre plantațiile de pomi și șinele căii ferate se regăsesc la art. 20 din Legea din 27 aprilie 2018 privind poliția căilor ferate. Vegetația trebuie menținută la o înălțime cu 1,5 metri mai mică decât distanța dintre piciorul acesteia și cea mai apropiată șină. Vegetația situată în spatele pereților de protecție ridicați de-a lungul căilor ferate trebuie menținută la aceeași înălțime cu acești pereți. Pentru tronsoanele în care viteza autorizată este mai mare de 22 km/h, este permisă doar prezența plantelor erbacee la o distanță de 25 de metri de cea mai apropiată șină.

În conformitate cu art. 21, § 1 din lege, este interzisă - fără aprobarea scrisă a administratorului infrastructurii de exploatare - ridicarea structurilor la mai puțin de 5 metri de șina exterioară, dacă patul căii se află la același nivel cu cel al parcelei adiacente, de piciorul terasamentului sau de capul terasamentului pentru o pistă segmentată³.

² <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302&Artikel=&Paragraf=42&Anlage=&Uebergangsrecht=>

³ <https://www.mosal-immobilier.be/articles/proprietaire-terrain-le-long-du-chemin-de-fer-plantations-constructions>

BULGARIA

Potrivit prevederilor art. 4 din Legea privind transportul feroviar⁴, infrastructura feroviară are pe ambele părți ale sale un cadru de limitare, care este situat la 60 m de axul căii ferate definitive sau la 100 m de acesta - pentru liniile de cale ferată în formă de trunchi, construite pentru o viteză mai mare de 160 km pe oră.

În alte situații, cadrul de limitare al construcțiilor este determinat de planurile de urbanism. Zona de excludere minimă este de 6 m față de șină, măsurată orizontal și perpendicular pe axa căii ferate.

Ministrul transporturilor, tehnologiei informației și comunicațiilor stabilește prin ordonanță activitățile care pot fi desfășurate în zona de excludere a liniei respective, care este stabilită de constructorul liniei, precum și structurile/clădirile care pot fi construite și reconstruite.

CEHIA

În sensul Legii nr. 266/1994 cu privire la căile ferate, cu modificările ulterioare, zona de protecție a liniei constă dintr-un spațiu situat pe ambele părți ale căii ferate, ale cărei limite sunt, pentru căile ferate naționale și regionale, de 60 m față de axa căii exterioare, dar cel puțin 30 m de ultima linie exterioară⁵.

Orice construcție sau activitate în zona de protecție a căii ferate sau în perimetrul căii ferate trebuie analizată în mod corespunzător împreună cu Administrația căilor ferate, chiar și în cazurile în care, conform § 103 din Legea construcțiilor nr. 183/2006, nu sunt necesare autorizații de construire și notificări.

CROAȚIA

Potrivit prevederilor Legii privind condițiile generale de construcție în zona de protecție a căii ferate, art. 8 menționează că în cazul în care linia de cale ferată este situată pe terasamente de până la 0,5 m înălțime, distanța dintre clădire și calea ferată trebuie să fie de cel puțin 12 m față de axa căii ferate, dar nu la mai puțin de 5 m de stâlpii de curent electric⁶.

În cazul în care linia de cale ferată se află pe un alt tip de terasament, se pot construi clădiri la o distanță de cel puțin 6 m de la piciorul terasamentului, dar nu mai puțin de 12 m de axa căii ferate, cu dovada stabilizării terasamentului.

În cazul în care linia de cale ferată este amplasată în curbă, construcțiile trebuie amplasate la o distanță de siguranță de cel puțin 12 m de marginea curbei. În mod excepțional, distanța prevăzută mai sus poate fi mai mică de 12 m, dar nu mai mică de 6 m, cu dovada stabilizării taluzelor (suprafață înclinată care mărginește

⁴ <https://lex.bg/en/laws/ldoc/2134950912>

⁵ <https://www.spravazeleznic.cz/orpha/ochranne-pasmo-drahy>

⁶ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2010_07_93_2609.html

lateral un rambleu sau un debleu) împotriva alunecărilor de teren și dovada stabilizării zonei împotriva cutremurelor.

