

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

z dnia 15 września 2011 r.

w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej

(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 6383)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/633/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

Artykuł 1

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 35 ust. 2,

Wspólne specyfikacje rejestru infrastruktury, o których mowa w art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, zostały określone w załączniku do niniejszej decyzji.

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

(1) Zgodnie z art. 35 dyrektywy 2008/57/WE każde państwo członkowskie powinno zapewnić publikację i aktualizację rejestru infrastruktury. Komisja powinna przyjąć specyfikacje rejestru na podstawie projektu opracowanego przez Europejską Agencję Kolejową (zwaną dalej „Agencją”).

1. Każde państwo członkowskie dopilnuje, aby jego rejestr infrastruktury był skomputeryzowany i spełniał wymogi wspólnych specyfikacji, o których mowa w art. 1, nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.

(2) W celu zapewnienia łatwej dostępności zawartych w rejestrach danych dla większej liczby państw członkowskich niezbędne są wspólne specyfikacje uzupełniające. Skomputeryzowany wspólny interfejs użytkownika, funkcjonujący jako wirtualny rejestr infrastruktury kolejowej na poziomie europejskim, należy opracować i wdrożyć jednocześnie z utworzeniem krajowych rejestrów infrastruktury i gromadzeniem danych. Państwa członkowskie powinny, z pomocą Agencji, współpracować w celu dopilnowania, aby rejestry funkcjonowały, zawierały wszystkie dane, były wzajemnie połączone i udostępniały użytkownikom wspólny interfejs.

2. Państwa członkowskie dopilnują, aby ich rejestry zostały wzajemnie połączone oraz podłączone do wspólnego interfejsu użytkownika, o którym mowa w art. 4, nie później niż w terminie sześciu miesięcy po uruchomieniu wspomnianego interfejsu.

(3) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

Artykuł 3

Agencja, nie później niż w terminie jednego roku od wejścia w życie niniejszej decyzji, publikuje instrukcje stosowania dotyczące specyfikacji, o których mowa w art. 1, a następnie aktualizuje je. Instrukcje stosowania zawierają odesłanie do stosownych punktów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) w odniesieniu do każdego parametru.

Artykuł 4

1. Agencja sporządza projekt szczegółowych specyfikacji oraz plan zarządzania i wdrażania w zakresie: a) opracowania, badania, wdrożenia i funkcjonowania wspólnego interfejsu użytkownika; oraz b) wzajemnego połączenia rejestrów krajowych. Agencja przedłoży te dokumenty Komisji nie później niż w terminie jednego roku od wejścia w życie niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

2. Wspólny interfejs użytkownika, o którym mowa w ust. 1, jest aplikacją internetową ułatwiającą dostęp do danych zawartych w rejestrze infrastruktury na poziomie europejskim. Zostanie on uruchomiony nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.

3. W przypadku gdy istnieje taka konieczność w związku z postępowaniem w opracowywaniu TSI, Agencja zaleca aktualizacje specyfikacji, o których mowa w art. 1, oraz szczegółowych specyfikacji, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby niezbędne dane były gromadzone i umieszczane w ich krajowych rejestrach infrastruktury zgodnie z ust. 2–5. Państwa członkowskie dopilnowują, aby dane te były wiarygodne i aktualizowane.

2. Dane dotyczące infrastruktury w zakresie korytarzy towarowych, określonych w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010⁽¹⁾, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.

3. Dane dotyczące infrastruktury dopuszczonych do eksploatacji po wejściu w życie dyrektywy 2008/57/WE i przed wejściem w życie niniejszej decyzji, niebędące danymi określonymi w ust. 2, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury nie później niż w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.

4. Dane dotyczące infrastruktury dopuszczonych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE, niebędące danymi określonymi w ust. 2, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później jednak niż w terminie pięciu lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.

5. Dane dotyczące prywatnych bocznic oddanych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa

w art. 6 ust. 1, nie później jednak niż w terminie siedmiu lat od wejścia w życie niniejszej decyzji.

6. Dane dotyczące infrastruktury dopuszczonych do eksploatacji po wejściu w życie niniejszej decyzji umieszcza się w krajowym rejestrze infrastruktury niezwłocznie po dopuszczeniu danych infrastruktury do eksploatacji oraz niezwłocznie po utworzeniu rejestru, o którym mowa w art. 2 ust. 1.

Artykuł 6

1. Każde państwo członkowskie sporządza projekt krajowego planu wdrażania do celów realizacji zobowiązań wynikających z niniejszej decyzji, wraz z harmonogramem. Krajowy plan wdrażania przedkłada się Komisji nie później niż w terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszej decyzji.

2. Agencja koordynuje, monitoruje i wspiera wdrażanie krajowych rejestrów infrastruktury. Agencja w szczególności powołuje grupę złożoną z przedstawicieli podmiotów odpowiedzialnych za utworzenie i utrzymywanie krajowych rejestrów oraz kieruje nią. Podmioty te wysyłają do Agencji co cztery miesiące sprawozdania z postępów we wdrażaniu. Agencja regularnie informuje Komisję o postępach we wdrażaniu niniejszej decyzji.

