



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 24 września 2012 r.

Poz. 1055

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 28 sierpnia 2012 r.

w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej

Na podstawie art. 25g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób prowadzenia przez zarządcę infrastruktury rejestru infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład systemu kolei, zwanego dalej „rejestrem RINF”, w tym sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślenia danych z rejestru;
- 2) opis funkcjonalny i techniczny rejestru RINF, wymagania w zakresie jego funkcjonowania oraz wzór rejestru RINF, w tym opis formatu danych.

§ 2. Rejestr RINF obejmuje infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład podsystemów:

- 1) infrastruktura;
- 2) energia;
- 3) sterowanie – w zakresie urządzeń przytorowych.

§ 3. Zarządca infrastruktury prowadzi rejestr RINF w postaci elektronicznej.

§ 4. Zarządca infrastruktury wprowadza do rejestru RINF dane dotyczące infrastruktury, o której mowa w § 2, w terminie trzech miesięcy od uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wchodzących w jej skład podsystemów.

§ 5. W przypadku zmiany danych dotyczących infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF zarządca infrastruktury w terminie trzech miesięcy wprowadza zmiany w rejestrze RINF w odniesieniu do tej infrastruktury.

§ 6. W przypadku likwidacji infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF zarządca infrastruktury w terminie trzech miesięcy wykreśla z rejestru RINF dane dotyczące tej infrastruktury.

§ 7. Opis funkcjonalny i techniczny rejestru RINF, wymagania w zakresie jego funkcjonowania oraz wzór rejestru RINF, w tym opis formatu danych, określa załącznik do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

§ 8. Zarządca infrastruktury wprowadza do rejestru RINF dane dotyczące infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 2, dopuszczonej do eksploatacji przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, w zakresie dotyczącym:

- 1) infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład korytarzy towarowych nr 5 i 8 określonych w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22), w przypadku utworzenia tych korytarzy:
 - a) przed dniem 16 grudnia 2014 r. – w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,
 - b) po dniu 15 grudnia 2014 r. – w terminie trzech miesięcy od dnia utworzenia danego korytarza;
- 2) infrastruktury kolejowej innej niż określona w pkt 1, dopuszczonej do eksploatacji:
 - a) przed dniem 19 lipca 2008 r. – w terminie do dnia 16 marca 2017 r.,
 - b) po dniu 18 lipca 2008 r. i przed dniem 16 marca 2012 r. – w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,
 - c) po dniu 15 marca 2012 r. – w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. (poz. 1055)

OPIS FUNKCJONALNY I TECHNICZNY REJESTRU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, WYMAGANIA W ZAKRESIE JEGO FUNKCJONOWANIA ORAZ WZÓR REJESTRU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, W TYM OPIS FORMATU DANYCH

1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) posterunek zapowiadawczy, stacja, stacja węzłowa, mijanka, posterunek odgałęźny, posterunek bocznicowy, posterunek odstępowy, przystanek osobowy, tor główny zasadniczy, tor główny dodatkowy, tor szlakowy, odstęp, szlak – posterunek zapowiadawczy, stację, stację węzłową, mijankę, posterunek odgałęźny, posterunek bocznicowy, posterunek odstępowy, przystanek osobowy, tor główny zasadniczy, tor główny dodatkowy, tor szlakowy, odstęp, szlak, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.);
- 2) punkt operacyjny – miejsce przeznaczone do wykonywania operacji związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz miejsce zmiany systemu sterowania ruchem kolejowym lub systemu radiołączności pociągowej na linii kolejowej; do punktów operacyjnych zalicza się posterunki zapowiadawcze (posterunki odgałęźne, stacje, w tym: stacje węzłowe i mijanki), przystanki osobowe, terminale towarowe oraz stacje rozrządowe; punktem operacyjnym jest również każde zlokalizowane na granicy Rzeczypospolitej Polskiej miejsce połączenia sieci kolejowej zarządcy infrastruktury z sieciami kolejowymi państw sąsiednich, miejsce połączenia sieci kolejowej zarządcy infrastruktury z siecią innego zarządcy infrastruktury, a także posterunek bocznicowy w połączeniu z przyległą do tego posterunku bocznicą kolejową; do punktów operacyjnych nie zalicza się posterunków odstępowych;
- 3) sekcja linii – fragment linii kolejowej pomiędzy dwoma sąsiednimi punktami operacyjnymi; w zależności od wyznaczonych punktów operacyjnych sekcją linii może być odstęp, szlak lub odcinek linii kolejowej;
- 4) tor główny – tor główny zasadniczy lub tor główny dodatkowy w przypadku punktu operacyjnego, który jest stacją, albo tor szlakowy w przypadku punktu operacyjnego, który nie jest stacją;
- 5) tor boczny – każdy tor niebędący torem głównym ani torem szlakowym, ani torem w obrębie bocznic kolejowej.

2. Opis funkcjonalny i techniczny rejestru infrastruktury kolejowej oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania

2.1.1. Uwagi ogólne

Rejestr infrastruktury kolejowej pozwala na wykorzystywanie zawartych w nim danych do celów planowania przy projektowaniu nowych pojazdów kolejowych i przydzielaniu tras przejazdu pociągów. Rejestr infrastruktury kolejowej wspomaga procesy określone w pkt 2.1.2–2.1.5.

2.1.2. Projektowanie podsystemów „Tabor”

Zgodność z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ma zasadnicze znaczenie od początku projektowania nowych lub przeprojektowywania istniejących podsystemów w ramach całego procesu wytwarzania. Rejestr infrastruktury kolejowej pozwala na wykorzystanie zawartych w nim danych w celu spełnienia wymogów związanych z właściwościami infrastruktury kolejowej w zakresie zamierzonego przeznaczenia projektowanego pojazdu kolejowego.