Clădirile pot fi construite cu aprobare în afara liniei de cale ferată și la o distanță mai mică de 12 m față de axa ei sau la 5 m față de instalația electrică, cu condiția ca respectiva construcție să reziste la un cutremur intens cu magnitudine mare, pentru ca eventuala demolare a construcției, care este afectată de cutremur, să nu pună în pericol linia de cale ferată.

DANEMARCA

Ordinul executiv nr. 814/2022 privind regulile tehnice de siguranță ale administratorilor de infrastructură pe calea ferată stabilește cerințele necesare pentru regulile de siguranță tehnică ale administratorilor din domeniul infrastructurii feroviare, precum și modul de solicitare la gestionarea independentă a regulilor tehnice de securitate⁷.

Nu sunt menționate valori privind o distanță minimă a clădirilor față de calea ferată sau alte distanțe privind o zonă de securitate, cu excepția distanței de 6 m de calea ferată la care se pot planta arbori.

FINLANDA

Zona de protecție a căii ferate promovează utilizarea în siguranță a acesteia, iar dimensiunea ei se regăsește în Legea căilor ferate. Zona protejată reprezintă o porțiune de teren din afara zonei feroviare, cu o dimensiune definită. Prin urmare, aria protejată nu face parte din zona feroviară deținută de statul finlandez (și gestionată de Agenția căilor ferate din Finlanda) dar proprietarul acestei zone trebuie să mențină aria protejată⁸.

În aria protejată există restricții de utilizare a proprietății, precum cele legate de construcția de clădiri și alte structuri locuibile, iar Agenția căilor ferate are dreptul să îndepărteze vegetația care poate afecta siguranța traficului feroviar.

În baza Legii căilor ferate, zona de protecție se extinde pe o distanță de 30 m de la axul central al căii ferate sau de la linia exterioară, dacă există mai multe linii. Distanța maximă poate fi de 50 m.

Zona protejată nu este marcată pe teren, fiind menționată în registrele imobiliare ca restricție de utilizare a terenului pentru proprietățile pe care se întinde aria protejată.

În această arie protejată, conform legii, există o interdicție de păstrare a clădirilor, structurilor și echipamentelor, precum și restricții privind acțiunile ce vizează modificarea suprafeței solului. Cu toate acestea, aria protejată poate fi folosită în continuare, iar clădirile existente pot fi întreținute în mod obișnuit. De

⁷ <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsmraader/jernbanesikkerhed/Ansoeg-om-godkendelse-og-tilladelse/Godkendelse-af-tekniske-sikkerhedsregler>

⁸ <https://vayla.fi/vaylista/rataverkko/rautatie-suoja-alue>

asemenea, interdicțiile și restricțiile privind aria protejată nu împiedică dezvoltarea proprietății.

Interzicerea păstrării unei clădiri, structuri și/sau echipamente în aria protejată, se aplică, de exemplu, unei clădiri a cărei utilizare poate pune în pericol siguranța traficului rutier sau feroviar sau poate afecta întreținerea căilor ferate. Interdicția nu se aplică păstrării și utilizării clădirilor, depozitelor, gardurilor sau altor structuri sau echipamente construite înainte de data de 15 august 2016, în aria protejată.

Restricțiile procedurale interzic modificarea formei terenului, drenarea sau alte lucrări de excavare în zona protejată, dacă aceste modificări pot să conducă la punerea în pericol a siguranței circulației rutiere sau feroviare. Restricțiile menționate trebuie luate în considerare atunci când, de exemplu, în aria protejată sunt planificate și implementate proiecte de construcții de clădiri sau lucrări de excavare și de drenaj.

FRANȚA

Articolul L. 2231-5 din Codul transporturilor a prevăzut, inițial, interzicerea construirii la o distanță de 2 m de calea ferată⁹. Această regulă a vizat doar construcțiile realizate de-a lungul liniei de cale ferată - cu excepția celor construite deasupra sau de o parte și de alta a șinelor aflate în tuneluri. După modificare, art. 2231-5 prevede că orice terasament, excavare sau fundație aflate lângă linia de cale ferată sau, după caz, față de structura, terasamentul sau stația electrică, care sunt la distanțe mai mici de un prag definit prin decret de Consiliul de Stat, nu pot fi construite¹⁰.

