

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2012 r.

**w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej**

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

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

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

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

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

**§ 3.** Zarządca infrastruktury prowadzi rejestr RINF w formie dokumentu elektronicznego w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

**§ 4.** Zarządca infrastruktury wprowadza do rejestru RINF dane dotyczące infrastruktury, o której mowa w § 2, w terminie trzech miesięcy od uzyskania

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

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

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 65 i Nr 73, poz. 501, z 2008 r. Nr 127, poz. 817, z 2009 r. Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 167, poz. 1131 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 112, poz. 654, Nr 185, poz. 1092 i Nr 204, poz. 1195.  
www.inforlex.pl

zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wchodzących w jej skład podsystemów.

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

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

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

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

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

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

**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

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

**1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:**

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

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

**2.1.1. Uwagi ogólne**

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

**2.1.2. Projektowanie podsystemów „Tabor”**

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

### **2.1.3. Zapewnienie kompatybilności technicznej w przypadku urządzeń stacjonarnych**

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

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

### **2.1.4. Monitorowanie interoperacyjności systemu kolei Unii Europejskiej**

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

### **2.1.5. Stwierdzanie kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu**

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

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

## **2.2. Pozycje przeznaczone do rejestru infrastruktury kolejowej**

- 1) pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą 2;
- 2) zastosowanie pozycji w odniesieniu do typu sieci kolejowej w tabeli 2 jest wyszczególnione przy użyciu następujących skrótów w kolumnie „Uwagi”:
  - a) TSI - linie zweryfikowane w stosunku do TSI,
  - b) istniejące - linie dopuszczone do eksploatacji przed dniem 19 lipca 2008 r. i dotychczas niezwyfikowane w stosunku do TSI,
  - c) TEN CR - linie należące do transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
  - d) TEN HS - linie należące do transeuropejskiej sieci kolei dużych

- prędkości bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
- e) poza TEN - linie będące poza siecią transeuropejską bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie;
- 3) Pozycje w tabeli 2, które nie mają zastosowania w danym przypadku (np. pozycje odnoszące się do wymagań dotyczących sieci trakcyjnej i pantografu w przypadku linii niezelektryfikowanej), oznacza się jako „nie dotyczy”.
- 4) W przypadku zastosowania innej wartości danego parametru niż wartości wymienione w kolumnie „Format” tabeli 2 dla danej pozycji, należy podać wartość tego parametru.

### 2.3. Struktura sieci kolejowej

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

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

### 2.4. Instrukcja używania rejestru infrastruktury kolejowej

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

Tabela 1

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

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

Tabela 2

Lp.	Numer parametru*)	Tytuł	Format	Definicja	Uwagi
1.	1	RZECZPOSPOLITA POLSKA			
2.	1.1	SEKCJA LINII			
3.	1.1.1	TOR SZLAKOWY			
4.	1.1.1.0.0	Informacje ogólne			

5.	1.1.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
6.	1.1.1.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja linii lub niepowtarzalny numer linii.	-
7.	1.1.1.0.0.3	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie sekcji linii.	-
8.	1.1.1.0.0.4	Początek toru	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz kilometr związany z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
9.	1.1.1.0.0.5	Punkt operacyjny na początku toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
10.	1.1.1.0.0.6	Koniec toru	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz kilometr związany z identyfikacją linii na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
11.	1.1.1.0.0.7	Punkt operacyjny na końcu toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
12.	1.1.1.1	<b>Podsystem „Infrastruktura”</b>			
13.	1.1.1.1.1	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
14.	1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
15.	1.1.1.1.2	<b>Parametry użytkowe</b>			
16.	1.1.1.1.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR
17.	1.1.1.1.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do linii poza TEN.	-