2.1.3. Zapewnienie kompatybilności technicznej w przypadku urządzeń stacjonarnych

Rejestr infrastruktury kolejowej umożliwia sprawdzenie zgodności podsystemów z zasadniczymi wymaganiami, gdy zastosowanie mają:

- 1) TSI, na podstawie informacji zawartych w stosownej TSI oraz w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) i europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV); proces ten obejmuje weryfikację interfejsów z systemem, do którego dany podsystem ma być włączony; weryfikacja interfejsów w zakresie kompatybilności technicznej może być zapewniona dzięki wglądowi w rejestr infrastruktury kolejowej;
- 2) przepisy krajowe, przy czym istnieje możliwość wglądu w rejestr infrastruktury kolejowej w celu sprawdzenia w tych przypadkach interfejsów pod kątem kompatybilności technicznej.

2.1.4. Monitorowanie interoperacyjności systemu kolei Unii Europejskiej

Rejestr infrastruktury kolejowej zapewnia przejrzystość w odniesieniu do postępów w zakresie interoperacyjności systemu kolei i pozwala na regularne monitorowanie rozwoju systemu kolei Unii Europejskiej.

2.1.5. Stwierdzanie kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu

Przed przydzieleniem przez zarządcę infrastruktury trasy dla przejazdu pociągu, rejestr infrastruktury kolejowej umożliwia przewoźnikowi kolejowemu sprawdzenie kompatybilności jego pociągu z planowaną trasą przejazdu, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń technicznych, eksploatacyjnych i związanych z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji w odniesieniu do:

- 1) wszystkich pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu;
- 2) planowanej trasy przejazdu pociągu.

2.2. Pozycje przeznaczone do rejestru infrastruktury kolejowej

- 1) pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą 2;
- 2) zastosowanie pozycji w odniesieniu do typu sieci kolejowej w tabeli 2 jest wyszczególnione przy użyciu następujących skrótów w kolumnie „Uwagi”:
 - a) TSI – linie zweryfikowane w stosunku do TSI,
 - b) istniejące – linie dopuszczone do eksploatacji przed dniem 19 lipca 2008 r. i dotychczas niezwerfikowane w stosunku do TSI,
 - c) TEN CR – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
 - d) TEN HS – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
 - e) poza TEN – linie będące poza siecią transeuropejską bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie;
- 3) pozycje w tabeli 2, które nie mają zastosowania w danym przypadku (np. pozycje odnoszące się do wymagań dotyczących sieci trakcyjnej i pantografu w przypadku linii niezelektryfikowanej), oznacza się jako „nie dotyczy”;
- 4) w przypadku zastosowania innej wartości danego parametru niż wartości wymienione w kolumnie „Format” tabeli 2 dla danej pozycji, należy podać wartość tego parametru.

2.3. Struktura sieci kolejowej

Sieć kolejowa na poziomie makro dzieli się na sekcje linii i punkty operacyjne. Pozycje podlegające publikacji w rejestrze infrastruktury kolejowej na poziomie mikro w odniesieniu do:

- 1) sekcji linii, związane z podsystemami infrastruktura, energia i sterowanie, przypisuje się do części 1.1.1 „tor szlakowy” w tabeli 2;
- 2) punktu operacyjnego, związane z podsystemem infrastruktura, przypisuje się do części 1.2.1 „tor główny” i części 1.2.2 „tor boczny” w tabeli 2.

2.4. Instrukcja używania rejestru infrastruktury kolejowej

W celu zapewnienia dostępności określonych danych rejestr infrastruktury kolejowej wspomaga procesy określone w tabeli 1.

Tabela 1

| | |
|---|--|
| Pobieranie pozycji w celu stwierdzenia kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu | Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonej trasy, aby sprawdzić kompatybilność techniczną pomiędzy urządzeniami stacjonarnymi i taborem zgodnie z interfejsem z europejskim rejestrem typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV) |
| Pobieranie pozycji w celu zapewnienia kompatybilności technicznej w odniesieniu do urządzeń stacjonarnych | Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonego odcinka trasy w celu zweryfikowania interfejsów z systemem, do którego jest on włączany na granicach |
| Pobieranie pozycji do celów projektowania podsystemów „Tabor” | Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonych części sieci kolejowej w celu uzyskania zgodności przy projektowaniu i dopuszczaniu pojazdów kolejowych do eksploatacji na poziomie „typu” |
| Pobieranie pozycji w celu monitorowania interoperacyjności sieci kolejowej Unii Europejskiej | Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonych części sieci kolejowej w celu regularnego monitorowania postępów w zakresie interoperacyjności systemu kolei w odniesieniu do kluczowych wskaźników efektywności |

3. Wzór rejestru infrastruktury kolejowej, w tym opis formatu danych

Tabela 2

| Lp. | Numer parametru ^{a)} | Tytuł | Format | Definicja | Uwagi |
|-----|-------------------------------|--|---|--|------------------|
| 1. | 1 | RZECZPOSPOLITA POLSKA | | | |
| 2. | 1.1 | SEKCJA LINII | | | |
| 3. | 1.1.1 | TOR SZLAKOWY | | | |
| 4. | 1.1.1.0.0 | Informacje ogólne | | | |
| 5. | 1.1.1.0.0.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. | - |
| 6. | 1.1.1.0.0.2 | Krajowa identyfikacja linii | [CiągZnaków] | Niepowtarzalna identyfikacja linii lub niepowtarzalny numer linii. | - |
| 7. | 1.1.1.0.0.3 | Identyfikacja toru | [CiągZnaków] | Numer toru w obrębie sekcji linii. | - |
| 8. | 1.1.1.0.0.4 | Początek toru | [GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków] | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287), oraz kilometr związany z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu. | - |
| 9. | 1.1.1.0.0.5 | Punkt operacyjny na początku toru | [CiągZnaków] | Nazwa punktu operacyjnego na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu. | - |
| 10. | 1.1.1.0.0.6 | Koniec toru | [GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków] | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz kilometr związany z identyfikacją linii na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu. | - |
| 11. | 1.1.1.0.0.7 | Punkt operacyjny na końcu toru | [CiągZnaków] | Nazwa punktu operacyjnego na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu. | - |
| 12. | 1.1.1.1 | Podsystem „Infrastruktura” | | | |
| 13. | 1.1.1.1.1 | Deklaracje weryfikacji WE | | | |
| 14. | 1.1.1.1.1.1 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF | [CC/RRRRRRRRRRRRRR/RR/YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 15. | 1.1.1.1.2 | Parametry użytkowe | | | |
| 16. | 1.1.1.1.2.1 | Typ linii | [RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII | Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN). | TEN HS TEN CR |

