

# DECYZJE

## DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

z dnia 26 listopada 2014 r.

**w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE**

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 8784)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2014/880/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na podstawie art. 35 dyrektywy 2008/57/WE Komisja przyjęła decyzję wykonawczą 2011/633/UE <sup>(2)</sup>.
- (2) Na podstawie zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej („Agencja”) niezbędne jest określenie wspólnych specyfikacji uzupełniających w celu zapewnienia łatwej dostępności zawartych w rejestrach danych. Rejestry te powinny zostać udostępnione do konsultacji za pośrednictwem skomputeryzowanego wspólnego interfejsu użytkownika, który został ustanowiony i jest zarządzany przez Agencję. Państwa członkowskie powinny, z pomocą Agencji, współpracować w celu zapewnienia, aby rejestry funkcjonowały, zawierały wszystkie dane i były wzajemnie połączone.
- (3) W związku z powyższym należy uchylić decyzję wykonawczą 2011/633/UE.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

### Artykuł 1

1. Wspólne specyfikacje dla rejestru infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, określono w załączniku do niniejszej decyzji.
2. Rejestry infrastruktury państw członkowskich udostępnia się do konsultacji za pośrednictwem skomputeryzowanego wspólnego interfejsu użytkownika, który został ustanowiony i jest zarządzany przez Agencję.
3. Wspólny interfejs użytkownika, o którym mowa w ust. 2, jest aplikacją internetową ułatwiającą dostęp do danych zawartych w rejestrach infrastruktury. Zostaje on uruchomiony nie później niż w terminie 15 dni od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji, określonej w art. 8.

### Artykuł 2

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego rejestr infrastruktury był skomputeryzowany i spełniał wymogi wspólnych specyfikacji, o których mowa w art. 1, nie później niż w terminie ośmiu miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich rejestry infrastruktury były wzajemnie połączone oraz podłączone do wspólnego interfejsu użytkownika nie później niż w terminie ośmiu miesięcy po uruchomieniu wspomnianego interfejsu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1).

### Artykuł 3

Agencja publikuje instrukcje stosowania dotyczące wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury nie później niż w terminie 15 dni od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji, a następnie aktualizuje je. Instrukcje stosowania zawierają, w razie potrzeby, odwołanie do stosownych postanowień technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) w odniesieniu do każdego parametru.

### Artykuł 4

W przypadku gdy istnieje taka konieczność w związku z postępami w opracowywaniu TSI lub we wdrażaniu rejestrów infrastruktury, Agencja zaleca aktualizacje wspólnych specyfikacji.

### Artykuł 5

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezbędne dane były gromadzone i umieszczane w ich rejestrach infrastruktury zgodnie z ust. 2–6. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane te były wiarygodne i aktualne.
2. Dane dotyczące infrastruktury w zakresie korytarzy towarowych, określonych w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 <sup>(1)</sup> w wersji obowiązującej dnia 1 stycznia 2013 r., gromadzi się i umieszcza w rejestrze infrastruktury nie później niż w terminie 9 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji.
3. Dane dotyczące infrastruktury dopuszczonych do eksploatacji po wejściu w życie dyrektywy 2008/57/WE i najpóźniej przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji, niebędące danymi określonymi w ust. 2, gromadzi się i umieszcza w krajowym rejestrze infrastruktury nie później niż w terminie dziewięciu miesięcy od wspomnianej daty.
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 rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później niż do dnia 16 marca 2017 r.
5. Dane dotyczące prywatnych bocznic oddanych do eksploatacji przed wejściem w życie dyrektywy 2008/57/WE gromadzi się i umieszcza w rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później niż do dnia 16 marca 2019 r.
6. Dane dotyczące sieci nieobjętej TSI gromadzi się i umieszcza w rejestrze infrastruktury zgodnie z krajowym planem wdrażania, o którym mowa w art. 6 ust. 1, nie później niż do dnia 16 marca 2019 r.
7. Dane dotyczące infrastruktury dopuszczonych do eksploatacji po wejściu w życie niniejszej decyzji umieszcza się w rejestrze infrastruktury niezwłocznie po dopuszczeniu danych infrastruktury do eksploatacji oraz niezwłocznie po uruchomieniu wspólnego interfejsu użytkownika.

### Artykuł 6

1. Każde państwo członkowskie sporządza projekt krajowego planu wdrażania zobowiązań, o których mowa w art. 5, oraz harmonogram wdrażania. Powiadamia ono o wszelkich opóźnieniach lub trudnościach w spełnieniu wymogów określonych w przepisach art. 5, a Komisja zezwala — w stosownych przypadkach — na przedłużenie przewidzianego terminu. Krajowy plan wdrażania przedkłada się Komisji nie później niż w terminie sześciu miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji.
2. Każde państwo członkowskie wyznacza podmiot odpowiedzialny za utworzenie i utrzymywanie jego rejestru infrastruktury i powiadamia o tym Komisję nie później niż w terminie trzech miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji.

Podmioty te wysyłają do Agencji sprawozdanie z postępów we wdrażaniu danego rejestru infrastruktury trzy miesiące od daty ich powiadomienia, a następnie co cztery miesiące.

3. Agencja koordynuje, monitoruje i wspiera wdrażanie rejestrów infrastruktury. Agencja powołuje grupę złożoną z przedstawicieli podmiotów odpowiedzialnych za utworzenie i utrzymywanie rejestrów infrastruktury oraz koordynuje jej prace. Agencja regularnie informuje Komisję o postępach we wdrażaniu niniejszej decyzji.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej skierowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

*Artykuł 7*

Decyzja wykonawcza 2011/633/UE traci moc ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania niniejszej decyzji, określonej w art. 8.

*Artykuł 8*

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2015 r.

*Artykuł 9*

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

Sporządzono w Brukseli dnia 26 listopada 2014 r.

*W imieniu Komisji*  
Violeta BULC  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

**1. WPROWADZENIE****1.1. Zakres techniczny**

1.1.1. Niniejsza specyfikacja dotyczy danych związanych z następującymi podsystemami systemu kolei Unii:

- a) podsystem strukturalny „Infrastruktura”;
- b) podsystem strukturalny „Energia”; oraz
- c) podsystem „Sterowanie — urządzenia przytorowe”.

1.1.2. 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 system kolei Unii Europejskiej określony dyrektywą 2008/57/WE. Nie obejmuje on przypadków, o których mowa w art. 1 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE.

**2. CEL****2.1. Uwagi ogólne**

Głównym celem rejestru infrastruktury, o którym mowa w art. 35 dyrektywy 2008/57/WE (RINF), jest zapewnienie przejrzystości w odniesieniu do charakterystyk sieci. Informacje zapewnione przez RINF wykorzystuje się do celów planowania przy projektowaniu nowych pociągów, do celów wspierania oceny kompatybilności pociągów z trasami przed rozpoczęciem eksploatacji i do celów wykorzystywania jako referencyjnej bazy danych. Tym samym RINF wspomaga procesy opisane poniżej.