Practic, nu se mai aplică o singură distanță (chiar dacă distanța de 2 m rămâne, în principiu, de referință) ci sunt luate în calcul distanțe cuprinse între 2 și 6 m, în funcție de situație. De exemplu, distanța poate fi mărită la 3 m atunci când construcția se realizează în apropierea structurilor subterane și la 6 m pentru structurile aeriene (art. L. 2231-4 din Codul transporturilor).

GERMANIA

Legea generală a căilor ferate cuprinde la Secțiunea 24 obligația de siguranță a traficului¹¹, persoana juridică care răspunde de siguranța căilor ferate fiind obligată să ia măsurile corespunzătoare, necesare și rezonabile, privind o fâșie cu o lățime de 50 de metri pe ambele părți ale căii ferate, măsurată de la axul central pe exterior, pentru evitarea tuturor pericolelor.

⁹ <https://www.lemoniteur.fr/article/les-regles-de-construction-plus-adaptees-aux-abords-des-voies-ferrees.2199907>

¹⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000043371655/2021-04-16/>

¹¹ http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html

IRLANDA

Zona de securitate a căii ferate¹² presupune că distanța minimă dintre imobilele de locuit - care nu au legătură cu activitatea feroviară - și calea ferată este de minim 30 m.

ITALIA

Art. 49 din Decretul prezidențial nr. 753/1980, cu modificările ulterioare, prevede interzicerea dreptului de a construi, reconstrui sau extinde clădiri sau construcții de orice fel, de-a lungul liniilor de cale ferată, la o distanță mai mică de 30m de limita zonei de ocupare a celei mai apropiate șine.

Art. 60 prevede că, atunci când siguranța publică, conservarea căilor ferate, natura terenului și împrejurările particulare o permit, se pot autoriza unele reduceri raportat la distanța menționată mai sus¹³.

LETONIA

Reglementările cuprinse în Codul de construcții leton (LBN 008-14) - „Amplasarea rețelelor de utilități” - conțin următoarele aspecte¹⁴:

- amplasarea de conducte de apă, de gaz metan cu presiune scăzută, de canalizare, cabluri, etc. – trebuie să fie la 10 m față de o cale ferată electrificată;
- edificarea de fundații ale suporturilor supraterane pentru conductele de gaze cu presiune joasă (până la 0,005 inclusiv) - la distanță de 20 m față de o cale ferată electrificată;
- amplasamentul de linii electrice aeriene cu tensiune de până la 1 kV – la 1,5 m;
- traversarea liniilor electrice aeriene de 330 kV cu o cale ferată – distanța prevăzută este între 5 și 8 m.

Potrivit Legii căilor ferate, o instalație de depozitare la sol desemnează un complex de structuri construite după topografia terenului, utilizate pentru reducerea suprasarcinilor și creșterea stabilității șinelor și rezistenței acestora la sol. Grosimea acestor structuri variază într-un interval destul de larg, de la 1 m la 10 m, fiind amplasate la minim 3,5 m de axul lateral al căii ferate¹⁵.

¹² <https://www.irishstatutebook.ie/eli/2020/si/476/made/en/print>

¹³ http://www.ptpl.altervista.org/dossier/dossier_distanza_ferrovia.htm#:~:text=annullamento%20della%20stessa.-,L'art.,regolarit%C3%A0%20dell'esercizio%20delle%20ferrovie

¹⁴ <https://likumi.lv/ta/id/269200-noteikumi-par-latvijas-buvnormativu-lbn-008-14-inzeniertiklu-izvietojumus>

¹⁵ <https://www.ldz.lv/sites/default/files/IVN%20Zi%C5%86ojums%20kopsavilkums.docx>

LITUANIA

Potrivit legii, zona de protecție a căilor ferate, a dispozitivelor de alimentare cu energie electrică, de comunicații și de semnalizare este împărțită după cum urmează¹⁶:

- zona de protecție a drumurilor de utilizare feroviară și a instalațiilor acestora:
 - a) în orașe - 20 m pe ambele părți ale axelor drumurilor laterale, dar limita zonei nu poate fi mai aproape de 5 m de structura liniilor;
 - b) în mediul rural - 45 m pe ambele părți ale axelor drumurilor, dar limita zonei nu poate fi mai aproape de 5 m de structura liniilor;
 - c) la trecerile nepăzite din mediul rural - 70 m pe ambele părți ale axelor drumurilor; această zonă se îngustează ușor la 45 m, pe o distanță de 400 m, pe ambele părți ale căii ferate;
- zona de protecție a vegetației feroviare din mediul rural desemnează o fâșie cu lățimea de 25 m pe ambele părți ale unei căi ferate de uz public și începe la o distanță de 20 m de axele laterale ale drumurilor.