| | | | | | |
|-----|------------------|--|--|---|---|
| 17. | 1.1.1.1.2.2 | Typ ruchu | [A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M | W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do linii poza TEN. | - |
| 18. | 1.1.1.1.2.3 | Wytrzymałość na obciążenia | [CiągZnaków] | Kategoria będąca wynikiem procesu klasyfikacji określonego w PN-EN 15528:2008, zdefiniowana w tej normie jako „kategoria linii”. Przedstawia ona zdolność infrastruktury do wytrzymania obciążeń pionowych wywieranych przez pojazdy na linię lub sekcję linii w przypadku regularnej eksploatacji, jako połączenie kategorii linii określonej w normie z dozwoloną prędkością zgodnie z załącznikiem E do TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych (kategoria linii-prędkość, przykłady: E5-100, D4xL-100). | - |
| 19. | 1.1.1.1.2.4 | Maksymalna dozwolona prędkość | [NNN] | Nominalna maksymalna prędkość eksploatacyjna na linii wynikająca z właściwości podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, wyrażona w kilometrach na godzinę. | - |
| 20. | 1.1.1.1.2.5 | Zakres temperatury | Wybór jednej opcji z określonego wykazu: T1 (- 25 do + 40°C), T2 (- 40 do + 35°C), T3 (- 25 do + 45 °C), Tx (- 40 do + 50°C) | Zakres temperatury (wg normy PN-EN 50125-1:2002) określony w pkt 4.2.6.1.2 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych w przypadku nieograniczonego dostępu do linii. | - |
| 21. | 1.1.1.1.2.6 | Wysokość maksymalna | [NNNN] | Najwyższy punkt sekcji linii określony w układzie wysokości, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne. | - |
| 22. | 1.1.1.1.2.7 | Występowanie trudnych warunków klimatycznych | [Tak/Nie] | Warunki klimatyczne na linii są trudne lub normalne. Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu (wg normy PN-EN 50125-1:2002) określone w pkt 4.2.6.1.5 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych. | - |
| 23. | 1.1.1.1.3 | Układ linii | | | |
| 24. | 1.1.1.1.3.1 | Skrajnia interoperacyjna | [AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC | Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010. | - |
| 25. | 1.1.1.1.3.2 | Skrajnie wielonarodowe | [CiągZnaków] | Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC. | - |
| 26. | 1.1.1.1.3.3 | Skrajnie krajowe | [CiągZnaków] | Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 lub inna skrajnia lokalna. | - |
| 27. | 1.1.1.1.3.6 | Pochylenie podłużne | [NN.N] [NNN.NN + CiągZnaków] | Wartość pochylenia podłużnego (wyrażone w milimetrach na metr) oraz miejsca występowania zmian w pochyleniu. Kilometr związany z identyfikacją linii przy zasadniczym kierunku ruchu. Dane podaje się w postaci łańcucha informacji: pochylenie-miejsce-pochylenie-miejsce-...-pochylenie. | - |

| | | | | | |
|-----|------------------|--|--|---|------------|
| 28. | 1.1.1.1.3.7 | Najmniejszy promień łuku poziomego | [NNNNN] | Promień najmniejszego łuku poziomego sekcji linii. | - |
| 29. | 1.1.1.1.4 | Parametry toru | | | |
| 30. | 1.1.1.1.4.1 | Nominalna szerokość toru | [NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520 | Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor. | - |
| 31. | 1.1.1.1.4.2 | Niedobór przechyłki | [NNN] | Maksymalny niedobór przechyłki wyrażony w milimetrach, zdefiniowany jako wartość różnicy między zastosowaną przechyłką i wyższą przechyłką zrównoważoną. | - |
| 32. | 1.1.1.1.4.3 | Istnienie eksploatacyjnych wartości granicznych w odniesieniu do ekwiwalentnej stożkowatości | [Tak + odniesienie/Nie] | Ekwiwalentna stożkowatość to tangens kąta stożka zestawu kołowego z kołami stożkowymi, których ruch poprzeczny ma tę samą kinematyczną długość fali co dany zestaw kołowy na torze prostym i łukach o dużym promieniu. Eksploatacyjne wartości graniczne stanowią punkt otwarty; należy podać odniesienie do przepisów krajowych, o ile istnieją. | - |
| 33. | 1.1.1.1.4.4 | Pochylenie poprzeczne szyny | [1:NN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1:20/1:30/1:40/inne | Kąt określający pochylenie główki szyny, gdy jest ona zamontowana na torze, w stosunku do płaszczyzny szyn (powierzchni tocznej), równy kątowi między osią symetrii szyny (lub równoważnej symetrycznej szyny o takim samym profilu główki szyny) a prostą prostopadłą do płaszczyzny szyn. | - |
| 34. | 1.1.1.1.4.5 | Podrywanie podsypki | [Tak/Tak + odniesienie/Nie] | Zjawisko aerodynamiczne, w wyniku którego podsypka jest podrzucana w górę lub rozrzucona, dotyczące TSI systemu kolei dużych prędkości przy prędkości większej niż 190 km/h. Podrywanie podsypki stanowi punkt otwarty w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości. Jeżeli istnieją przepisy krajowe, należy podać odniesienie do nich. | TEN HS |
| 35. | 1.1.1.1.5 | Rozjazdy i skrzyżowania | | | |
| 36. | 1.1.1.1.5.1 | Zgodność wartości eksploatacyjnych z TSI w odniesieniu do rozjazdów i skrzyżowań | [Tak/Nie + odniesienie] | Rozjazdy i skrzyżowania utrzymuje się w wymiarze eksploatacyjnej wartości granicznej określonej w TSI. Jeżeli w odniesieniu do istniejących linii stosuje się mniej restrykcyjne wartości niż podane w TSI, należy wybrać opcję „Nie” wraz z odniesieniem do dokumentu zawierającego szczegółową specyfikację. | istniejące |
| 37. | 1.1.1.1.5.2 | Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych ze stałymi dziobami | [NNN] | Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałym dziobem zależy od minimalnej średnicy koła w warunkach eksploatacji. Jeżeli wartość ta jest mniejsza od wartości podanej w TSI, należy to określić w odniesieniu do linii niezgodnych z TSI. Średnica wyrażona w milimetrach. | istniejące |
| 38. | 1.1.1.1.6 | Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia | | | |
| 39. | 1.1.1.1.6.2 | Stosowanie hamulców wiroprowadowych | [Ciąg/Znaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone/ dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/ niedozwolone | Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiroprowadowych. | - |