Artykuł 7

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 16 marca 2012 r.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich i Europejskiej Agencji Kolejowej.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 września 2011 r.

W imieniu Komisji
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

ZAŁĄCZNIK

1. WPROWADZENIE**1.1. Zakres techniczny**

- 1) Niniejsza specyfikacja dotyczy danych związanych z następującymi podsystemami unijnego systemu kolei:
- podsystem strukturalny „Infrastruktura”;
 - podsystem strukturalny „Energia”;
 - a także urządzeń stacjonarnych podsystemu strukturalnego „Sterowanie”.
- 2) Wspomniane podsystemy są wymienione w wykazie podsystemów w pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2008/57/WE.

1.2. Zakres geograficzny

Zakres geograficzny niniejszej specyfikacji obejmuje unijny system kolei określony dyrektywą 2008/57/WE.

1.3. Odpowiedzialność

Państwa członkowskie decydują o tym, które podmioty są odpowiedzialne za utworzenie i utrzymywanie rejestru infrastruktury.

1.4. Definicje

Do celów niniejszej specyfikacji:

- „poziom makro” oznacza ogólną sieć kolejową, wyznaczoną przez odcinki linii i punkty operacyjne;
- „poziom mikro” oznacza szczegółową sieć kolejową, wyznaczoną w przypadku odcinków linii przez tory, a w przypadku punktów operacyjnych przez tory i bocznice;
- „linia” oznacza sekwencję co najmniej jednego odcinka, w której skład może wchodzić kilka torów;
- „odcinek linii” oznacza część linii pomiędzy sąsiednimi punktami operacyjnymi, przy czym w jej skład może wchodzić kilka torów;
- „punkt operacyjny” oznacza każde miejsce przeznaczone do wykonywania operacji związanych z przewozami pociągami, w którym przewozy takie mogą się rozpoczynać i kończyć lub zmieniać trasę i w którym realizowane są przewozy pasażerskie lub towarowe; „punktem operacyjnym” może być każde miejsce, w którym zachodzi zmiana funkcjonalności podstawowych parametrów podsystemu, lub każde miejsce zlokalizowane na granicach pomiędzy państwami członkowskimi lub zarządcami infrastruktury;
- „tor” oznacza każdy tor wykorzystywany do celów przemieszczania w ramach przewozów pociągami; mijanki i posterunki odgałęźne i osłonowe na torze szlakowym lub połączenia torów niezbędne jedynie do ruchu pociągów nie są publikowane;
- „bocznica” oznacza każdy tor, który nie jest wykorzystywany do celów przemieszczania w ramach przewozów pociągami.

2. CEL**2.1. Uwagi ogólne**

Rejestr infrastruktury jest wykorzystywany do celów planowania przy projektowaniu nowych pociągów i opracowywaniu tras przed rozpoczęciem eksploatacji. Tym samym rejestr infrastruktury wspomaga procesy opisane poniżej.

2.2. Projektowanie podsystemów „Tabor”

Zgodność z TSI oraz krajowymi przepisami technicznymi będącymi przedmiotem powiadomienia ma zasadnicze znaczenie od początku projektowania nowych lub przeprojektowywania istniejących podsystemów w ramach całego procesu wytwarzania. Parametry określone w rejestrze infrastruktury należy wykorzystywać w celu spełnienia wymogów związanych z właściwościami infrastruktury w zakresie zamierzonego użycia taboru.

2.3. Zapewnienie kompatybilności technicznej w przypadku urządzeń stacjonarnych

- 1) Jednostka notyfikowana sprawdza zgodność podsystemów z mającymi zastosowanie TSI w oparciu o informacje zawarte w stosownej TSI oraz w rejestrach. Obejmuje to 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.

- 2) Jednostka wyznaczona przez państwa członkowskie sprawdza zgodność podsystemów, gdy zastosowanie mają przepisy krajowe, przy czym istnieje możliwość wglądu w rejestr infrastruktury w celu sprawdzenia w tych przypadkach interfejsów pod kątem kompatybilności technicznej.

2.4. Monitorowanie interoperacyjności unijnej sieci kolejowej

Należy zapewnić przejrzystość w odniesieniu do postępów w zakresie interoperacyjności w celu regularnego monitorowania rozwoju unijnej sieci interoperacyjnej.