**2.2. Projektowanie podsystemów „Tabor”**

Parametry określone w RINF wykorzystuje się w celu zidentyfikowania właściwości infrastruktury w zakresie zamierzonego użycia taboru.

**2.3. Zapewnienie kompatybilności technicznej w odniesieniu do urządzeń stacyjnych**

2.3.1. Jednostka notyfikowana sprawdza zgodność podsystemów z mającymi zastosowanie TSI. Weryfikacja interfejsów w zakresie kompatybilności technicznej z siecią, do której podsystem jest włączony, może być zapewniona dzięki wglądowi w RINF.

2.3.2. Jednostka wyznaczona przez każde państwo członkowskie sprawdza zgodność podsystemów, gdy zastosowanie mają przepisy krajowe, przy czym istnieje możliwość wglądu w RINF w celu sprawdzenia w tych przypadkach interfejsów pod kątem kompatybilności technicznej.

**2.4. Monitorowanie postępów w zakresie interoperacyjności sieci kolejowej Unii Europejskiej**

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

**2.5. Stwierdzanie kompatybilności trasy w odniesieniu do zamierzonego przewozu pociągami**

2.5.1. Przed uzyskaniem od zarządcy infrastruktury dostępu do sieci przedsiębiorstwo kolejowe sprawdza kompatybilność zamierzonego przewozu pociągami z trasą. Przedsiębiorstwo kolejowe ma obowiązek upewnić się, czy trasa, którą ma zamiar wykorzystać, jest w stanie obsłużyć jego pociąg.

2.5.2. 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 być eksploatowany:

- a) wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu muszą być zgodne z wymogami mającymi zastosowanie na trasach, na których pociąg będzie eksploatowany; oraz
- b) pociąg stanowiący połączenie pojazdów musi stosować się do ograniczeń technicznych na rozpatrywanej trasie.

**3. WSPÓLNECECHY**

Cechy określone w tym załączniku są wspólne dla wszystkich rejestrów infrastruktury państw członkowskich.

### 3.1. Definicje

Do celów niniejszej specyfikacji:

- a) „odcinek linii” oznacza część linii pomiędzy sąsiednimi punktami operacyjnymi, przy czym w jego skład może wchodzić kilka torów;
- b) „punkt operacyjny” (PO) oznacza każde miejsce przeznaczone do wykonywania operacji związanych z przewozami pociągami, w którym przewozy takie mogą się rozpocząć i kończyć lub zmieniać trasę i w którym mogą być realizowane przewozy pasażerskie lub towarowe; „punkt operacyjny” oznacza również każde miejsce zlokalizowane na granicach pomiędzy państwami członkowskimi lub zarządcami infrastruktury;
- c) „tor główny” oznacza każdy tor wykorzystywany do celów przemieszczania w ramach przewozów pociągami; mijanki i posterunki odgałęźne i osłonne na torze szlakowym lub połączenia torów niezbędne jedynie do ruchu pociągów nie są publikowane;
- d) „bocznica” oznacza każdy tor w obrębie punktu operacyjnego, który nie jest wykorzystywany do celów planowej eksploatacji pociągu.

### 3.2. Struktura sieci kolejowej na potrzeby RINF

- 3.2.1. Na potrzeby RINF każde państwo członkowskie dokonuje podziału swojej sieci kolejowej na odcinki linii oraz punkty operacyjne.
- 3.2.2. Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do „odcinka linii”, związane z podsystemami „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie — urządzenia przytorowe”, przypisuje się do elementu infrastruktury „tor główny”.
- 3.2.3. Pozycje podlegające publikacji w odniesieniu do „punktu operacyjnego”, związane z podsystemem „Infrastruktura”, przypisuje się do elementów infrastruktury „tor główny” i „bocznica”.

### 3.3. Pozycje przeznaczone do RINF

- 3.3.1. Pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą.
- 3.3.2. Instrukcje stosowania RINF, o których mowa w art. 3, określają szczególny format danych wymienionych w tabeli i proces zarządzania nimi; dane te przedstawiono jako:
  - a) wybór jednej lub wielu opcji ze wstępnie określonego wykazu;
  - b) CiągZnaków lub wstępnie określony CiągZnaków; lub
  - c) numer wskazany w nawiasach kwadratowych.
- 3.3.3. Wszystkie parametry RINF są obowiązkowe, chyba że w tabeli określono inaczej. Wszystkie informacje istotne dla wspomnianych parametrów przedstawiono w tabeli.