| | | | | | |
|-----|------------------|--|---|---|-----------------|
| 40. | 1.1.1.1.6.3 | Stosowanie hamulców magnetycznych | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone/ dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/ niedozwolone | Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych. | - |
| 41. | 1.1.1.1.7 | BHP i środowisko | | | |
| 42. | 1.1.1.1.7.1 | Wymagana kategoria pożarowa taboru | [A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: N/A/B | Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez czas określony w TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” oraz TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych. Nie stosuje się (opcja N) w przypadku krótkich tuneli lub odcinków toru na pochyleniu podłużnym o długości mniejszej niż 1 km. | TSI istniejące |
| 43. | 1.1.1.1.7.2 | Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru | [CiągZnaków] | Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas zgodnie z przepisami krajowymi, o ile istnieją. | istniejące |
| 44. | 1.1.1.1.7.3 | Stosowanie smarowania obrzeży kół | [A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: wymagane/ dozwolone/ zabronione | Stosowanie pokładowego urządzenia do smarowania obrzeży kół jest wymagane/dozwolone/zabronione. | TEN CR poza TEN |
| 45. | 1.1.1.1.7.4 | Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań | [Tak/Nie] | Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowej z drogami publicznymi na danej sekcji linii. | TEN CR poza TEN |
| 46. | 1.1.1.1.8 | Tunel | | | |
| 47. | 1.1.1.1.8.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. | - |
| 48. | 1.1.1.1.8.3 | Początek tunelu | [GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków] | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz km związany z identyfikacją linii na początku tunelu. | - |
| 49. | 1.1.1.1.8.4 | Koniec tunelu | [GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków] | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz km związany z identyfikacją linii na końcu tunelu. | - |
| 50. | 1.1.1.1.8.5 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT) | [CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |

| | | | | | |
|-----|------------------|---|---|---|------------------------------|
| 51. | 1.1.1.1.8.7 | Długość tunelu | [NNNNN] | Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagana jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów. | - |
| 52. | 1.1.1.1.8.8 | Powierzchnia przekroju poprzecznego | [NNN] | Najmniejsza rzeczywista powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu, wyrażona w metrach kwadratowych. | - |
| 53. | 1.1.1.1.8.9 | Istnienie planu awaryjnego | [Tak/Nie] | Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja Komisji 2008/163/WE). | TSI istniejące |
| 54. | 1.1.1.2 | Podsystem „Energia” | | | |
| 55. | 1.1.1.2.1 | Deklaracje weryfikacji WE | | | |
| 56. | 1.1.1.2.1.1 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Energia” - ENE | [CC/ RRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 57. | 1.1.1.2.2 | Sieć trakcyjna | | | |
| 58. | 1.1.1.2.2.1 | System zasilania (napięcie i częstotliwość) | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: niez elektryfikowany/ DC 3 kV/ DC 600 V/inne | Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z PN-EN 50163:2006. W razie przekroczenia zakresu określonego w normie należy opublikować maksymalną ciągłą wartość napięcia (wartość maksymalna podana w nawiasach). | - |
| 59. | 1.1.1.2.2.2 | Maksymalny pobór prądu przez pociąg | [NNNN] | Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg, wyrażony w amperach. | - |
| 60. | 1.1.1.2.2.3 | Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju | [NNN] | Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażony w amperach. | - |
| 61. | 1.1.1.2.2.4 | Możliwość stosowania hamowania odzyskowego | [Tak/Nie] | Hamowanie odzyskowe jest dozwolone lub nie. | - |
| 62. | 1.1.1.2.2.5 | Nominalna wysokość przewodu jezdnego | [N.NN] | Nominalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach. | TSI |
| 63. | 1.1.1.2.2.6 | Maksymalna wysokość przewodu jezdnego | [N.NN] | Maksymalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach. | TEN HS TEN CR poza TEN |
| 64. | 1.1.1.2.2.7 | Minimalna wysokość przewodu jezdnego | [N.NN] | Minimalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach. | TEN HS TEN CR poza TEN |
| 65. | 1.1.1.2.3 | Pantograf | | | |
| 66. | 1.1.1.2.3.1 | Dopuszczone ślizgacze pantografu | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: 1950 mm (Typ 1)/ 1950 mm (PL)/inne | Jeden lub większa liczba ślizgaczy pantografu zgodnie z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” lub w normie PN-EN 50367:2006. | - |