2.5. Stwierdzanie kompatybilności trasy w przypadku planowego pociągu

- 1) Przed uzyskaniem od zarządcy infrastruktury dostępu do sieci przedsiębiorstwo kolejowe sprawdza za pomocą rejestru infrastruktury kompatybilność zamierzonego przewozu pociągami z trasą. Przedsiębiorstwo kolejowe ma obowiązek upewnić się, czy trasa, którą ma zamiar wykorzystać, jest w stanie obsłużyć jego pociąg.
- 2) Przedsiębiorstwo kolejowe wybiera pojazdy, uwzględniając wszelkiego rodzaju ograniczenia związane z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji oraz z ewentualną trasą w odniesieniu do pociągu, który ma się po niej poruszać:
 - a) wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu muszą być zgodne z wymogami mającymi zastosowanie na trasach, po których pociąg będzie się poruszać; oraz
 - b) pociąg, stanowiący połączenie pojazdów, musi stosować się do ograniczeń technicznych na rozpatrywanej trasie.

3. CECHY REJESTRU INFRASTRUKTURY

3.1. Struktura sieci kolejowej w odniesieniu do rejestru

- 1) Na potrzeby rejestru infrastruktury każde państwo członkowskie dokonuje podziału swojej sieci kolejowej na odcinki linii oraz punkty operacyjne. Ten poziom rejestru określa się jako poziom makro.
- 2) Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do „odcinka linii”, związane z podsystemami „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, przypisuje się do elementu infrastruktury „tor”, który określa się jako poziom mikro.
- 3) Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do „punktu operacyjnego”, związane z podsystemem „Infrastruktura”, przypisuje się do elementów infrastruktury „tor” i „bocznica”, które określa się jako poziom mikro.

3.2. Pozycje przeznaczone do rejestru infrastruktury

- 1) Pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą 1.
- 2) Pozycje określone w tabeli 1 jako „obowiązkowe” publikuje się we wszystkich przypadkach. Pozycje określone w tabeli 1 jako „inne” są zależne od kontekstu i publikuje się je stosownie do wymagań państw członkowskich.
- 3) Zastosowanie pozycji w odniesieniu do typu sieci w tabeli 1 jest wyszczególnione przy użyciu następujących skrótów:
 - „TSI” — linie zweryfikowane w stosunku do TSI,
 - „istniejąca” — linie dopuszczone do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE i dotychczas niezwerifikowane w stosunku do TSI,
 - „TEN CR” (linie transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych), „TEN HS” (linie transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości), „poza TEN” (linie poza siecią transeuropejską) — linie należące do odpowiedniego typu sieci bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
 - „wszystkie” — wszystkie linie Unii.

Tabela 1

Pozycje rejestru infrastruktury

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1	PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE			
1.1	ODCINEK LINII			
1.1.1	TOR			