În zona de protecție a căilor ferate și a instalațiilor acestora sunt interzise următoarele activități:

- construirea și reconstruirea clădirilor care nu au legătură cu necesitățile feroviare;
- folosirea terenului în alt scop decât cel propus.

În zona de protecție a căilor ferate și a instalațiilor acestora, fără aprobarea administratorului căilor ferate, sunt interzise următoarele :

- săparea pământului la o adâncime mai mare de 0,3 m, nivelarea mecanizată a solului, efectuarea lucrărilor de sablare și reabilitare;
- construcția de drumuri, conducte, cabluri, linii aeriene și de comunicații;
- plantarea și tăierea arborilor și tufișurilor;
- instalarea de treceri pentru pietoni, etc.

PORTUGALIA

Potrivit prevederilor Decretului-lege nr.276/2003, în zona de securitate¹⁷ este interzisă realizarea de construcții, terasamente, depozite de materiale, precum și plantarea de arbori la o distanță mai mică de 10 m de calea ferată. De asemenea, este interzisă efectuarea de săpături, indiferent de adâncime, la mai puțin de 5 m de linia de cale ferată.

Activitățile cu caracter industrial sunt interzise la o distanță mai mică de 40 m de axul central al căii ferate.

¹⁶ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.226550>

¹⁷ <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/276-2003-468652>

POLONIA

Potrivit prevederilor legii privind transportul feroviar¹⁸, amplasarea structurilor, clădirilor, arborilor și execuția de lucrări se pot efectua adiacent liniilor de cale ferată, liniilor laterale de cale ferată și trecerilor de cale ferată, la o distanță care să nu perturbe funcționarea acestora sau managementul traficului.

Structurile și clădirile pot fi amplasate la o distanță de cel puțin 10 m față de limita unei zone de cale ferată, cu condiția ca distanța față de axa căii exterioare să nu fie mai mică de 20 m.

Distanțele prevăzute pentru clădirile de locuit, spitale, spații pentru asistența medicală, facilități de agrement sau clădiri care implică șederea copiilor și tinerilor trebuie crescute, în funcție de scopul clădirii, pentru a menține standardele de zgomot permise în mediu, care sunt specificate în alte reglementări.

Dispozițiile menționate nu se aplică clădirilor și structurilor care urmează să fie utilizate pentru managementul traficului feroviar și întreținerea liniilor de cale ferată și pentru a sprijinirea transportului feroviar pentru servicii de pasageri și mărfuri.

De comun acord cu ministrul mediului și cel de interne, ministrul transporturilor stabilește, prin regulament, cerințele privind distanțele care permit amplasarea arborilor, elementelor de protecție acustică și execuția de terasamente adiacente căii ferate, precum și modul de amenajare și întreținere a gardurilor pentru zăpadă și a traseelor de protecție împotriva incendiilor, ținând cont de asigurarea siguranței circulației feroviare.

SLOVENIA

Potrivit prevederilor legale, construcțiile aflate în zona de siguranță sunt monitorizate dacă sunt situate la o distanță de minim 30 m de fiecare parte a axei laterale a căii ferate¹⁹.

SLOVACIA

Potrivit prevederilor Legii privind căile ferate (2009), zona de protecție a căii ferate se stabilește de la data acordării autorizației de construire.

Dacă autorizația de construcție nu prevede altfel, limita zonei de protecție pentru o cale ferată este de 60 m de axul central al căii ferate, dar la cel puțin 30 de metri de limita exterioară a acesteia²⁰.

¹⁸ <https://utk.gov.pl/download/3/73917/UoTKEN2022.pdf>

¹⁹ <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20051688>

²⁰ <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/513/20140701.html> para 5

SPANIA

Potrivit prevederilor art. 13 din Legea nr. 38/2015 privind sectorul feroviar, zona de domeniu public cuprinde terenul ocupat de liniile de cale ferată care fac parte din rețeaua feroviară a țării și o fâșie de teren de 8 m de fiecare parte a căii ferate, măsurată pe orizontală și perpendiculară pe axa acesteia, de la marginea exterioară a liniei.