18.	1.1.1.1.2.3	Wytrzymałość na obciążenia	[CiągZnaków]	Kategoria będąca wynikiem procesu klasyfikacji określonego w PN-EN 15528:2008, zdefiniowana w tej normie jako „kategoria linii”. Przedstawia ona zdolność infrastruktury do wytrzymania obciążeń pionowych wywieranych przez pojazdy na linię lub sekcję linii w przypadku regularnej eksploatacji, jako połączenie kategorii linii określonej w normie z dozwoloną prędkością zgodnie z załącznikiem E do TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych (kategoria linii-prędkość, przykłady: E5-100, D4xL-100).	-
19.	1.1.1.1.2.4	Maksymalna dozwolona prędkość	[NNN]	Nominalna maksymalna prędkość eksploatacyjna na linii wynikająca z właściwości podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, wyrażona w kilometrach na godzinę.	-
20.	1.1.1.1.2.5	Zakres temperatury	Wybór jednej opcji z określonego wykazu: T1 (- 25 do + 40°C) T2 (- 40 do + 35°C) T3 (- 25 do + 45 °C) Tx (- 40 do + 50°C)	Zakres temperatury [wg normy PN-EN 50125-1:2002] określony w pkt 4.2.6.1.2 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych w przypadku nieograniczonego dostępu do linii.	-
21.	1.1.1.1.2.6	Wysokość maksymalna	[NNNN]	Najwyższy punkt sekcji linii nad poziomem morza w stosunku do Normalnego Poziomu Amsterdamskiego (NAP). NAP to rzędna pionowa wykorzystywana w dużej części Europy, wyrażona w metrach.	-
22.	1.1.1.1.2.7	Występowanie trudnych warunków klimatycznych	[Tak/Nie]	Warunki klimatyczne na linii są trudne lub normalne. Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu [wg normy PN-EN 50125-1:2002] określone w pkt 4.2.6.1.5 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych.	-
23.	<b>1.1.1.1.3</b>	<b>Układ linii</b>			
24.	1.1.1.1.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010.	-
25.	1.1.1.1.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	-
26.	1.1.1.1.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273:3-2010 lub inna skrajnia lokalna.	-
27.	1.1.1.1.3.6	Pochylenie podłużne	[NN.N] [NNN.NN + CiągZnaków]	Wartość pochylenia podłużnego (wyrażone w milimetrach na metr) oraz miejsca występowania zmian w pochyleniu. Kilometr związany z identyfikacją linii przy zasadniczym kierunku ruchu. Dane podaje się w postaci łańcucha informacji: pochylenie-miejsce-pochylenie-miejsce-...-pochylenie.	-
28.	1.1.1.1.3.7	Najmniejszy promień łuku poziomego	[NNNNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego sekcji linii.	-
29.	<b>1.1.1.1.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
30.	1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-

31.	1.1.1.1.4.2	Niedobór przechyłki	[NNN]	Maksymalny niedobór przechyłki wyrażony w milimetrach, zdefiniowany jako wartość różnicy między zastosowaną przechyłką i wyższą przechyłką zrównoważoną.	-
32.	1.1.1.1.4.3	Istnienie eksploatacyjnych wartości granicznych w odniesieniu do ekwiwalentnej stożkowatości	[Tak + odniesienie/Nie]	Ekwiwalentna stożkowatość to tangens kąta stożka zestawu kołowego z kołami stożkowymi, których ruch poprzeczny ma tę samą kinematyczną długość fali co dany zestaw kołowy na torze prostym i łukach o dużym promieniu. Eksploatacyjne wartości graniczne stanowią punkt otwarty, należy podać odniesienie do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
33.	1.1.1.1.4.4	Pochylenie poprzeczne szyny	[1:NN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1:20/1:30/1:40/inne	Kąt określający pochylenie główki szyny, gdy jest ona zamontowana na torze, w stosunku do płaszczyzny szyn (powierzchni tocznej), równy kątowi między osią symetrii szyny (lub równoważnej symetrycznej szyny o takim samym profilu główki szyny) a prostą prostopadłą do płaszczyzny szyn.	-
34.	1.1.1.1.4.5	Podrywanie podsypki	[Tak/Tak + odniesienie/Nie]	Zjawisko aerodynamiczne, w wyniku którego podsypka jest podrzucana w górę lub rozrzucona, dotyczące TSI systemu kolei dużych prędkości przy prędkości większej niż 190 km/h. Podrywanie podsypki stanowi punkt otwarty w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości. Jeżeli istnieją przepisy krajowe, należy podać odniesienie do nich.	TEN HS
35.	1.1.1.1.5	<b>Rozjazdy i skrzyżowania</b>			
36.	1.1.1.1.5.1	Zgodność wartości eksploatacyjnych z TSI w odniesieniu do rozjazdów i skrzyżowań	[Tak/Nie + odniesienie]	Rozjazdy i skrzyżowania utrzymuje się w wymiarze eksploatacyjnej wartości granicznej określonej w TSI. Jeżeli w odniesieniu do istniejących linii stosuje się mniej restrykcyjne wartości niż podane w TSI, należy wybrać opcję „Nie” wraz z odniesieniem do dokumentu zawierającego szczegółową specyfikację.	istniejące
37.	1.1.1.1.5.2	Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych ze stałymi dziobami	[NNN]	Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałym dziobem zależy od minimalnej średnicy koła w warunkach eksploatacji. Jeżeli wartość ta jest mniejsza od wartości podanej w TSI, należy to określić w odniesieniu do linii niezgodnych z TSI. Średnica wyrażona w milimetrach.	istniejące
38.	1.1.1.1.6	<b>Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia</b>			
39.	1.1.1.1.6.2	Stosowanie hamulców wiroprądowych	[Ciąg/Znaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone /dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego /niezgodzone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiroprądowych.	-
40.	1.1.1.1.6.3	Stosowanie hamulców magnetycznych	[Ciąg/Znaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone /dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego /niezgodzone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych.	-
41.	1.1.1.1.7	<b>BHP i środowisko</b>			