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.0.0	Informacje ogólne			
1.1.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady).	O
1.1.1.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja linii lub niepowtarzalny numer linii w obrębie państwa członkowskiego.	I
1.1.1.0.0.3	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie odcinka.	O
1.1.1.0.0.4	Początek toru	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km lub mila związane z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy normalnym kierunku jazdy. W przypadku gdy możliwe są oba kierunki, „początkiem” może być dowolny punkt krańcowy.	O
1.1.1.0.0.5	Punkt operacyjny na początku toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na początku odcinka toru przy normalnym kierunku jazdy.	I
1.1.1.0.0.6	Koniec toru	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km lub mila związane z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy normalnym kierunku jazdy. W przypadku gdy możliwe są oba kierunki, „końcem” może być dowolny punkt krańcowy.	O
1.1.1.0.0.7	Punkt operacyjny na końcu toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na końcu odcinka toru przy normalnym kierunku jazdy.	I
1.1.1.1	Podsystem „Infrastruktura”			
1.1.1.1.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru			
1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Infrastruktura” – INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.1.1.1.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do toru („Infrastruktura” – INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.1.2	Parametry użytkowe			
1.1.1.1.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (podstawowa lub inna) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana) określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	O – TEN HS O – TEN CR
1.1.1.1.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: P/T/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.	O
1.1.1.1.2.3	Pojemność ładunkowa	[CiągZnaków]	Kategoria będąca wynikiem procesu klasyfikacji określonego w EN 15528:2008 (załącznik A), zdefiniowana w tej normie jako „kategoria linii”. Przedstawia ona zdolność infrastruktury do wytrzymania obciążeń pionowych wywieranych przez pojazdy na linię lub odcinek linii w przypadku regularnej eksploatacji, jako połączenie kategorii linii określonej w normie EN z dozwoloną prędkością zgodnie z załącznikiem E lub załącznikiem C do TSI (kategoria linii-prędkość, przykłady: E5-100, D4xL-100).	O
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, z wyjątkiem Zjednoczonego Królestwa, gdzie jest wyrażona w milach na godzinę.	O
1.1.1.1.2.5	Zakres temperatury	Wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: T1 (- 25 do + 40) T2 (- 40 do + 35) T3 (- 25 do + 45) Tx (- 40 do + 50)	Zakres temperatury zgodnie z pkt 4.3 EN 50125-1:1999 w przypadku nieograniczonego dostępu do linii.	O
1.1.1.1.2.6	Wysokość maksymalna	[NNNN]	Najwyższy punkt odcinka linii nad poziomem morza w stosunku do Normalnego Poziomu Amsterdamskiego (NAP). NAP to rzędna pionowa wykorzystywana w dużej części Europy, wyrażona w metrach.	O
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 [pkt 4.6 EN 50125-1:1999] określone w pkt 4.2.6.1.5 TSI „Tabor kolejowy – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych.	O
1.1.1.1.3	Układ linii			
1.1.1.1.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w załączniku C do EN 15273-3:2009.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.1.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna (sekcje D.1-D.3 załącznika D do EN 15273-3:2009) lub skrajnia międzynarodowa (sekcja C.2.1 załącznika C do EN 15273-3:2009) niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	O
1.1.1.1.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wewnętrzna określona w EN 15273:3-2009 lub inna skrajnia lokalna.	I
1.1.1.1.3.4	Standardowy numer profilu kombinowanego w odniesieniu do nadwozi wymiennych	[A NN lub A NNN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: C 22, C 32, C 45, C 70, C 80, inny C 341, C 349, C 351, C 364, C 400, C 410, inny	Kodowanie w przypadku transportu kombinowanego przy użyciu nadwozi wymiennych określonych w karcie UIC 596-6. Numer techniczny składa się z kodu kompatybilności wagonu (1 litera) oraz standardowego numeru profilu transportu kombinowanego (2 cyfry, szerokość $\leq 2\,550$ mm lub 3 cyfry, szerokość $> 2\,550 \leq 2\,600$ mm).	I
1.1.1.1.3.5	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do nacze	[A NN lub A NNN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: P 22, P 32, P 45, P 70, P 80, inny P 339, P 341, P 349, P 351, P 359, P 364, P 400, P 410, inny	Kodowanie w przypadku transportu kombinowanego przy użyciu nadwozi wymiennych określonych w karcie UIC 596-6. Numer techniczny składa się z kodu kompatybilności wagonu (1 litera) oraz standardowego numeru profilu transportu kombinowanego (2 cyfry, szerokość $\leq 2\,550$ mm lub 3 cyfry, szerokość $> 2\,550 \leq 2\,600$ mm).	I
1.1.1.1.3.6	Profil nachylenia	[NN.N] [NNN.NN + CiągZnaków]	Nachylenia (wyrażone w milimetrach na metr) oraz miejsca występowania zmian w nachyleniu. Km lub mila związane z identyfikacją linii przy normalnym kierunku jazdy. Dane podaje się w postaci łańcucha informacji: nachylenie-miejsce-nachylenie-miejsce-...-nachylenie.	O
1.1.1.1.3.7	Minimalny promień łuku poziomego	[NNNNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego odcinka.	O
1.1.1.1.4	Parametry toru			
1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku toru wieloszynowego należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	O
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, w odniesieniu do której linia została zaprojektowana. W przypadku przyspieszenia poprzecznego wynoszącego np. $1,0\text{ m/s}^2$ można opublikować wartość 153 mm.	O
1.1.1.1.4.3	Istnienie eksploatacyjnych wartości granicznych w odniesieniu do zbieżności równoważnej	[Tak + odniesienie/ Nie]	Zbieżność równoważna 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.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.1.4.4	Pochylenie poprzeczne szyny	[1:NN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: 1:20/1:30/1:40	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.	O
1.1.1.1.4.5	Obecność 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.	O – TEN HS
1.1.1.1.5	Rozjazdy i skrzyżowania			
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.	O – istniejąca
1.1.1.1.5.2	Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych	[NNN]	Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałymi dziobami 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.	I – istniejąca
1.1.1.1.6	Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia			
1.1.1.1.6.1	Maksymalne przyspieszenie ujemne pociągu	[N.N]	Wartość graniczna w odniesieniu do wzdłużnej wytrzymałości toru na istniejących liniach niezgodnych z TSI, określona jako maksymalne dopuszczalne przyspieszenie ujemne pociągu i wyrażona w metrach na sekundę do kwadratu.	I – istniejąca
1.1.1.1.6.2	Stosowanie hamulców wiropędowych	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: dozwolone/dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiropędowych.	O
1.1.1.1.6.3	Stosowanie hamulców magnetycznych	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: dozwolone/dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.1.7	BHP i środowisko			
1.1.1.1.7.1	Wymagana kategoria pożarowa taboru	[A] wybór jednej opcji z wcześniej 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 kolejowy – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych. Nie (N) w przypadku krótkich tuneli lub wzniesionych odcinków toru o długości mniejszej niż 1 km.	O – TSI I – istniejąca
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 takowe istnieją.	I – istniejąca
1.1.1.1.7.3	Stosowanie smarowania obrzeży kół	[A] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: wymagane/dozwolone/zabronione	Stosowanie pokładowego urządzenia do smarowania obrzeży kół jest wymagane/dozwolone/zabronione.	O – TEN CR O – poza TEN