Tabela

#### Pozycje w odniesieniu do rejestru infrastruktury

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1</b>	<b>PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE</b>			
<b>1.1</b>	<b>ODCINEK LINII</b>			
<b>1.1.0.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
1.1.0.0.0.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	
1.1.0.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny linii lub niepowtarzalny numer linii w obrębie państwa członkowskiego.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.0.0.0.3	Punkt operacyjny na początku odcinka linii	Wstępnie określony CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny PO na początku odcinka linii (numery kilometrów rosną od początkowego PO do końcowego PO).	
1.1.0.0.0.4	Punkt operacyjny na końcu odcinka linii	Wstępnie określony CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny PO na końcu odcinka linii (numery kilometrów rosną od początkowego PO do końcowego PO).	
1.1.0.0.0.5	Długość odcinka linii	Wstępnie określony CiągZnaków	Odległość między punktami operacyjnymi na początku i na końcu odcinka linii.	
1.1.0.0.0.6	Charakter odcinka linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zwykły odcinek linii/ połączenie	Rodzaj odcinka linii wyrażający wielkość prezentowanych danych, która zależy od faktu, czy łączy on PO wytworzone przez podział dużego węzła na szereg PO czy nie.	
<b>1.1.1</b>	<b>TOR GŁÓWNY</b>			
<b>1.1.1.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
1.1.1.0.0.1	Identyfikacja toru	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie odcinka linii.	
1.1.1.0.0.2	Normalny kierunek jazdy	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: N/P/O	Normalnym kierunkiem jazdy: — jest ten sam kierunek, co kierunek określony przez początek i koniec odcinka linii, — jest kierunek przeciwny do kierunku określonego przez początek i koniec odcinka linii, — są oba kierunki.	N — kierunek ten sam, co w przypadku odcinka linii P — kierunek przeciwny do kierunku odcinka linii O — oba kierunki: N i P
<b>1.1.1.1</b>	<b>Podsystem „Infrastruktura”</b>			<b>Parametry należące do tej grupy nie są wymagane, jeżeli w przypadku parametru 1.1.0.0.6 wybrano opcję „połączenie”</b>
<b>1.1.1.1.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru</b>			
1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Infrastruktura” — INF)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.1.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury <sup>(2)</sup> w odniesieniu do toru „Infrastruktura” — INF)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.1.2</b>	<b>Parametry użytkowe</b>			
1.1.1.1.2.1	Klasyfikacja toru TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy linia.	
1.1.1.1.2.2	Kategoria linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Klasyfikacja linii zgodnie z TSI „Infrastruktura”.	Należy wskazać, czy tor włączono do zakresu technicznego TSI: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.2.3	Część kolejowego korytarza towarowego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: KKT Ren — Alpy (KKT 1)/KKT Morze Północne — Morze Śródziemne (KKT 2)/ KKT Skandynawia — Morze Śródziemne (KKT 3)/KKT Atlantyk (KKT 4)/KKT Morze Bałtyckie — Morze Adriatyckie (KKT 5)/ KKT Morze Śródziemne (KKT 6)/ KKT Wschód/ wschodnia część regionu Morza Śródziemnego (KKT 7)/KKT Morze Północne — Morze Bałtyckie (KKT 8)/KKT Republika Czeska — Słowacja (KKT 9)	Wskazanie, czy linię włączono do kolejowego korytarza towarowego.	Należy wskazać, czy tor włączono do kolejowego korytarza towarowego: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.2.4	Pojemność ładunkowa	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Połączenie kategorii linii z prędkością w najsłabszym punkcie toru.	
1.1.1.1.2.5	Maksymalna dozwolona prędkość	[NNN]	Nominalna maksymalna prędkość eksploatacyjna na linii wynikająca z właściwości podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, wyrażona w kilometrach na godzinę.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.1.2.6	Zakres temperatury	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: T1 (- 25 do + 40) T2 (- 40 do + 35) T3 (- 25 do + 45) Tx (- 40 do + 50)	Zakres temperatury w przypadku nieograniczonego dostępu do linii zgodnie z normą europejską.	
1.1.1.1.2.7	Wysokość maksymalna	[+/-][NNNN]	Najwyższy punkt odcinka linii nad poziomem morza w stosunku do Normalnego Poziomu Amsterdamskiego (NAP).	
1.1.1.1.2.8	Występowanie trudnych warunków klimatycznych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Warunki klimatyczne na linii są trudne lub normalne zgodnie z normą europejską.	
<b>1.1.1.1.3</b>	<b>Układ linii</b>			
1.1.1.1.3.1	Skrajnia interoperacyjna	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/brak	Skrajnie GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określone w normie europejskiej.	
1.1.1.1.3.2	Skrajnie wielonarodowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: G2/GB1/GB2/brak	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa niebędąca skrajnią GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określona w normie europejskiej.	Obowiązkowo, jeżeli w przypadku parametru 1.1.1.1.3.1 zaznaczono „brak”.
1.1.1.1.3.3	Skrajnie krajowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Skrajnia wewnątrz krajowa określona w normie europejskiej lub inna skrajnia lokalna.	Obowiązkowo, jeżeli w przypadku parametru 1.1.1.1.3.2 zaznaczono „brak”.
1.1.1.1.3.4	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do nadwozi wymiennych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Kodowanie w przypadku transportu kombinowanego przy użyciu nadwozi wymiennych określonych w karcie UIC.	Należy wskazać, czy tor należy do trasy dla transportu kombinowanego: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.3.5	Standardowy numer profilu transportu kombinowanego w odniesieniu do naczep	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Kodowanie w przypadku transportu kombinowanego przy użyciu nadwozi wymiennych określonych w karcie UIC.	Należy wskazać, czy tor należy do trasy dla transportu kombinowanego: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.



Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.1.3.6	Profil nachylenia	Wstępnie określony CiągZnaków: [± NN.N] ([NNN.NNN] powtórzone niezbędną ilość razy	Sekwencja wartości nachylenia i lokalizacje zmiany w nachyleniu.	
1.1.1.1.3.7	Minimalny promień łuku poziomego	[NNNNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego toru, wyrażony w metrach.	
<b>1.1.1.1.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu 750/1 000/1 435/ 1 520/1 524/1 600/ 1 668/inna	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru.	
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.	
1.1.1.1.4.3	Pochylenie poprzeczne szyny	[NN]	Kąt określający pochylenie główki szyny w stosunku do powierzchni tocznej.	
1.1.1.1.4.4	Obecność podsypki	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Określa, czy w konstrukcji torów występują podkłady kolejowe osadzone w podsypce.	Obowiązkowo, jeżeli dozwolona prędkość toru (parametr 1.1.1.1.2.5) jest większa niż lub równa 200 km/h.
<b>1.1.1.1.5</b>	<b>Rozjazdy i skrzyżowania</b>			
1.1.1.1.5.1	Zgodność wartości eksploatacyjnych z TSI w odniesieniu do rozjazdów i skrzyżowań	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Rozjazdy i skrzyżowania utrzymuje się w wymiarze eksploatacyjnej wartości granicznej określonej w TSI.	
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 stałymi dziobami zależy od minimalnej średnicy koła w warunkach eksploatacji, wyrażonej w milimetrach.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1.1.1.1.6</b>	<b>Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia</b>			
1.1.1.1.6.1	Maksymalne przyspieszenie ujemne pociągu	[N.N]	Wartość graniczna w odniesieniu do wzdłużnej wytrzymałości toru określona jako maksymalne dopuszczalne przyspieszenie ujemne pociągu i wyrażona w metrach na sekundę do kwadratu.	Należy wskazać, czy tor włączono do zakresu geograficznego TSI: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.6.2	Stosowanie hamulców wiropędowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: dozwolone/dozwolone na warunkach/dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/dozwolone na warunkach jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiropędowych.	
1.1.1.1.6.3	Stosowanie hamulców magnetycznych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: dozwolone/ dozwolone na warunkach/ dozwolone na warunkach jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/ dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/ niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych.	
<b>1.1.1.1.7</b>	<b>BHP i środowisko</b>			
1.1.1.1.7.1	Zakaz stosowania smarowania obrzeży kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy stosowanie urządzenia pokładowego w celu smarowania obrzeży kół jest zabronione.	
1.1.1.1.7.2	Występowanie przejazdów kolejowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy na odcinku linii występują przejazdy kolejowe.	
1.1.1.1.7.3	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.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.1.7.2: zaznaczono „tak”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1.1.1.1.8</b>	<b>Tunel</b>			
1.1.1.1.8.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	
1.1.1.1.8.2	Identyfikacja tunelu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	
1.1.1.1.8.3	Początek tunelu	Wstępnie określony CiągZnaków: [Szerokość geograficzna (NN. NNNN) + długość geograficzna (± NN. NNNN) + km(NNN. NNN)]	Współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach dziesiętnych i numer kilometra linii na początku tunelu.	
1.1.1.1.8.4	Koniec tunelu	Wstępnie określony CiągZnaków: [Szerokość geograficzna (NN. NNNN) + długość geograficzna (± NN. NNNN) + km(NNN. NNN)]	Współrzędne geograficzne wyrażone w stopniach dziesiętnych i numer kilometra linii na końcu tunelu.	
1.1.1.1.8.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” — SRT)	Wstępnie określony CiągZnaków: [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” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.8.6	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (2) w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” — SRT)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.8.7	Długość tunelu	[NNNNN]	Długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu wjazdowego do portalu wyjazdowego.	Obowiązkowo jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 m.
1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu wyrażona w metrach kwadratowych.	
1.1.1.1.8.9	Istnienie planu awaryjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje plan awaryjny.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.1.8.10	Wymagana kategoria pożarowa taboru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: A/B/brak	Wskazanie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas.	Należy wskazać, czy długość tunelu wynosi poniżej 1 km: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.1.8.11	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	CiągZnaków	Wskazanie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli w przypadku parametru 1.1.1.1.8.10 zaznaczono „brak”. Należy wskazać, czy istnieją odpowiednie przepisy krajowe: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2	<b>Podsystem „Energia”</b>			<b>Parametry należące do tej grupy nie są obowiązkowe, jeżeli w przypadku parametru 1.1.0.0.6 zaznaczono „połączenie”</b>
1.1.1.2.1	<b>Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru</b>			
1.1.1.2.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Energia” — ENE)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” <sup>(1)</sup> .	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury <sup>(2)</sup> w odniesieniu do toru („Energia” — ENE)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.2	<b>Sieć trakcyjna</b>			
1.1.1.2.2.1.1	Rodzaj sieci trakcyjnej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)/ trzecia szyna/ czwarta szyna/ niezelektryfikowana	Wskazanie rodzaju sieci trakcyjnej.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.2.2.1.2	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: AC 25 kV–50Hz/ AC 15 kV–16,7Hz/ DC 3 kV/ DC 1,5 kV/ DC (przypadek szczególny FR)/ DC 750 V/ DC 650 V/ DC 600 V/ inny	Wskazanie systemu zasilania (napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa).	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „niez elektryfikowana”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.2.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	[NNNN]	Wskazanie maksymalnego dopuszczalnego poboru prądu przez pociąg wyrażonego w amperach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „niez elektryfikowana”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.2.3	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Wskazanie maksymalnego dopuszczalnego poboru prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażonego w amperach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)” oraz czy wybranym systemem w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.2 jest system prądu stałego (DC): tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.2.4	Pozwolenia na hamowanie odzyskowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy hamowanie odzyskowe jest dozwolone czy nie.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „niez elektryfikowana”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.2.5	Maksymalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Wskazanie maksymalnej wartości wysokości przewodu jezdnego wyrażonej w metrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.2.6	Minimalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Wskazanie minimalnej wartości wysokości przewodu jezdnego wyrażonej w metrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1.1.1.2.3</b>	<b>Pantograf</b>			
1.1.1.2.3.1	Dopuszczone ślizgacze pantografu zgodne z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 1 950 mm (typ 1)/ 1 600 mm (EP)/ 2 000 mm — 2 260 mm/ brak	Wskazanie dopuszczonych do użytku ślizgaczy pantografu zgodnych z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.3.2	Dopuszczone inne ślizgacze pantografu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Wskazanie dopuszczonych do użytku ślizgaczy pantografu.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.3.3	Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu przy określonej prędkości	Wstępnie określony CiągZnaków: [N] [NNN] [NNN]	Wskazanie maksymalnej liczby uniesionych pantografów dopuszczonej na pociąg oraz minimalnego rozstawu między sąsiadującymi osiami ślizgacza pantografu wyrażonego w metrach przy określonej prędkości.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.3.4	Dozwolony materiał nakładki stykowej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Wskazanie dopuszczonych do stosowania materiałów nakładki stykowej.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.2.4</b>	<b>Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)</b>			
1.1.1.2.4.1.1	Separacja faz	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie stosowania separacji faz oraz wymaganych informacji.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.4.1.2	Informacje na temat separacji faz	Wstępnie określony CiągZnaków: długość [NNN] + wyłącznik [tak/nie] + pantograf dolny [tak/nie]	Wskazanie wymaganych informacji na temat separacji faz.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.4.1.1 zaznaczono „tak”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.2.4.2.1	Separacja systemów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie zastosowania separacji systemów.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „sieć trakcyjna łańcuchowa (ST)”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.4.2.2	Informacje na temat separacji systemów	Wstępnie określony CiągZnaków: długość [NNN] + wyłącznik [tak/nie] + pantograf dolny [tak/nie] + zamienny system zasilania [tak/nie]	Wskazanie wymaganych informacji na temat separacji systemów.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.4.2.1 zaznaczono „tak”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.2.5</b>	<b>Wymogi dotyczące taboru</b>			
1.1.1.2.5.1	Wymagane ograniczenie poboru prądu lub mocy na pokładzie	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w pojazdach wymagana jest funkcja ograniczenia poboru prądu lub mocy na pokładzie.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „niez elektryfikowana”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.2.5.2	Dozwolona siła nacisku	CiągZnaków	Wskazanie dozwolonej siły nacisku wyrażonej w niutonach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „niez elektryfikowana”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane. Siła podana jest jako wartość siły statycznej oraz maksymalnej siły wyrażonej w niutonach albo jako wzór na funkcję prędkości.
1.1.1.2.5.3	Wymagane urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w pojeździe wymagane jest urządzenie do automatycznej regulacji wysokości pantografu (ADD).	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.2.2.1.1 zaznaczono „niez elektryfikowana”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.3	<b>Podsystem „Sterowanie”</b>			<b>Parametry należące do tej grupy nie są obowiązkowe, jeżeli w przypadku parametru 1.1.0.0.6 zaznaczono „połączenie”</b>
1.1.1.3.1	<b>Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru</b>			
1.1.1.3.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru (podsystem „Sterowanie”)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.2	<b>System ochrony pociągów (Europejski System Sterowania Pociągiem — ETCS) zgodny z TSI</b>			
1.1.1.3.2.1	Poziom ETCS	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: nie/1/2/3	Poziom zastosowania systemów ERTMS/ETCS w związku z używanymi urządzeniami przytorowymi.	
1.1.1.3.2.2	Wzorzec ETCS	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: wstępna wersja wzorca 2/wzorzec 2/ wzorzec 3	Wzorzec ETCS zainstalowany przy torach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.2.3	Wymagana funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy ze względów bezpieczeństwa wymagane jest radiowe przesyłanie informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.2.4	Funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) zainstalowana przy torach	Wybór jednej opcji ze wstępnie 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.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.2.5	Wdrożone krajowe zastosowanie systemu ETCS	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dane w zakresie zastosowań krajowych są przekazywane między torem i pociągiem.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.2.6	Występowanie ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieją ograniczenia lub warunki wynikające z częściowej zgodności z TSI „Sterowanie”.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.



Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.3.2.7	Opcjonalne funkcje ETCS	CiągZnaków	Opcjonalne funkcje ETCS, które mogą usprawnić eksploatację na linii.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.3.3</b>	<b>Łączność radiowa (GSM-R) zgodna z TSI</b>			
1.1.1.3.3.1	Wersja urządzeń GSM-R	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/poprzednia wersja wzorca 0/ wzorzec 0 r3/wzorzec 0 r4	Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych przy torach.	
1.1.1.3.3.2	Zalecana liczba aktywnych telefonów komórkowych GSM-R (EDOR) na pokładzie w odniesieniu do ETCS poziomu 2	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 0/1/2	Liczba telefonów komórkowych do celów przekazywania danych w ramach ETCS (EDOR) zalecanych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Dotyczy obsługi sesji komunikacyjnych przez RBC. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.3.1 zaznaczono „brak” oraz czy zainstalowano ERTMS poziomu 2: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.3.3	Opcjonalne funkcje GSM-R	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu:	Stosowanie opcjonalnych funkcji GSM-R, które mogą usprawnić eksploatację na linii. Służą one wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią kryterium dostępu do sieci.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.3.1 zaznaczono „brak”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.3.4</b>	<b>Systemy detekcji pociągów w pełni zgodne z TSI</b>			
1.1.1.3.4.1	Istnienie systemów detekcji pociągów w pełni zgodnych z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy zainstalowano jakikolwiek system detekcji pociągów i czy jest w pełni zgodny z wymogami TSI „Sterowanie”.	
<b>1.1.1.3.5</b>	<b>Dotychczasowe systemy ochrony pociągów</b>			
1.1.1.3.5.1	Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w ramach normalnej eksploatacji zainstalowano przy torach inne systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”.
1.1.1.3.5.2	Konieczność posiadania więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania wymaganych na pokładzie	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy na pokładzie wymaga się posiadania więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania oraz czy wymaga się, aby systemy te były równocześnie aktywne.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1.1.1.3.6</b>	<b>Inne systemy łączności radiowej</b>			
1.1.1.3.6.1	Inne zainstalowane systemy łączności radiowej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy w ramach normalnej eksploatacji zainstalowano przy torach inne systemy łączności radiowej.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli w przypadku parametru 1.1.1.3.3.1 zaznaczono „brak”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.3.7</b>	<b>Systemy detekcji pociągów nie w pełni zgodne z TSI</b>			
1.1.1.3.7.1	Rodzaj systemu detekcji pociągów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: obwód torowy/ detektor kół/pętla	Wskazanie zainstalowanych systemów detekcji pociągów.	
1.1.1.3.7.2.1	Zgodność maksymalnej dozwolonej odległości między dwiema kolejnymi osiami z TSI	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodna z TSI/ niezgodna z TSI	Wskazanie, czy wymagana odległość jest zgodna z TSI.	
1.1.1.3.7.2.2	Maksymalna dozwolona odległość między dwiema kolejnymi osiami w przypadku niezgodności z TSI	[NNNNN]	Wskazanie maksymalnej dozwolonej odległości między dwiema kolejnymi osiami wyrażonej w milimetrach w przypadku niezgodności z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.2.1 zaznaczono „niezgodna z TSI”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.3	Minimalna dozwolona odległość między dwiema kolejnymi osiami	[NNNN]	Wskazanie odległości wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.4	Minimalna dozwolona odległość między pierwszą i ostatnią osią	[NNNNN]	Wskazanie odległości wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.5	Maksymalna dozwolona odległość między końcem pociągu i pierwszą osią	[NNNN]	Wskazanie maksymalnej, wyrażonej w milimetrach, odległości między końcem pociągu i pierwszą osią mającej zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół” lub „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.3.7.6	Minimalna dozwolona szerokość obręczy	[NNN]	Wskazanie szerokości wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.7	Minimalna dozwolona średnica koła	[NNN]	Wskazanie średnicy koła wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.8	Minimalna dozwolona grubość obrzeża	[NN.N]	Wskazanie grubości obrzeża wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.9	Minimalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wskazanie wysokości obrzeża wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.10	Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wskazanie wysokości obrzeża wyrażonej w milimetrach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.11	Minimalny dozwolony nacisk osi	[N.N]	Wskazanie nacisku wyrażonego w tonach.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół” lub „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.12	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do przestrzeni bez części metalowych wokół kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.3.7.13	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do metalowej konstrukcji pojazdu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „pętla”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.14	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do wymaganych właściwości ferromagnetycznych materiału kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.15.1	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do maksymalnej dozwolonej impedancji między przeciwnymi kołami zestawu kołowego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.15.2	Maksymalna dozwolona impedancja między przeciwnymi kołami zestawu kołowego w przypadku niezgodności z TSI	[N.NNN]	Wartość maksymalnej dozwolonej impedancji wyrażonej w omach w przypadku niezgodności z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.15.1 zaznaczono „niezgodne z TSI” tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.16	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do piaskowania	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy” oraz czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.18 zaznaczono „tak”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.17	Maksymalna wydajność piaskowania	[NNNNN]	Maksymalna wartość wydajności piaskowania podana dla okresu 30 sekund wyrażona w gramach, dozwolona na torze.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.16 zaznaczono „niezgodne z TSI”. tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.18	Wymagana możliwość wyłączenia piaskowania przez maszynistę	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy możliwość włączania/wyłączania urządzeń piaskujących przez maszynistę zgodnie z instrukcjami zarządcy infrastruktury jest wymagana, czy też nie.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.1.1.3.7.19	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do właściwości piasku	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.20	Istnienie przepisów dotyczących pokładowego mechanizmu smarowania obrzeży kół	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieją przepisy dotyczące włączania lub wyłączania mechanizmu smarowania obrzeży kół.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.21	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do użytkowania kompozytowych klocków hamulcowych	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.22	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do urządzeń wspomagających manewry	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.7.23	Zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do łączenia właściwości w zakresie bezpieczeństwa w tunelach kolejowych mających wpływ na impedancję manewrową	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.3.8</b>	<b>Przejścia między systemami</b>			
1.1.1.3.8.1	Istnienie możliwości przełączenia między poszczególnymi systemami ochrony, sterowania i ostrzegania	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dochodzi do przełączenia między poszczególnymi systemami podczas jazdy.	Należy wskazać, czy istnieją co najmniej dwa różne systemy: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.8.2	Istnienie możliwości przełączenia między poszczególnymi systemami łączności radiowej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy dochodzi do przełączenia między poszczególnymi systemami łączności radiowej i brakiem systemu łączności podczas jazdy.	Należy wskazać, czy istnieją co najmniej dwa różne systemy łączności radiowej: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1.1.1.3.9</b>	<b>Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi</b>			
1.1.1.3.9.1	Istnienie i zgodność przepisów z TSI w odniesieniu do pól elektromagnetycznych emitowanych przez pojazd	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy istnieją i są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.9.2	Istnienie i zgodność wartości granicznych z TSI w odniesieniu do składowych harmonicznych w prądzie trakcyjnym pojazdów	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/zgodne z TSI/ niezgodne z TSI	Wskazanie, czy przepisy istnieją i są zgodne z TSI.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.7.1 zaznaczono „detektor kół” lub „obwód torowy”: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.1.1.3.10</b>	<b>System przytorowy na potrzeby sytuacji awaryjnej</b>			
1.1.1.3.10.1	Poziom ETCS na potrzeby sytuacji awaryjnej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: brak/1/2/3	Poziomy zastosowania systemów ERTMS/ETCS na potrzeby sytuacji awaryjnej związane z używanymi urządzeniami przytorowymi.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
1.1.1.3.10.2	Inne systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania na potrzeby sytuacji awaryjnej	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie istnienia innego systemu niż ETCS na potrzeby sytuacji awaryjnej.	Obowiązkowo jedynie w przypadku, gdy dla parametru 1.1.1.3.10.1 zaznaczono „brak”.
<b>1.1.1.3.11</b>	<b>Parametry związane z hamowaniem</b>			
1.1.1.3.11.1	Wymagana maksymalna droga hamowania	[NNNN]	Maksymalną drogę hamowania [w metrach] pociągu należy podać w odniesieniu do maksymalnej prędkości na linii.	
<b>1.1.1.3.12</b>	<b>Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie”</b>			
1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy funkcje wychylności pudła są wspierane przez ETCS.	Należy wskazać, czy w przypadku parametru 1.1.1.3.2.1 zaznaczono „nie”: tak/nie Jeżeli „nie”, należy przedstawić dane.
<b>1.2</b>	<b>PUNKT OPERACYJNY</b>			
<b>1.2.0.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	CiągZnaków	Nazwa związana zazwyczaj z miastem lub wsią albo z celem w zakresie kontroli ruchu.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.2.0.0.0.2	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny PO	Wstępnie określony CiągZnaków: [AA+AAAAA]	Kod składający się z kodu państwa i alfanumerycznego kodu PO	
1.2.0.0.0.3	Podstawowy kod PO TAF TAP	Wstępnie określony CiągZnaków: [AANNNNN]	Kod podstawowy opracowany do celów TAF/TAP	
1.2.0.0.0.4	Typ punktu operacyjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.	
1.2.0.0.0.5	Lokalizacja geograficzna punktu operacyjnego	Wstępnie określony CiągZnaków: [Szerokość geograficzna (NN.NNNN) + długość geograficzna (± NN.NNNN)]	Współrzędne geograficzne w stopniach dziesiętnych zazwyczaj podane w odniesieniu do środka PO.	
1.2.0.0.0.6	Miejsce na linii kolejowej punktu operacyjnego	Wstępnie określony CiągZnaków: [NNNN.NNN] + [CiągZnaków]	Numer kilometra związany z identyfikacją linii, określający lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO.	
<b>1.2.1</b>	<b>TOR GŁÓWNY</b>			
<b>1.2.1.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
1.2.1.0.0.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	
1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO.	
<b>1.2.1.0.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji w odniesieniu do toru</b>			
1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do toru („Infrastruktura” — INF)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.1.0.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (2) w odniesieniu do toru („Infrastruktura” — INF)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
<b>1.2.1.0.2</b>	<b>Parametry użytkowe</b>			
1.2.1.0.2.1	Klasyfikacja toru TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy tor.	
1.2.1.0.2.2	Kategoria linii:	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Klasyfikacja linii zgodnie z TSI „Infrastruktura”	Należy wskazać, czy tor włączono do zakresu technicznego TSI: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.1.0.2.3	Część kolejowego korytarza towarowego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Wskazanie, czy linię włączono do kolejowego korytarza towarowego.	Należy wskazać, czy tor włączono do kolejowego korytarza towarowego: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.2.1.0.3</b>	<b>Układ linii</b>			
1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/brak	Skrajnie GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określone w normie europejskiej.	
1.2.1.0.3.2	Skrajnie wielonarodowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: G2/GB1/GB2/brak	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa niebędąca skrajnią GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 określona w normie europejskiej.	Obowiązkowo jedynie w przypadku, gdy dla parametru 1.1.1.1.3.1 zaznaczono „brak”.
1.2.1.0.3.3	Skrajnie krajowe	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu	Skrajnia wewnątrz krajowa określona w normie europejskiej lub inna skrajnia lokalna.	Obowiązkowo jedynie w przypadku, gdy dla parametru 1.1.1.1.3.2 zaznaczono „brak”.
<b>1.2.1.0.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 750/1 000/1 435/ 1 520/1 524/1 600/ 1 668/inne	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru.	
<b>1.2.1.0.5</b>	<b>Tunel</b>			
1.2.1.0.5.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	



Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.2.1.0.5.2	Identyfikacja tunelu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny tunelu lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	
1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” — SRT)	CiągZnaków: [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” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.1.0.5.4	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (2) w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” — SRT)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.1.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu wjazdowego do portalu wyjazdowego.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli długość tunelu wynosi 100 m lub więcej.
1.2.1.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje plan awaryjny.	
1.2.1.0.5.7	Wymagana kategoria pożarowa taboru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: A/B/brak	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas.	Należy wskazać, czy długość tunelu wynosi 1 km lub więcej: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.1.0.5.8	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	CiągZnaków	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas — zgodnie z przepisami krajowymi, o ile takowe istnieją.	Należy wskazać, czy istnieją odpowiednie przepisy krajowe: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.2.1.0.6</b>	<b>Peron</b>			
1.2.1.0.6.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	
1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy peron.	
1.2.1.0.6.4	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.	
1.2.1.0.6.5	Wysokość peronu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: 250/280/550/760/ 300-380/200/580/ 680/685/730/840/ 900/915/920/960/ 1 100/inna	Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną sąsiadującego toru. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach.	
1.2.1.0.6.6	Istnienie urządzenia na peronie służącego do uruchamiania pociągu	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie istnienia urządzenia lub personelu wspierającego drużynę pociągową podczas uruchamiania pociągu.	
1.2.1.0.6.7	Strefa przeznaczona dla urządzeń wspomagających wsiadanie na peronie	[NNNN]	Informacja na temat poziomu dostępu pociągu, w przypadku którego możliwe jest korzystanie z urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie.	
<b>1.2.2</b>	<b>BOCZNICA</b>			
<b>1.2.2.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
1.2.2.0.0.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	
1.2.2.0.0.2	Identyfikacja bocznic	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny bocznic lub niepowtarzalny numer bocznic w obrębie PO.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.2.2.0.0.3	Klasyfikacja bocznic TEN	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: część sieci kompleksowej TEN-T/część towarowej sieci bazowej TEN-T/część pasażerskiej sieci bazowej TEN-T/poza TEN	Wskazanie części sieci transeuropejskiej, do której należy bocznic.	
<b>1.2.2.0.1</b>	<b>Deklaracja weryfikacji w odniesieniu do bocznic</b>			
1.2.2.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do bocznic („Infrastruktura” — INF)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.2.0.1.2	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (2) w odniesieniu do bocznic („Infrastruktura” — INF)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
<b>1.2.2.0.2</b>	<b>Parametr użytkowy</b>			
1.2.2.0.2.1	Długość użytkowa bocznic	[NNNN]	Całkowita długość bocznic lub toru postojowego, zapewniających bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach.	
<b>1.2.2.0.3</b>	<b>Układ linii</b>			
1.2.2.0.3.1	Nachylenie w przypadku torów postojowych	[N.N]	Maksymalna wartość nachylenia wyrażona w milimetrach na metr.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli wartość ta jest wyższa niż wartość TSI.
1.2.2.0.3.2	Minimalny promień łuku poziomego	[NNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego odcinka, wyrażony w metrach.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli wartość ta jest mniejsza niż wartość TSI.
1.2.2.0.3.3	Minimalny promień łuku pionowego	[NNN+NNN]	Promień najmniejszego łuku pionowego odcinka, wyrażony w metrach.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli wartość ta jest mniejsza niż wartości TSI.
<b>1.2.2.0.4</b>	<b>Urządzenia stacjonarne do technicznej obsługi pociągów</b>			
1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do opróżniania toalet (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura”.	