42.	1.1.1.1.7.1	Wymagana kategoria pożarowa taboru	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: N/A/B	Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez czas określony w TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” oraz TSI „Tabor-lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych. Nie stosuje się (opcja N) w przypadku krótkich tuneli lub odcinków toru na pochyleniu podłużnym o długości mniejszej niż 1 km.	TSI istniejące
43.	1.1.1.1.7.2	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	[CiągZnaków]	Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas zgodnie z przepisami krajowymi, o ile takowe istnieją.	istniejące
44.	1.1.1.1.7.3	Stosowanie smarowania obrzeży kół	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: wymagane /dozwolone /zabronione	Stosowanie pokładowego urządzenia do smarowania obrzeży kół jest wymagane/dozwolone/zabronione.	TEN CR poza TEN
45.	1.1.1.1.7.4	Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań	[Tak/Nie]	Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowej z drogami publicznymi na danej sekcji linii.	TEN CR poza TEN
46.	1.1.1.1.8	<b>Tunel</b>			
47.	1.1.1.1.8.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
48.	1.1.1.1.8.3	Początek tunelu	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km związany z identyfikacją linii na początku tunelu.	-
49.	1.1.1.1.8.4	Koniec tunelu	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km związany z identyfikacją linii na końcu tunelu.	-
50.	1.1.1.1.8.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
51.	1.1.1.1.8.7	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagana jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-
52.	1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza rzeczywista powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu, wyrażona w metrach kwadratowych.	-
53.	1.1.1.1.8.9	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownictwa, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja Komisji 2008/163/WE).	TSI istniejące
54.	1.1.1.2	<b>Podsystem „Energia”</b>			

55.	1.1.1.2.1	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
56.	1.1.1.2.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Energia” - ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
57.	1.1.1.2.2	<b>Sieć trakcyjna</b>			
58.	1.1.1.2.2.1	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: niez elektryfikowany/ DC 3 kV/ DC 600 V/inne	Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z PN-EN 50163:2006. W razie przekroczenia zakresu określonego w normie należy opublikować maksymalną ciągłą wartość napięcia (wartość maksymalna podana w nawiasach).	-
59.	1.1.1.2.2.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	[NNNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg, wyrażony w amperach.	-
60.	1.1.1.2.2.3	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażony w amperach.	-
61.	1.1.1.2.2.4	Możliwość stosowania hamowania odzyskowego	[Tak/Nie]	Hamowanie odzyskowe jest dozwolone lub nie.	-
62.	1.1.1.2.2.5	Nominalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Nominalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TSI
63.	1.1.1.2.2.6	Maksymalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Maksymalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
64.	1.1.1.2.2.7	Minimalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Minimalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
65.	1.1.1.2.3	<b>Pantograf</b>			
66.	1.1.1.2.3.1	Dopuszczone ślizgacze pantografu	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: 1 950 mm(Typ 1)/ 1 950 mm (PL)/inne	Jeden lub większa liczba ślizgaczy pantografu zgodnie z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” lub w normie PN-EN 50367:2006.	-
67.	1.1.1.2.3.2	Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu	[CiągZnaków]	Maksymalna liczba uniesionych pantografów dopuszczona na linii. Minimalny rozstaw między osiami ślizgacza pantografu w przypadku dwóch lub większej liczby uniesionych pantografów, wyrażony w metrach. Wartości określono w odniesieniu do maksymalnej dozwolonej prędkości na danej sekcji linii.	-
68.	1.1.1.2.3.3	Dozwolony materiał nakładki stykowej	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: węgiel/ węgiel z domieszkami/inne	Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania przez zarządcę infrastruktury.	-
69.	1.1.1.2.4	<b>Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)</b>			
70.	1.1.1.2.4.1	Stosowanie separacji faz	[Tak + odniesienie/Nie]	W razie stosowania separacji faz na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	-
71.	1.1.1.2.4.2	Zastosowanie separacji systemów	[Tak + odniesienie/Nie]	W razie stosowania separacji systemów na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	-
72.	1.1.1.2.5	<b>Wymogi dotyczące taboru</b>			