1.1.1.1.7.4	Występowanie przejazdów kolejowych	[Tak/Nie]	Występowanie przejazdów kolejowych na danym odcinku linii.	O – TEN CR O – poza TEN
1.1.1.1.7.5	Dozwolone przyspieszenie na przejeździe kolejowym	[N.N]	Wartość graniczna w odniesieniu do przyspieszenia pociągu w razie zatrzymania w pobliżu przejazdu kolejowego, wyrażona w metrach na sekundę do kwadratu, jeżeli istnieje zgodnie z przepisami krajowymi.	I – TEN CR I – poza TEN
1.1.1.1.8	Tunel			
1.1.1.1.8.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE).	O
1.1.1.1.8.2	Identyfikacja tunelu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja tunelu lub niepowtarzalny numer w obrębie państwa członkowskiego	I
1.1.1.1.8.3	Początek tunelu	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km lub mila związane z identyfikacją linii na początku tunelu.	O
1.1.1.1.8.4	Koniec tunelu	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km lub mila związane z identyfikacją linii na końcu tunelu.	O
1.1.1.1.8.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.1.8.6	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do tunelu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca
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.	O
1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza rzeczywista powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu (wyrażona w metrach kwadratowych).	O
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).	O – TSI I – istniejąca
1.1.1.2	Podsystem „Energia”			
1.1.1.2.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru			
1.1.1.2.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Energia” – ENE)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.1.1.2.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do toru („Energia” – ENE)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca
1.1.1.2.2	Sieć trakcyjna			
1.1.1.2.2.1	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: niezelektryfikowany/ AC 25 kV-50 Hz/ AC 15 kV-16,7 Hz/ DC 3 kV/DC 1,5 kV/ DC (przypadek szczególny FR)/ DC 750 V/inne (należy określić napięcie znamionowe, częstotliwość i zakresy)	Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z EN 50163:2004. W razie przekroczenia zakresu określonego w normie EN należy opublikować maksymalną ciągłą wartość napięcia (wartość maksymalna podana w nawiasach).	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.2.2.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	[NNNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg wyrażony w amperach (A).	O
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 (A).	O
1.1.1.2.2.4	Istnienie pozwolenia na hamowanie odzyskowe	[Tak/Nie]	Hamowanie odzyskowe jest dozwolone lub nie.	O
1.1.1.2.2.5	Nominalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Nominalna wartość wysokości przewodu jezdnego na wsporniku w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	O – TSI
1.1.1.2.2.6	Maksymalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Maksymalna wartość wysokości przewodu jezdnego na wsporniku w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	O – TEN HS O – TEN CR O – poza TEN
1.1.1.2.2.7	Minimalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Minimalna wartość wysokości przewodu jezdnego na wsporniku w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	O – TEN HS O – TEN CR O – poza TEN
1.1.1.2.3	Pantograf			
1.1.1.2.3.1	Dopuszczone ślizgacze pantografu	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: 1 950 mm(Typ 1)/ 1 950 mm(Typ 2)/ 1 950 mm (PL)/ 1 800 mm (NO, SE)/ 1 600 mm (EP)/ 1 600 mm(GB, CTRL)/ 1 600 mm (GB)/ 1 450/inne (należy określić)	Jeden lub większa liczba ślizgaczy pantografu zgodnie z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” lub EN 50367:2006.	O
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 danym odcinku.	O
1.1.1.2.3.3	Dozwolony materiał nakładki stykowej	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: miedź/czysty węgiel/węgiel z domieszkami/węgiel z otuliną miedziową/ inne	Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania na danej linii.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.2.4	Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)			
1.1.1.2.4.1	Stosowanie separacji faz	[Tak + odniesienie/ Nie]	W razie stosowania separacji faz na danym odcinku linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	O
1.1.1.2.4.2	Zastosowanie separacji systemów	[Tak + odniesienie/ Nie]	W razie stosowania separacji systemów na danym odcinku linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	O
1.1.1.2.5	Wymogi dotyczące taboru			
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	O – TEN CR O – poza TEN
1.1.1.2.5.2	Dozwolona średnia siła nacisku	[CiągZnaków] lub [NNN]	Średnia siła nacisku dopuszczona na linii. Siła podana jest jako wstępnie określona krzywa lub jako wartość wyrażona w niutonach.	O
1.1.1.2.5.3	Wymagane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD)	[Tak/Nie]	Urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD) wymagane na pokładzie pojazdu zgodnie z EN 50206-1.	O
1.1.1.3	Podsystem „Sterowanie”			
1.1.1.3.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru			
1.1.1.3.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Sterowanie” – CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.1.1.3.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do toru („Sterowanie” – CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejące
1.1.1.3.2	Klasa A – System ochrony pociągów (Europejski System Sterowania Pociągiem – ETCS)			
1.1.1.3.2.1	Poziom ETCS	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej 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.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.3.2.2	Wersja wzorca ETCS (x.y)	[N.N.N] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0	Wzorzec ETCS zainstalowany przy torach (wersja w nawiasie nie jest w pełni kompatybilna).	O
1.1.1.3.2.3	Wymagana funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (<i>radio infill</i>) w celu uzyskania dostępu do linii	[Tak/Nie]	Funkcja radiowego przesyłania informacji uaktualniających (<i>radio infill</i>) stanowi kryterium dostępu do sieci.	I
1.1.1.3.2.4	Funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (<i>radio infill</i>) zainstalowana przy torach	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej 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.	I
1.1.1.3.2.5	Wdrożone krajowe zastosowanie systemu ETCS	Numer z wcześniej 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 zainstalowane przy torach.	I
1.1.1.3.2.6	Występowanie ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych	[Tak + odniesienie/ Nie]	Ograniczenia lub warunki wynikające z częściowej zgodności z TSI „Sterowanie”.	I
1.1.1.3.2.7	Opcjonalne funkcje ETCS	[CiągZnaków]	Stosowanie określonych opcjonalnych funkcji ETCS może usprawnić eksploatację na linii. Służą one wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią kryterium dostępu do sieci.	I
1.1.1.3.3	Klasa A – Łączność radiowa (GSM-R)			
1.1.1.3.3.1	Wersja urządzeń GSM-R	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: nie/1/2/3 brak, 6/14, 7/15	Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych przy torach.	O
1.1.1.3.3.2	Minimalna liczba aktywnych telefonów komórkowych GSM-R na pokładzie do celów przekazywania danych	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: nie/1/2/3	Liczba telefonów komórkowych do celów przekazywania danych niezbędnych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.	O
1.1.1.3.3.3	Opcjonalne funkcje GSM-R	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: Przejście graniczne – podręcznik/Balisa na przejściu granicznym/Łączność radiowa na przejściu granicznym/...	Stosowanie określonych opcjonalnych funkcji GSM-R może usprawnić eksploatację na linii. Służą one wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią kryterium dostępu do sieci.	I