| | | | | | |
|-----|------------------|--|--|---|--------------------|
| 67. | 1.1.1.2.3.2 | Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu | [CiągZnaków] | Maksymalna liczba uniesionych pantografów dopuszczona na linii. Minimalny rozstaw między osiami ślizgacza pantografu w przypadku dwóch lub większej liczby uniesionych pantografów, wyrażony w metrach. Wartości określono w odniesieniu do maksymalnej dozwolonej prędkości na danej sekcji linii. | - |
| 68. | 1.1.1.2.3.3 | Dozwolony materiał nakładki stykowej | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: węgiel/ węgiel z domieszkami/inne | Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania przez zarządcę infrastruktury. | - |
| 69. | 1.1.1.2.4 | Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST) | | | |
| 70. | 1.1.1.2.4.1 | Stosowanie separacji faz | [Tak + odniesienie/Nie] | W razie stosowania separacji faz na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu. | - |
| 71. | 1.1.1.2.4.2 | Zastosowanie separacji systemów | [Tak + odniesienie/Nie] | W razie stosowania separacji systemów na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu. | - |
| 72. | 1.1.1.2.5 | Wymogi dotyczące taboru | | | |
| 73. | 1.1.1.2.5.1 | Wymagane ograniczenie poboru prądu na pokładzie | [Tak/Nie] | Wymóg dotyczący urządzenia pokładowego umożliwiającego ustalenie maksymalnego poboru prądu przez pociąg. | TEN CR poza TEN |
| 74. | 1.1.1.2.5.2 | Dozwolona średnia siła nacisku stykowego | [CiągZnaków] lub [NNN] | Średnia siła nacisku stykowego dopuszczona na linii. Siła podana jest jako wstępnie określona krzywa lub jako wartość wyrażona w niutonach. | - |
| 75. | 1.1.1.2.5.3 | Wymagane samoczynne urządzenie opuszczające (ADD) | [Tak/Nie] | Urządzenie samoczynnie opuszczające pantograf (ADD) w przypadku awarii lub nadmiernego zużycia nakładki ślizgowej pantografu, spełniające wymagania normy PN-EN 50206-1:2010. | - |
| 76. | 1.1.1.3 | Podsystem „Sterowanie” | | | |
| 77. | 1.1.1.3.1 | Deklaracje weryfikacji WE | | | |
| 78. | 1.1.1.3.1.1 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Sterowanie” - CCS | [CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 79. | 1.1.1.3.2 | Klasa A - System ochrony pociągów (Europejski System Sterowania Pociągiem - ETCS) | | | |
| 80. | 1.1.1.3.2.1 | Poziom ETCS | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3 | Poszczególne poziomy zastosowania systemów ERTMS/ETCS stanowią sposób na wyrażenie ewentualnych związków funkcjonalnych pomiędzy torem i pociągiem. Definicje poziomu są związane głównie z używanymi urządzeniami przytorowymi, ze sposobem, w jaki informacje z urządzeń przytorowych docierają do jednostek pokładowych, oraz z tym, jakie funkcje są obsługiwane przez urządzenia - odpowiednio - przytorowe i pokładowe. | - |
| 81. | 1.1.1.3.2.2 | Wersja wzorca ETCS (x.y) | [N.N.N] wybór jednej opcji z określonego wykazu: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0/inna/nie dotyczy | Wzorec ETCS zainstalowany przy torach (wersja w nawiasie nie jest w pełni kompatybilna). | - |
| 82. | 1.1.1.3.2.3 | Wymagana funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii | [Tak/Nie] | Funkcja radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) stanowi kryterium dostępu do sieci. | - |

| | | | | | |
|-----|------------------|--|---|---|---|
| 83. | 1.1.1.3.2.4 | Funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) zainstalowana przy torach | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: brak/pętla/GSM-R/ pętla i GSM-R | Informacje dotyczące zainstalowanych urządzeń przytorowych umożliwiających przekazywanie informacji uaktualniających za pośrednictwem pętli lub GSM-R w przypadku instalacji na poziomie 1. | - |
| 84. | 1.1.1.3.2.5 | Wdrożone krajowe zastosowanie systemu ETCS | Numer z określonego wykazu | Pakiet 44 stanowi środek przekazywania danych w zakresie zastosowań krajowych pomiędzy pociągiem i torem oraz w drugą stronę przy użyciu urządzeń do przekazywania danych uwzględnionych w systemie ETCS. Wartości NID_XUSER zarządzane przez ERA w dokumencie na temat zmiennych ETCS są dostępne na stronie internetowej ERA. Wyposażenie umożliwiające krajowe zastosowanie systemu ETCS. | - |
| 85. | 1.1.1.3.2.6 | Występowanie ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych | [Tak + odniesienie/Nie] | Ograniczenia lub warunki wynikające z częściowej zgodności z TSI „Sterowanie”. | - |
| 86. | 1.1.1.3.3 | Klasa A - Łączność radiowa (GSM-R) | | | |
| 87. | 1.1.1.3.3.1 | Wersja urządzeń GSM-R | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/ brak, 6/14, 7/15/ inna | Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych na sekcji linii. | - |
| 88. | 1.1.1.3.3.2 | Minimalna liczba aktywnych urządzeń GSM-R na pokładzie do celów przekazywania danych | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/inna | Liczba aktywnych urządzeń GSM-R (telefonów komórkowych, telefonów zainstalowanych stacjonarnie na pojeździe kolejowym) do celów przekazywania danych niezbędnych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością. | - |
| 89. | 1.1.1.3.4 | Klasa A - System detekcji pociągów | | | |
| 90. | 1.1.1.3.4.1 | Istnienie systemu detekcji pociągów klasy A | [Tak + odniesienie/Nie] | Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją. | - |
| 91. | 1.1.1.3.5 | Klasa B - Systemy ochrony pociągów | | | |
| 92. | 1.1.1.3.5.1 | Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja) | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne/ brak | Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji. | - |
| 93. | 1.1.1.3.5.2 | Konieczność posiadania na pokładzie więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub innego | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: czuwak aktywny (CA)/SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne/ brak wymagań | Na pokładzie musi znajdować się i być równocześnie aktywny więcej niż jeden system ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inny. | - |
| 94. | 1.1.1.3.6 | Klasa B - Łączność radiowa | | | |
| 95. | 1.1.1.3.6.1 | Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja) | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne/ brak | Systemy łączności radiowej klasy B lub inne zainstalowane na sekcji linii i używane w ramach normalnej eksploatacji. | - |