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.2.2.0.4.2	Obecność urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura”.	
1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do uzupełniania wody (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura”.	
1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do tankowania (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów) określone w TSI „Infrastruktura”.	
1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do uzupełniania piasku (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów)	
1.2.2.0.4.6	Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje urządzenie do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacjonarne do technicznej obsługi pociągów).	
<b>1.2.2.0.5</b>	<b>Tunel</b>			
1.2.2.0.5.1	Kod zarządcy infrastruktury	[NNNN]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy organ lub każde przedsiębiorstwo, który(-e) odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej lub jej części.	
1.2.2.0.5.2	Identyfikacja tunelu	CiągZnaków	Niepowtarzalny kod identyfikacyjny lub niepowtarzalny numer tunelu w obrębie państwa członkowskiego.	
1.2.2.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” — SRT)	Wstępnie określony CiągZnaków: [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” (1).	Należy wskazać, czy wydano deklarację WE: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.2.0.5.4	Deklaracja wykazania zgodności istniejącej infrastruktury (2) w odniesieniu do tunelu („Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” — SRT)	Wstępnie określony CiągZnaków: [CC/ RRRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji wykazania zgodności istniejącej infrastruktury zgodnie z tymi samymi wymaganiami dotyczącymi formatu, które wyszczególniono w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności”.	Należy wskazać, czy wydano deklarację wykazania zgodności istniejącej infrastruktury: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.2.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu wjazdowego do portalu wyjazdowego.	Obowiązkowo jedynie, jeżeli długość tunelu wynosi 100 m lub więcej.

Numer	Tytuł	Przedstawienie danych	Definicja	Dodatkowe informacje
1.2.2.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: tak/nie	Wskazanie, czy istnieje plan awaryjny.	
1.2.2.0.5.7	Wymagana kategoria pożarowa taboru	Wybór jednej opcji ze wstępnie określonego wykazu: A/B/brak	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas	Należy wskazać, czy długość tunelu wynosi 1 km lub więcej: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.
1.2.2.0.5.8	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	CiągZnaków	Określenie kategorii dotyczącej sposobu, w jaki pociąg pasażerski, na którego pokładzie wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas — zgodnie z przepisami krajowymi, o ile takowe istnieją.	Obowiązkowo jedynie w przypadku, gdy dla parametru 1.1.1.1.8.10 zaznaczono „brak”. Należy wskazać, czy istnieją odpowiednie przepisy krajowe: tak/nie Jeżeli „tak”, należy przedstawić dane.

(<sup>1</sup>) Dokument ERA/INF/10-2009/INT (wersja 0.1 z dnia 28.9.2009) dostępny na stronach internetowych ERA.

(<sup>2</sup>) Deklaracja dotycząca istniejącej infrastruktury określona w zaleceniu Komisji 2011/622/UE z dnia 20 września 2011 r. w sprawie procedury służącej wykazaniu poziomu zgodności istniejących linii kolejowych z podstawowymi parametrami przyjętymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (Dz.U. L 243 z 21.9.2011, s. 23).

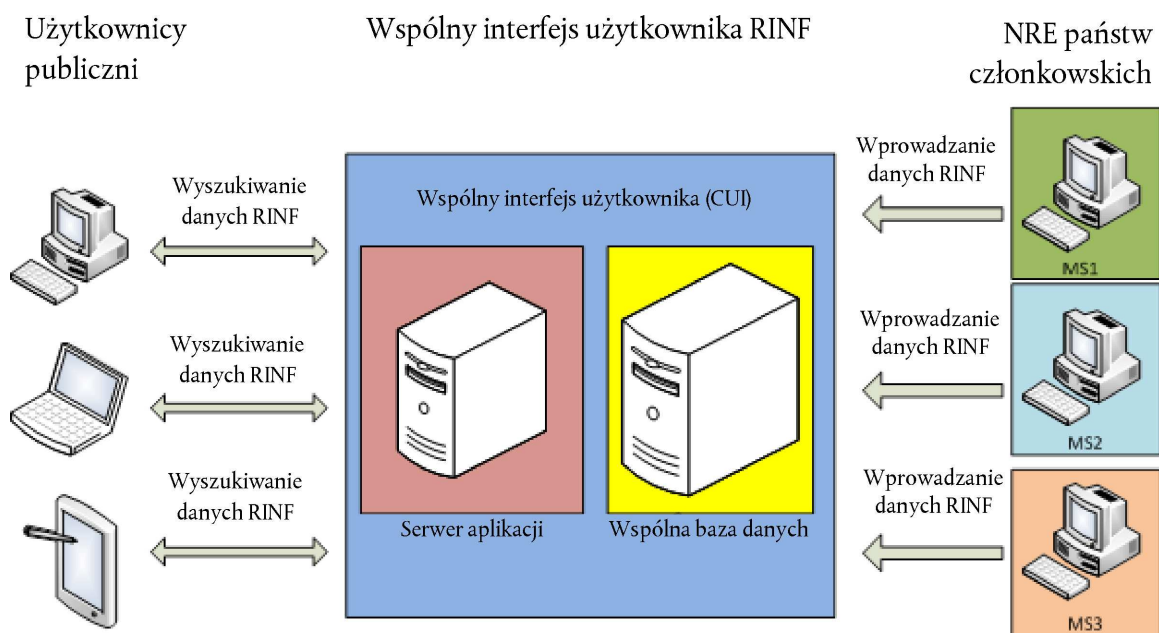
#### 4. PRZEGLĄD SYSTEMU WYSOKIEGO SZCZEBŁA

##### 4.1. System RINF

Budowę systemu RINF przedstawiono na rys. 1.