Se pot stabili prin reglementări o distanță mai mică decât cea menționată mai sus, pentru a delimita zona domeniului public și zona de protecție, în baza caracteristicilor tehnice ale liniei de cale ferată în cauză și a caracteristicilor solului pe care este amplasată linia. Nu se poate autoriza reducerea suprafeței domeniului public, de protecție sau a liniei pentru construcția de clădiri private.

În cazurile în care caracteristicile terenului nu permit definirea marginii exterioare de securitate a căii ferate, marginea exterioară trebuie să fie o linie imaginară, paralelă cu axa liniilor, situată la o distanță de 3 m²¹.

Pe ambele părți ale liniilor de cale ferată, care fac parte din rețeaua de căi ferate a Spaniei, se stabilește linia limită pentru construcții, în care sunt interzise orice fel de lucrări de construcție, reconstrucție sau extindere, cu excepția celor care sunt esențiale pentru conservarea și întreținerea clădirilor existente la momentul intrării în vigoare a legii. Linia limită este de 50 m de cea mai apropiată margine exterioară a căii ferate. Pe liniile de cale ferată care traversează zonele urbane, linia de delimitare se află la 20 m de cea mai apropiată margine de peron.

SUEDIA

În general, construcțiile noi nu sunt permise la o distanță mai mică de 30 m de calea ferată, de la axul central al celei mai apropiate linii ferate. O astfel de distanță oferă spațiu pentru acțiunile de salvare necesare în cazul unui accident și permite o anumită dezvoltare a structurii feroviare. În anumite situații, atunci când construcțiile sunt realizate pentru o perioadă mică, parcurile, garajele și depozitele pot fi amplasate la distanțe mai mici de 30 m, respectiv 15 m²².

Pentru activitățile care se pot afla la o distanță de 30 m de calea ferată, din motive de siguranță electrică, clădirile sau orice parte a unei clădiri nu trebuie să fie amplasate la mai puțin de 5 m de orice parte a instalației feroviare, conform reglementărilor Autorității pentru siguranța electrică, ELSAK-FS 2008:1. Pentru clădirile înalte, pot fi necesare distanțe mai mari și/sau alte măsuri speciale de protecție²³.

²¹ <https://www.global-regulation.com/translation/spain/615532/law-38-2015%252c-of-29-september%252c-the-railway-sector.html>

²² <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Sakerhetsavstand-mellan-infrastruktur-ny-bebyggelse-samt-ovriga-anordningar/sakerhetsavstand-vid-byggande-intill-jarnvag/>

²³ <https://www.elsakerhetsverket.se/om-oss/lag-och-ratt/foreskrifter/elsak-fs-20081/>

ȚĂRILE DE JOS

Distanțele până la calea ferată la nivelul solului²⁴ sunt reglementate după cum urmează:

1. cablurile trebuie să fie la o distanță de cel puțin 5 metri, măsurată de la centrul căii exterioare care urmează să fie montată;
2. conductele trebuie să fie la o distanță de cel puțin 8 metri;
3. amenajările de teren de-a lungul căii trebuie să fie la o distanță de cel puțin 7 metri, măsurată din centrul căii exterioare.

Nu sunt menționate alte valori privind zona de siguranță sau pentru definirea unei distanțe minime a clădirilor față de calea ferată, fiind prevăzută doar o zonă verde de 5-10 m față de axul central al liniei ferate.

UNGARIA

Zona de securitate se constituie prin activitatea de amenajare a terenului feroviar²⁵ și prin alte acțiuni care au ca efect orice schimbare a configurației terenului (împărțirea parcelor, consolidarea, redistribuirea unui grup de terenuri parcelare, amenajarea limitelor terenului etc.) și care vizează dezvoltarea acelei zone, a proprietății afectate sau, dacă este justificat, a proprietății învecinate, în măsura în care va fi adaptată la îndeplinirea sarcinilor de exploatare a căii ferate și de administrare a rețelei de căi ferate și pentru a-l indica drept proprietate independentă în registrul imobiliar - procedură care se desfășoară potrivit legii.