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.3.4	Klasa A – System detekcji pociągów			
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.	I
1.1.1.3.5	Klasa B – Systemy ochrony pociągów			
1.1.1.3.5.1	Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym wypadku, wersja)	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: LZB DE/LZB Hiszpania/LZB AT/TVM430/PZB 90/inne (należy określić)	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji.	O
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 wcześniej określonego wykazu: KVB/inne (należy określić)	Na pokładzie musi znajdować się i być równocześnie aktywny więcej niż jeden system ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inny.	O
1.1.1.3.6	Klasa B – Łączność radiowa			
1.1.1.3.6.1	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym wypadku, wersja)	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: Radio UIC, rozdziały 1-4/BR 1845/VR Train Radio/inne (należy określić)	Systemy łączności radiowej klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji.	O
1.1.1.3.7	Przejścia między systemami			
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.	I – istniejąca
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.	I – istniejąca

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.3.8	Klasa B – Systemy detekcji pociągów			
1.1.1.3.8.1	Typy systemów detekcji pociągów	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: obwód torowy/detektor kół/pętla	Typy zainstalowanych systemów detekcji pociągów. Pomaga w szybkim określeniu, które parametry dotyczące detekcji pociągów mają zastosowanie w odniesieniu do danego odcinka linii kolejowej (nie wszystkie parametry mają zastosowanie do wszystkich typów systemów detekcji pociągów).	O
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 „wolną”.	O
1.1.1.3.8.3	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy licznika osi lub czujnika kół, 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 wypadku wynik będzie błędem obliczeniowym.	O
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.	O
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. „Nawis” ma zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu.	O
1.1.1.3.8.6	Minimalna dozwolona szerokość obręczy	[NNN]	Szerokość wyrażona w milimetrach. Dotyczy liczników osi, pedałów 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.	O
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.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.3.8.8	Minimalna dozwolona grubość obrzeża	[NN.N]	Grubość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, pedałami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Grubość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wyrzeć na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	O
1.1.1.3.8.9	Minimalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, pedałami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Wysokość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wyrzeć na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	O
1.1.1.3.8.10	Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, pedałami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. W odniesieniu do wysokości obrzeża należy określić zakres wymiarów Sh (min.) – Sh (maks.)	O
1.1.1.3.8.11	Minimalny dozwolony nacisk osi	[N.N]	Nacisk wyrażony w tonach. Kompatybilność z obwodami torowymi, pedałami i przyciskami szynowymi. Minimalny nacisk osi aktywuje pedały i przyciski szynowe. Ponadto minimalny nacisk osi będzie miał korzystne oddziaływanie na rezystancję pomiędzy kołem i torem, co ma znaczenie dla funkcjonowania obwodów torowych.	O
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 oparta jest 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.	O
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.	O
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.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
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 przeciwległych kół zestawu kołowego oraz rezystancji zestyku na powierzchni koło-szyna. Przedstawiony w tym miejscu wymóg dotyczący interfejsu odnosi się jedynie do rezystancji elektrycznej pomiędzy powierzchniami tocznymi przeciwległych kół zestawu kołowego.	O
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 (<i>cross-over</i>) za pośrednictwem sieci trakcyjnej z jednego toru do drugiego. Zapobiega temu dostatecznie wysoka impedancja pojazdu.	O
1.1.1.3.8.17	Maksymalna wydajność piaskowania	[CiągZnaków] Wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: 500 g/800 g/inna (należy określić)	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.	O
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.	O
1.1.1.3.9	Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi			
1.1.1.3.9.1	Istnienie przepisów dotyczących prądu powrotnego w szynach	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z obwodami torowymi i czujnikami kół liczników osi. Składowe harmoniczne w prądzie trakcyjnym w szynach mogą zakłócać funkcjonowanie obwodów torowych. Prąd stały w szynach może spowodować przesylenie detektorów liczników osi, uniemożliwiając ich funkcjonowanie. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	O
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.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.1.1.3.10	System przytorowy na potrzeby eksploatacji awaryjnej			
1.1.1.3.10.1	Poziom ETCS na potrzeby eksploatacji awaryjnej	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej 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.	O
1.1.1.3.10.2	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B w przypadku eksploatacji awaryjnej	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: LZB DE/LZB Hiszpania/LZB AT/TVM430/PZB 90/inne (należy określić)	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.	O
1.1.1.3.11	Parametry związane z hamowaniem			
1.1.1.3.11.1	Wymagana minimalna skuteczność hamowania	[Tak + odniesienie/ Nie]	Na potrzeby wyliczenia 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 — Nachylenie	I
1.1.1.3.12	Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie”			
1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	[Tak + odniesienie/ Nie]	Wspomaganie funkcji wychylności pudła pomaga szybciej prowadzić pociąg na zakrętach 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 zakrętach.	I
1.2	PUNKT OPERACYJNY (PO)			
1.2.0.0.0	Informacje ogólne			
1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Nazwa związana zazwyczaj z miastem lub wsią albo z celem w zakresie kontroli ruchu	I
1.2.0.0.0.2	Kod identyfikacyjny PO	[AANNNNNNNNNN NNNN]	Kod opracowany do celów TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” przez SEDP zgodnie z CEN CWA15541: Maj 2006. Składa się on z dwóch liter odpowiadających kodowi kraju oraz czternastu cyfr odpowiadających kodowi lokalizacji.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.2.0.0.0.3	Krajowy kod identyfikacyjny punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja PO lub niepowtarzalny numer PO w obrębie państwa członkowskiego.	I
1.2.0.0.0.4	Typ punktu operacyjnego	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z wcześniej określonego wykazu: stacja/przystanek pasażerski/terminal towarowy/węzeł/stacja rozrządowa/inny (należy określić)	Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.	O
1.2.0.0.0.5	Lokalizacja punktu operacyjnego	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km lub mila związane z identyfikacją linii, określające lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO.	O
1.2.1	TOR			
1.2.1.0.0	Informacje ogólne			
1.2.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE).	O
1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO.	O
1.2.1.0.1	Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru			
1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Infrastruktura” – INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.2.1.0.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do toru („Infrastruktura” – INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca
1.2.1.0.2	Parametry użytkowe			
1.2.1.0.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (podstawowa lub inna) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana) określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do PO na liniach sieci transeuropejskiej (TEN).	O – TEN HS O – TEN CR