Rysunek 1

#### System RINF



#### 4.2. Zarządzanie wspólnym interfejsem użytkownika

Wspólny interfejs użytkownika (CUI) jest aplikacją internetową utworzoną, zarządzaną i prowadzoną przez Agencję.

Agencja udostępnia jednostkom odpowiedzialnym za krajowe rejestry infrastruktury (NRE) następujące pliki i dokumenty wykorzystywane do tworzenia rejestrów infrastruktury i podłączenia ich do wspólnego interfejsu użytkownika (CUI):

- instrukcja obsługi,
- specyfikacja struktury plików do przesyłania danych.

Agencja udostępnia użytkownikom RINF instrukcje stosowania, w których opisano sposób podłączenia rejestrów infrastruktury każdego państwa członkowskiego do CUI oraz funkcjonalności i narzędzia zapewnione przez CUI. W stosownych przypadkach instrukcje te zostaną zaktualizowane.

#### 4.3. Minimalna wymagana funkcjonalność wspólnego interfejsu użytkownika

Wspólny interfejs użytkownika (CUI) zapewnia co najmniej następujące funkcjonalności:

- zarządzanie użytkownikami: administrator CUI musi być w stanie zarządzać prawami dostępu użytkowników,
- audyt informacji: administrator CUI musi być w stanie wyświetlić dzienniki aktywności wszystkich użytkowników prowadzonej na CUI jako listę aktywności użytkowników CUI w określonych ramach czasowych,
- dołączalność i uwierzytelnienie: zarejestrowani użytkownicy CUI muszą być w stanie podłączyć się do CUI za pośrednictwem internetu i korzystać z jego funkcjonalności zgodnie z przysługującymi im prawami,
- wyszukiwanie danych zawartych w RINF, w tym punktów operacyjnych lub odcinków linii o szczególnych właściwościach na poziomie RINF,
- wybieranie punktów operacyjnych lub odcinków linii i wyświetlenie szczegółowych informacji zawartych w RINF: użytkownicy CUI muszą być w stanie określić obszar geograficzny za pomocą mapy interfejsu, zaś CUI zapewnia dostępne dane zawarte w RINF wymagane przez użytkowników na tym obszarze,
- wyświetlenie informacji zawartych w RINF dla określonego podzbioru linii i punktów operacyjnych na danym obszarze za pomocą mapy interfejsu,
- wizualne metody przedstawienia pozycji RINF na mapie cyfrowej: użytkownicy za pośrednictwem CUI muszą być w stanie wyszukać, wybrać pozycję zaznaczoną na mapie i uzyskać wszelkie istotne informacje zawarte w RINF,
- weryfikacja, przesłanie i odbiór pełnych zbiorów danych zawartych w RINF, przedstawionych przez jednostkę odpowiedzialną za krajowy rejestr infrastruktury.

#### 4.4. Tryb operacyjny

System RINF zapewnia dwa główne interfejsy za pośrednictwem CUI:

- jeden z nich jest wykorzystywany przez rejestr infrastruktury każdego państwa członkowskiego do zapewnienia/przesłania kopii pełnego zbioru danych zawartych w RINF,
- drugi jest wykorzystywany przez użytkowników wspólnego interfejsu użytkownika do podłączenia do systemu RINF i uzyskiwania informacji zawartych w RINF.

Do centralnej bazy danych CUI zostaną wprowadzone kopie pełnych zbiorów danych zawartych w RINF, które przechowywane są w rejestrze infrastruktury każdego państwa członkowskiego. Jednostki odpowiedzialne za krajowe rejestry infrastruktury zobowiązują się w szczególności utworzyć pliki zawierające pełny zbiór danych RINF dostępnych w ich rejestrze infrastruktury zgodnie ze specyfikacjami określonymi w tabeli niniejszego załącznika. Jednostki te regularnie, przynajmniej co trzy miesiące, aktualizują pozycje znajdujące się w rejestrze infrastruktury. Jedna aktualizacja powinna zbiegać się z coroczną publikacją regulaminu sieci.

Następnie jednostki odpowiedzialne za krajowe rejestry infrastruktury przesyłają pliki do CUI za pośrednictwem dedykowanego interfejsu przeznaczonego do tego rodzaju operacji. Określony moduł ułatwi weryfikację i przesyłanie danych zapewnionych przez te jednostki.

Centralna baza danych CUI udostępnia publicznie dane przesłane przez jednostki odpowiedzialne za krajowe rejestry infrastruktury bez wprowadzania jakichkolwiek zmian.

Podstawowa funkcjonalność CUI umożliwia użytkownikom wyszukiwanie i uzyskiwanie danych zawartych w RINF.

CUI zachowuje pełny zapis historyczny wszystkich danych udostępnionych przez jednostki odpowiedzialne za krajowy rejestr infrastruktury. Zapisy te przechowywane są przez okres 2 lat od daty wykreślenia danych.

Agencja, jako administrator CUI, zapewnia dostęp na żądanie użytkowników.

Odpowiedzi na pytania zadane przez użytkowników CUI przedstawia się w ciągu 24 godzin od momentu zadania pytania.

#### 4.5. Dostępność

CUI jest dostępny 7 dni w tygodniu, w godzinach 02:00 GMT — 21:00 GMT, w zależności od czasu letniego. Okres braku dostępu do systemu w trakcie jego konserwacji należy ograniczyć do minimum.

W przypadku awarii poza normalnymi godzinami pracy Agencji, działania mające na celu przywrócenie usługi rozpoczynają się następnego dnia roboczego Agencji.

#### 5. INSTRUKCJE STOSOWANIA DOTYCZĄCE WSPÓLNYCH SPECYFIKACJI

Agencja publikuje na swojej stronie internetowej instrukcje stosowania dotyczące wspólnych specyfikacji, o których mowa w art. 3 niniejszej decyzji. Instrukcje stosowania zawierają:

- a) pozycje i odpowiadające im dane określone w części 3.3 i tabeli W odniesieniu do każdej dziedziny, zawierają przynajmniej ich format, wartości graniczne, warunki, na jakich dany parametr ma zastosowanie i jest obowiązkowy, techniczne przepisy kolejowe dotyczące wartości parametrów, odniesienie do TSI i innych dokumentów technicznych związanych z pozycjami w rejestrze infrastruktury, które określono w tabeli niniejszej decyzji;
- b) szczegółowe definicje i specyfikacje dla pojęć i parametrów;
- c) przedstawienie przepisów w celu tworzenia sieci na potrzeby RINF i gromadzenia danych z odpowiednimi wyjaśnieniami i przykładami;
- d) procedury weryfikacji i przenoszenia danych zawartych w RINF z rejestrów infrastruktury państw członkowskich do CUI.

Instrukcje stosowania zawierają wyjaśnienia dotyczące specyfikacji, o których mowa w załączniku do niniejszej decyzji, niezbędne do prawidłowego rozwoju systemu RINF.

---