| | | | | | |
|------|------------------|---|---|---|------------|
| 96. | 1.1.1.3.7 | Przejścia między systemami | | | |
| 97. | 1.1.1.3.7.1 | Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami ochrony, sterowania i ostrzegania | [Tak + odniesienie/Nie] | Przełączanie między systemami ETCS/klasa B i klasa B/klasa B podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych. | istniejące |
| 98. | 1.1.1.3.7.2 | Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej | [Tak + odniesienie/Nie] | Przełączanie między systemami łączności radiowej GSM-R/klasa B, klasa B/klasa B i brakiem systemu łączności podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych. | istniejące |
| 99. | 1.1.1.3.8 | Klasa B - Systemy detekcji pociągów | | | |
| 100. | 1.1.1.3.8.1 | Typy systemów detekcji pociągów | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: obwód torowy/czujnik koła/przycisk szynowy/pętla/inne | Typy zainstalowanych systemów detekcji pociągów. Pomaga w szybkim określeniu, które parametry dotyczące detekcji pociągów mają zastosowanie w odniesieniu do danej sekcji linii (nie wszystkie parametry mają zastosowanie do wszystkich typów systemów detekcji pociągów). | - |
| 101. | 1.1.1.3.8.2 | Maksymalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami | [NNNNN] | Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy minimalnej długości sekcji detekcji pociągów. Wymóg ten dotyczy minimalnej długości sekcji sygnalizacyjnej, tak by nie mogła zostać przykryta w całości przez pojazd lub zespół pojazdów, wskutek czego system detekcji pociągów zgłosiłby ją jako „wolna”. | - |
| 102. | 1.1.1.3.8.3 | Minimalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami | [NNNN] | Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy licznika osi lub czujnika koła, lub przypadku szczególnego. Wymagane jest, aby systemy zliczania osi były w stanie rozróżnić detekcje osi przeprowadzone przez 2 kolejne liczniki w dostatecznie wysokiej rozdzielczości; w innym przypadku wynik będzie błędem obliczeniowym. | - |
| 103. | 1.1.1.3.8.4 | Minimalna dozwolona odległość pomiędzy pierwszą i ostatnią osią | [NNNN] | Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych lub odpowiednich przypadków szczególnych. W połączeniach elektrycznych pomiędzy sąsiednimi obwodami torowymi może występować obszar, w którym detekcja osi pojazdu nie jest zapewniona. | - |
| 104. | 1.1.1.3.8.5 | Maksymalna dozwolona długość nawisu pojazdu | [NNNN] | Długość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych i liczników osi. Wymagane jest, aby system detekcji pociągów był w stanie wykryć pierwszą oś, zanim czoło pociągu dotrze do znajdującego się przed nim punktu niebezpiecznego, jak również ostatnią oś do momentu, gdy koniec pociągu wyjedzie z punktu niebezpiecznego. Określenie „Nawis” ma zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu. | - |
| 105. | 1.1.1.3.8.6 | Minimalna dozwolona szerokość obręczy | [NNN] | Szerokość wyrażona w milimetrach. Dotyczy liczników osi, czujników i przycisków szynowych. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Szerokość obręczy musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji. | - |
| 106. | 1.1.1.3.8.7 | Minimalna dozwolona średnica koła | [NNN] | Średnica wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi. Obszar oddziaływania (na powierzchni obrzeża koła) pola detekcji licznika osi jest związany ze średnicą koła. | - |

| | | | | | |
|------|--------------|---|-------------------------|--|---|
| 107. | 1.1.1.3.8.8 | Minimalna dozwolona grubość obrzeża | [NN.N] | Grubość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Grubość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wywrzeć na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji. | - |
| 108. | 1.1.1.3.8.9 | Minimalna dozwolona wysokość obrzeża | [NN.N] | Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Wysokość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wywrzeć na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji. | - |
| 109. | 1.1.1.3.8.10 | Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża | [NN.N] | Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. W odniesieniu do wysokości obrzeża należy określić zakres wymiarów Sh (min.) - Sh (maks.) | - |
| 110. | 1.1.1.3.8.11 | Minimalny dozwolony nacisk osi | [N.N] | Nacisk wyrażony w tonach. Kompatybilność z obwodami torowymi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Minimalny nacisk osi aktywuje czujniki lub przyciski szynowe. Ponadto minimalny nacisk osi będzie miał korzystne oddziaływanie na rezystancję pomiędzy kołem i torem, co ma znaczenie dla funkcjonowania obwodów torowych. | - |
| 111. | 1.1.1.3.8.12 | Istnienie przepisów dotyczących przestrzeni bez części metalowych wokół kół | [Tak + odniesienie/Nie] | Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Zasada działania liczników osi jest oparta na zakłóceniu pola elektromagnetycznego. Zakłócenie powinno mieć miejsce jedynie w wyniku przejazdu koła, a nie otaczających je części taboru. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją. | - |
| 112. | 1.1.1.3.8.13 | Istnienie przepisów dotyczących masy metalu pojazdu | [Tak + odniesienie/Nie] | Kompatybilność z pętlami indukcyjnymi. Masa metalu oddziałuje na systemy detekcji pętlowej. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją. | - |
| 113. | 1.1.1.3.8.14 | Wymagane właściwości ferromagnetyczne materiału kół | [Tak/Nie] | Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Właściwości te są niezbędne do wytworzenia zakłócenia pola elektromagnetycznego liczników osi, tak by zapewnić prawidłową detekcję. Wymóg określony w TSI „Sterowanie” nie jest precyzyjny. | - |
| 114. | 1.1.1.3.8.15 | Maksymalna dozwolona impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego | [N.NN] | Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. Obwód torowy jest w stanie wykryć tabor jedynie w sytuacji, gdy impedancja między szynami nie przekracza określonej wartości. Wartość ta jest określona wartością impedancji zestawu kołowego oraz rezystancji styku na powierzchni koło - szyna. Przedstawiony w tym miejscu wymóg dotyczący interfejsu odnosi się jedynie do rezystancji elektrycznej pomiędzy powierzchniami tocznymi przeciwległych kół zestawu kołowego. | - |