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.2.1.0.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: P/T/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.	O
1.2.1.0.3	Układ linii			
1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w załączniku C do EN 15273-3:2009	O
1.2.1.0.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna (sekcje D.1-D.3 załącznika D do EN 15273-3:2009) lub skrajnia międzynarodowa (sekcja C.2.1 załącznika C do EN 15273-3:2009) niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	O
1.2.1.0.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wewnętrzna określona w EN 15273:3-2009 lub inna skrajnia lokalna.	I
1.2.1.0.4	Parametry toru			
1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku toru wieloszynowego należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	O
1.2.1.0.5	Tunel			
1.2.1.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE).	O
1.2.1.0.5.2	Identyfikacja tunelu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja tunelu lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	I
1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.2.1.0.5.4	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
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.	I
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).	O – TSI I – istniejąca
1.2.1.0.6	Peron			
1.2.1.0.6.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE).	O
1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO	O
1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej 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.	O
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”.	O
1.2.1.0.6.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do peronu („Infrastruktura” - INF/ „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.2.1.0.6.6	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do peronu („Infrastruktura” - INF/ „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca
1.2.1.0.6.7	Długość użytkowa peronu	[NNNN]	Maksymalna długość (wyrażona w metrach) ciągłego odcinka stanowiącego tę część peronu, przy której przewidziany jest 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).	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.2.1.0.6.8	Wysokość peronu	[NNNN] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: 550/760/inna (należy określić)	Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną sąsiadującego toru. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach.	O
1.2.1.0.6.9	Urządzenia stacjonarne służące do uruchamiania pociągów w celu ich wyprawienia z peronu	[CiągZnaków]	Urządzenia stacjonarne, takie jak lustra, kamery telewizji przemysłowej udostępnione jako część wyposażenia sygnalizacyjnego, umożliwiające personelowi peronu wskazanie drużynie pociągowej, kiedy należy zamknąć drzwi, a po udanym dokonaniu tej czynności uruchomienie pociągu w celu jego wyprawienia.	I
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.	O
1.2.2	BOCZNICA			
1.2.2.0.0	Informacje ogólne			
1.2.2.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE).	O
1.2.2.0.0.2	Identyfikacja bocznic	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja bocznic lub niepowtarzalny numer bocznic w obrębie PO.	O
1.2.2.0.0.3	Klasyfikacja bocznic	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z wcześniej określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Bocznic jest eksploatowana w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), CR transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	O
1.2.2.0.1	Deklaracja weryfikacji w odniesieniu do bocznic			
1.2.2.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do bocznic („Infrastruktura” – INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.2.2.0.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do bocznic („Infrastruktura” – INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.2.2.0.2	Parametr użytkowy			
1.2.2.0.2.1	Długość użytkowa bocznic	[NNNN]	Całkowita długość bocznic lub toru postojowego, zapewniających bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach.	O
1.2.2.0.3	Układ linii			
1.2.2.0.3.1	Nachylenie maksymalne w przypadku torów postojowych	[N.N]	Wartość nachylenia przekraczająca podaną w TSI wartość graniczną wynoszącą 2,5 milimetra na metr.	I – istniejąca
1.2.2.0.3.2	Minimalny 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.	I – istniejąca
1.2.2.0.3.3	Minimalny 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.	I – istniejąca
1.2.2.0.4	Urządzenia stacyjne do technicznej obsługi pociągów			
1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	[Tak + odniesienie/ Nie]	Typ urządzenia do opróżniania toalet (urządzenie stacyjne do technicznej obsługi pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	O
1.2.2.0.4.2	Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz	[Tak + odniesienie/ Nie]	Typ urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacyjne do technicznej obsługi pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	O
1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	[Tak + odniesienie/ Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania wody (urządzenie stacyjne do technicznej obsługi pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	O
1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	[Tak + odniesienie/ Nie]	Typ urządzenia do tankowania (urządzenie stacyjne do technicznej obsługi pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	O
1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	[Tak + odniesienie/ Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania piasku (urządzenie stacyjne do technicznej obsługi pociągów). Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	O
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 stacyjne do technicznej obsługi pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	O