²⁴ <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/documenten/handboek-technische-voorschriften-voor-werken-en-werkzaamheden-bij-spoorwegen.01052022.pdf>

²⁵ <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0500183.tv>

BIBLIOGRAFIE

- <https://infrastruktur.oebb.at/de/informationen-und-mehr/sie-wollen-bauen/dokumente-und-links/dokument?datei=Merkblatt-Baumfaellungen.pdf>
- <https://www.ldz.lv/lv/LDz-infrastruktur-as-ilgtermi-na-attistibas-prioritates>
- <https://likumi.lv/ta/id/47774-dzelzcela-likums>
- <https://www.prorail.nl/samenwerken/leveranciers/veilig-werken/richtlijnen-veilig-werken>
- <https://wetten.overheid.nl/BWBR0015007/2022-01-01>
- https://etaamb.openjustice.be/fr/arrete-royal-du-30-septembre-2020_n2020043086.html
- http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a1.pl?DETAIL=2013083057%2F&caller=list&row_id=1&numero=1&rech=1&cn=2013083057&table_name=LOI&nm=2013014641&la=F&chercher=t&dt=CODE+FERROVIAIRE&language=fr&fr=f&choix1=ET&choix2=ET&fromtab=loi_all&sql=dt+contains++%27CODE%27%2526+%27FERROVIAIRE%27and+actif+%3D+%27Y%27&tri=dd+AS+RANK+&trier=promulgation&imgcn.x=19&imgcn.y=9
- https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/jarnvagssakerhetslag-2022367_sfs-2022-367
- https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2022368-om-nationella-jarnvagssystem_sfs-2022-368
- https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Standardy_tekniczne/Standardy_tekniczne_szczegolowe_warunki_tekniczne_dla_modernizacji_lub..._TOM_II.pdf
- <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038747074>
- https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023070756/
- <https://www.railtech.com/rolling-stock/2022/07/18/new-tunnel-safety-regulations-in-italy-highlight-eu-interoperability-problems/?gdpr=deny>

- <https://biblus.acca.it/dal-16-giugno-in-vigore-le-nuove-norme-europee-sulla-sicurezza-ferroviaria/>
- <https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/3621>
- <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/die-bahn-und-die-baeume,Qa53X40>
- <https://www.irishstatutebook.ie/eli/2020/si/476/made/en/print>
- http://www.ptpl.altervista.org/dossier/dossier_distanza_ferrovia.htm#:~:text=annullamento%20della%20stessa.-,L'art.,regolarit%C3%A0%20dell'esercizio%20delle%20ferrovie.
- <https://www.global-regulation.com/translation/spain/615532/law-38-2015%252c-of-29-september%252c-the-railway-sector.html>
- <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/276-2003-468652>
- <https://utk.gov.pl/download/3/73917/UoTKEN2022.pdf>
- <https://www.lemoniteur.fr/article/les-regles-de-construction-plus-adaptees-aux-abords-des-voies-ferrees.2199907>
- <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/jernbanesikkerhed/Ansoeg-om-godkendelse-og-tilladelse/Godkendelse-af-tekniske-sikkerhedsregler>
- <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Sakerhetsavstand-mellan-infrastruktur-ny-bebyggelse-samt-ovriga-anordningar/sakerhetsavstand-vid-byggande-intill-jarnvag/>
- <https://www.elsakerhetsverket.se/om-oss/lag-och-ratt/foreskrifter/elsak-fs-20081/>
- <https://www.mosal-immobilier.be/articles/proprietaire-terrain-le-long-du-chemin-de-fer-plantations-constructions>
- <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/documenten/handboek-technische-voorschriften-voor-werken-en-werkzaamheden-bij-spoorwegen.01052022.pdf>
- <https://vayla.fi/vaylista/rataverkko/rautatien-suoja-alue>
- <https://likumi.lv/ta/id/269200-noteikumi-par-latvijas-buvnormativu-lbn-008-14-inzeniertiklu-izvietojumus>

- <https://www.ldz.lv/sites/default/files/IVN%20Zi%C5%86ojums%20kopsavilkums.docx>
- <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.226550>
- <https://lex.bg/en/laws/ldoc/2134950912>
- https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2010_07_93_2609.html
- <https://www.spravazeleznice.cz/orpha/ochranne-pasmo-drahy>
- <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20051688>
- <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/513/20140701.html>
para 5
- <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302&Artikel=&Paragraf=42&Anlage=&Uebergangsrecht>
≡
- <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-WP1-GE1-2014-9e.pdf>