| | | | | | |
|------|-------------------|---|---|--|---|
| 115. | 1.1.1.3.8.16 | Minimalna dozwolona impedancja między pantografem i kołami | [N.NN] | Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. W systemach detekcji przy użyciu obwodów torowych składowe harmoniczne generowane przez system zasilania mogą generować zakłócenia, przy czym może dojść do efektu krzyżowego (cross-over) za pośrednictwem sieci trakcyjnej z jednego toru do drugiego. Zapobiega temu dostatecznie wysoka impedancja pojazdu. | - |
| 116. | 1.1.1.3.8.17 | Maksymalna wydajność piaskowania | [CiągZnaków] Wybór jednej opcji z określonego wykazu: 500 g/800 g/inna | Maksymalna wydajność podana dla okresu 30 sekund. Kompatybilność z obwodami torowymi. Zbyt duża ilość piasku niesie ryzyko, że na torach wyposażonych w obwoły torowe pociągi nie będą wykrywane. | - |
| 117. | 1.1.1.3.8.18 | Wymagana możliwość wyłączenia piaskowania przez maszynistę | [Tak/Nie] | Kompatybilność z obwodami torowymi w miejscach, w których stosowanie piaskowania jest niedozwolone. | - |
| 118. | 1.1.1.3.9 | Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi | | | |
| 119. | 1.1.1.3.9.1 | Istnienie przepisów dotyczących prądu powrotnego w szynach | [Tak + odniesienie/Nie] | Kompatybilność z obwodami torowymi i czujnikami kół liczn ków osi. Składowe harmoniczne w prądzie trakcyjnym w szynach mogą zakłócać funkcjonowanie obwodów torowych. Prąd stały w szynach może spowodować przesylenie detektorów liczn ków osi, uniemożliwiając ich funkcjonowanie. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją. | - |
| 120. | 1.1.1.3.9.2 | Istnienie przepisów dotyczących pól elektrycznych, magnetycznych i elektromagnetycznych | [Tak + odniesienie/Nie] | Kompatybilność z detektorami kół. Pola elektromagnetyczne generowane przez tabor mogą zakłócać funkcjonowanie liczników osi i detektorów kół. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją. | - |
| 121. | 1.1.1.3.10 | System przytorowy na potrzeby eksploatacji awaryjnej | | | |
| 122. | 1.1.1.3.10.1 | Poziom ETCS na potrzeby eksploatacji awaryjnej | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3 | System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania poziomu ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany na innym poziomie ETCS. Przykład: poziom 1 jako tryb eksploatacji awaryjnej zamiast poziomu 2. | - |
| 123. | 1.1.1.3.10.2 | Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B w przypadku eksploatacji awaryjnej | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inny/ brak | System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany w inny sposób. Przykład: ruch pociągów chroniony przy użyciu systemu klasy B lub sygnalizatorów przytorowych. | - |
| 124. | 1.1.1.3.11 | Parametry związane z hamowaniem | | | |
| 125. | 1.1.1.3.11.1 | Wymagana minimalna skuteczność hamowania | [Tak + odniesienie/Nie] | Na potrzeby wyliczania krzywych hamowania do celów nadzoru prędkości. Wymóg dotyczący skuteczności hamowania może zależeć od następujących czynników: - odległość między dwoma kolejnymi sygnalizatorami (długość odcinka toru), - prędkość pociągu, - masa pociągu, - pochylenie podłużne. | - |

| | | | | | |
|------|-------------------|---|---|--|---|
| 126. | 1.1.1.3.12 | Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie” | | | |
| 127. | 1.1.1.3.12.1 | Wspomagana wychylność pudła | [Tak + odniesienie/Nie] | Wspomaganie funkcji wychylności pudła pozwala szybciej prowadzić pociąg na łukach i skrócić czas podróży na linii wyposażonej w system ETCS (zastosowanie specjalnej kategorii „pociąg z wychylnym pudłem” w przypadku pociągów wyposażonych w system ETCS). Bez wspomaganie tej funkcji nawet pociągi z wychylnym pudłem wyposażone w system ETCS poruszają się jak normalne pociągi przy bardziej restrykcyjnych ograniczeniach prędkości na łukach. | - |
| 128. | 1.2 | PUNKT OPERACYJNY (PO) | | | |
| 129. | 1.2.0.0.0 | Informacje ogólne | | | |
| 130. | 1.2.0.0.0.1 | Nazwa punktu operacyjnego | [CiągZnaków] | Nazwa związana zazwyczaj z miejscowością lub z posterunkiem ruchu. | - |
| 131. | 1.2.0.0.0.2 | Kod identyfikacyjny PO | [AANNNNNNNNNN NNNN] | Kod opracowany do celów TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” w ramach strategicznego europejskiego planu wdrożeniowego (SEDP), zgodnie z normą CWA 15541:2006. Składa się on z dwóch liter odpowiadających kodowi kraju oraz czternastu cyfr odpowiadających kodowi lokalizacji. | - |
| 132. | 1.2.0.0.0.3 | Krajowy kod identyfikacyjny punktu operacyjnego | [CiągZnaków] | Niepowtarzalna identyfikacja PO lub niepowtarzalny numer PO. | - |
| 133. | 1.2.0.0.0.4 | Typ punktu operacyjnego | [CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: stacja/ stacja węzłowa/ mijanka/przystanek osobowy/terminal towarowy/stacja rozrządowa/posterunek odgałęźny/ posterunek bocznicowy połączony z bocznicą kolejową/miejsce łączenia z siecią innego zarządcy infrastruktury/ miejsce łączenia z siecią innego państwa na granicy/miejsce zmiany systemu sterowania ruchem kolejowym/miejsce zmiany systemu radiolączności pociągowej | Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi. | - |
| 134. | 1.2.0.0.0.5 | Lokalizacja punktu operacyjnego | [GRS 80 + NNN.NN + CiągZnaków] | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz km związany z identyfikacją linii, określający lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO. | - |

| | | | | | |
|------|------------------|--|--|--|------------------|
| 135. | 1.2.1 | TOR GŁÓWNY | | | |
| 136. | 1.2.1.0.0 | Informacje ogólne | | | |
| 137. | 1.2.1.0.0.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. | - |
| 138. | 1.2.1.0.0.2 | Identyfikacja toru | [CiągZnaków] | Numer toru w obrębie PO. | - |
| 139. | 1.2.1.0.1 | Deklaracje weryfikacji WE | | | |
| 140. | 1.2.1.0.1.1 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF | [CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 141. | 1.2.1.0.2 | Parametry użytkowe | | | |
| 142. | 1.2.1.0.2.1 | Typ linii | [RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII | Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN). | TEN HS TEN CR |
| 143. | 1.2.1.0.2.2 | Typ ruchu | [A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M | W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do PO na liniach poza TEN. | - |
| 144. | 1.2.1.0.3 | Układ linii | | | |
| 145. | 1.2.1.0.3.1 | Skrajnia interoperacyjna | [AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC | Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010. | - |
| 146. | 1.2.1.0.3.2 | Skrajnie wielonarodowe | [CiągZnaków] | Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC. | - |
| 147. | 1.2.1.0.3.3 | Skrajnie krajowe | [CiągZnaków] | Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 lub inna skrajnia lokalna. | - |
| 148. | 1.2.1.0.4 | Parametry toru | | | |
| 149. | 1.2.1.0.4.1 | Nominalna szerokość toru | [NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520 | Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor. | - |