Numer	Tytuł	Format	Definicja	Obowiązkowa [O]/Inna [I]
1.2.2.0.5	Tunel			
1.2.2.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej (art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE).	O
1.2.2.0.5.2	Identyfikacja tunelu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja tunelu lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	I
1.2.2.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	O – TSI
1.2.2.0.5.4	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” – SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	I – istniejąca
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.	I
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 samoratownictwa, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	O – TSI I – istniejąca

4. INSTRUKCJE UŻYWANIA

4.1. Procesy

W celu zaspokojenia zapotrzebowania na dane rejestr wspomaga procesy określone w tabeli 2.

Tabela 2

Wykaz procesów

Pobierz pozycje w celu stwierdzenia kompatybilności trasy w przypadku planowego pociągu.	Wyszukaj właściwości techniczne 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.
Pobierz pozycje w celu zapewnienia kompatybilności technicznej w odniesieniu do urządzeń stacjonarnych.	Wyszukaj właściwości techniczne w odniesieniu do szczególnego odcinka trasy w celu zweryfikowania interfejsów z systemem, do którego jest on włączany na granicach.

Pobierz pozycje do celów projektowania podsystemów „Tabor”.	Wyszukaj właściwości techniczne w odniesieniu do określonej części sieci w celu uzyskania zgodności przy projektowaniu i dopuszczaniu pojazdów do eksploatacji na poziomie „typu”.
Pobierz pozycje w celu monitorowania interoperacyjności sieci kolejowej UE.	Wyszukaj właściwości techniczne w odniesieniu do określonych części sieci w celu regularnego monitorowania postępów na drodze do interoperacyjnych sieci UE w zakresie kluczowych wskaźników efektywności.

4.2. Cykliczne przeglądy

Państwa członkowskie regularnie i przynajmniej co trzy miesiące aktualizują pozycje znajdujące się w rejestrze. Jedna aktualizacja powinna zbiegać się z coroczną publikacją regulaminu sieci.