| | | | | | |
|------|------------------|--|--|---|-------------------|
| 150. | 1.2.1.0.5 | Tunel | | | |
| 151. | 1.2.1.0.5.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. | - |
| 152. | 1.2.1.0.5.3 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT) | [CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 153. | 1.2.1.0.5.5 | Długość tunelu | [NNNNN] | Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów. | - |
| 154. | 1.2.1.0.5.6 | Istnienie planu awaryjnego | [Tak/Nie] | Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE). | TSI istniejące |
| 155. | 1.2.1.0.6 | Peron | | | |
| 156. | 1.2.1.0.6.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. | - |
| 157. | 1.2.1.0.6.2 | Identyfikacja peronu | [CiągZnaków] | Niepowtarzalna identyfikacja peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO. | - |
| 158. | 1.2.1.0.6.3 | Klasyfikacja peronu | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN | Peron jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN. | - |
| 159. | 1.2.1.0.6.4 | Zastosowanie specyfikacji dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się | [Tak/Nie] | Informacja, czy peron jest zgodny z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”. | - |
| 160. | 1.2.1.0.6.5 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca peron (potwierdzająca zgodność z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM) | [CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |

| | | | | | |
|------|------------------|--|--|--|------------|
| 161. | 1.2.1.0.6.7 | Długość użytkowa peronu | [NNNN] | Maksymalna długość, wyrażona w metrach, ciągłego odcinka stanowiącego tę część peronu, przy której jest przewidziany postój pociągu w normalnych warunkach eksploatacyjnych, aby pasażerowie mogli wsiąść do pociągu i z niego wysiąść, przy odpowiednim uwzględnieniu tolerancji związanych z zatrzymaniem (TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych). | - |
| 162. | 1.2.1.0.6.8 | Wysokość peronu | [NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 550/760/inna | Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną głowki szyny. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach. | - |
| 163. | 1.2.1.0.6.10 | Obecność urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie | [Tak/Nie] | Informacja, czy na peronie obecne jest jakiekolwiek urządzenie ułatwiające wsiadanie do pociągów. | - |
| 164. | 1.2.2 | TOR BOCZNY | | | |
| 165. | 1.2.2.0.0 | Informacje ogólne | | | |
| 166. | 1.2.2.0.0.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury lub użytkownika toru | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. W przypadku, gdy tor nie należy do zarządcy infrastruktury, należy wpisać nazwę podmiotu będącego właścicielem toru lub użytkującego tor na podstawie innego tytułu prawnego. | - |
| 167. | 1.2.2.0.0.2 | Identyfikacja toru | [CiągZnaków] | Niepowtarzalna identyfikacja toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO. | - |
| 168. | 1.2.2.0.0.3 | Klasyfikacja toru | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN | Tor jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN. | - |
| 169. | 1.2.2.0.1 | Deklaracja weryfikacji WE | | | |
| 170. | 1.2.2.0.1.1 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF | [CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 171. | 1.2.2.0.2 | Parametr użytkowy | | | |
| 172. | 1.2.2.0.2.1 | Długość użytkowa toru | [NNNN] | Całkowita długość toru, zapewniająca bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach. | - |
| 173. | 1.2.2.0.3 | Układ linii | | | |
| 174. | 1.2.2.0.3.1 | Maksymalne pochylenie podłużne w przypadku torów postojowych | [N.N] | Wartość maksymalnego pochylenia podłużnego przekraczająca podaną w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych wartość graniczną wynoszącą 2,5 milimetra na metr. | istniejące |
| 175. | 1.2.2.0.3.2 | Najmniejszy promień łuku poziomego | [NNN] | Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI. | istniejące |

| | | | | | |
|------|------------------|--|------------------------------------|--|------------|
| 176. | 1.2.2.0.3.3 | Najmniejszy promień łuku pionowego | [NNN] | Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI. | istniejące |
| 177. | 1.2.2.0.4 | Urządzenia stacjonarne do obsługi technicznej pociągów | | | |
| 178. | 1.2.2.0.4.1 | Obecność urządzeń do opróżniania toalet | [Tak + odniesienie/Nie] | Typ urządzenia do opróżniania toalet (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego. | - |
| 179. | 1.2.2.0.4.2 | Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz | [Tak + odniesienie/Nie] | Typ urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego. | - |
| 180. | 1.2.2.0.4.3 | Obecność urządzenia do uzupełniania wody | [Tak + odniesienie/Nie] | Typ urządzenia do uzupełniania wody (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego. | - |
| 181. | 1.2.2.0.4.4 | Obecność urządzenia do tankowania | [Tak + odniesienie/Nie] | Typ urządzenia do tankowania (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego. | - |
| 182. | 1.2.2.0.4.5 | Obecność urządzenia do uzupełniania piasku | [Tak + odniesienie/Nie] | Typ urządzenia do uzupełniania piasku (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów). Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego. | - |
| 183. | 1.2.2.0.4.6 | Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd | [Tak + odniesienie/Nie] | Typ urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego. | - |
| 184. | 1.2.2.0.5 | Tunel | | | |
| 185. | 1.2.2.0.5.1 | Nazwa zarządcy infrastruktury | [CiągZnaków] | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. | - |
| 186. | 1.2.2.0.5.3 | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT) | [CC/RRRRRRRRRRRRRR/RR/YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT). | TSI |
| 187. | 1.2.2.0.5.5 | Długość tunelu | [NNNNN] | Rzeczywista długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów. | - |

| | | | | | |
|------|-------------|----------------------------|-----------|---|----------------|
| 188. | 1.2.2.0.5.6 | Istnienie planu awaryjnego | [Tak/Nie] | Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE). | TSI istniejące |
|------|-------------|----------------------------|-----------|---|----------------|

*) Numer parametru zgodny z decyzją wykonawczą Komisji nr 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1).