73.	1.1.1.2.5.1	Wymagane ograniczenie poboru prądu na pokładzie	[Tak/Nie]	Wymóg dotyczący urządzenia pokładowego umożliwiającego ustalenie maksymalnego poboru prądu przez pociąg	TEN CR poza TEN
74.	1.1.1.2.5.2	Dozwolona średnia siła nacisku stykowego	[CiągZnaków] lub [NNN]	Średnia siła nacisku stykowego dopuszczona na linii. Siła podana jest jako wstępnie określona krzywa lub jako wartość wyrażona w niutonach.	-
75.	1.1.1.2.5.3	Wymagane samoczynne urządzenie opuszczające (ADD)	[Tak/Nie]	Urządzenie samoczynnie opuszczające pantograf (ADD) w przypadku awarii lub nadmiernego zużycia nakładki ślizgowej pantografu, spełniające wymagania normy PN-EN 50206-1:2010.	-
76.	1.1.1.3	<b>Podsystem „Sterowanie”</b>			
77.	1.1.1.3.1	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
78.	1.1.1.3.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu podsystemu „Sterowanie” - CCS	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
79.	1.1.1.3.2	<b>Klasa A - System ochrony pociągów (Europejski System Sterowania Pociągiem - ETCS)</b>			
80.	1.1.1.3.2.1	Poziom ETCS	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3	Poszczególne poziomy zastosowania systemów ERTMS/ETCS stanowią sposób na wyrażenie ewentualnych związków funkcjonalnych pomiędzy torem i pociągiem. Definicje poziomu są związane głównie z używanymi urządzeniami przytorowymi, ze sposobem, w jaki informacje z urządzeń przytorowych docierają do jednostek pokładowych, oraz z tym, jakie funkcje są obsługiwane przez urządzenia - odpowiednio - przytorowe i pokładowe.	-
81.	1.1.1.3.2.2	Wersja wzorca ETCS (x.y)	[N.N.N] wybór jednej opcji z określonego wykazu: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0/inna/nie dotyczy	Wzorzec ETCS zainstalowany przy torach (wersja w nawiasie nie jest w pełni kompatybilna).	-
82.	1.1.1.3.2.3	Wymagana funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) w celu uzyskania dostępu do linii	[Tak/Nie]	Funkcja radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) stanowi kryterium dostępu do sieci.	-
83.	1.1.1.3.2.4	Funkcja ETCS radiowego przesyłania informacji uaktualniających (radio infill) zainstalowana przy torach	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: brak/pętla/GSM-R/ pętla i GSM-R	Informacje dotyczące zainstalowanych urządzeń przytorowych umożliwiających przekazywanie informacji uaktualniających za pośrednictwem pętli lub GSM-R w przypadku instalacji na poziomie 1.	-
84.	1.1.1.3.2.5	Wdrożone krajowe zastosowanie systemu ETCS	Numer z określonego wykazu	Pakiet 44 stanowi środek przekazywania danych w zakresie zastosowań krajowych pomiędzy pociągiem i torem oraz w drugą stronę przy użyciu urządzeń do przekazywania danych uwzględnionych w systemie ETCS. Wartości NID_XUSER zarządzane przez ERA w dokumencie na temat zmiennych ETCS są dostępne na stronie internetowej ERA. Wyposażenie umożliwiające krajowe zastosowanie systemu ETCS.	-
85.	1.1.1.3.2.6	Występowanie ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych	[Tak + odniesienie/Nie]	Ograniczenia lub warunki wynikające z częściowej zgodności z TSI „Sterowanie”.	-
86.	1.1.1.3.3	<b>Klasa A - Łączność radiowa (GSM-R)</b>			

87.	1.1.1.3.3.1	Wersja urządzeń GSM-R	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/ brak, 6/14, 7/15 /inna	Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych na sekcji linii.	-
88.	1.1.1.3.3.2	Minimalna liczba aktywnych urządzeń GSM-R na pokładzie do celów przekazywania danych	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/inna	Liczba aktywnych urządzeń GSM-R (telefonów komórkowych, telefonów zainstalowanych stacjonarnie na pojeździe kolejowym) do celów przekazywania danych niezbędnych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.	-
89.	<b>1.1.1.3.4</b>	<b>Klasa A - System detekcji pociągów</b>			
90.	1.1.1.3.4.1	Istnienie systemu detekcji pociągów klasy A	[Tak + odniesienie/Nie]	Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
91.	<b>1.1.1.3.5</b>	<b>Klasa B - Systemy ochrony pociągów</b>			
92.	1.1.1.3.5.1	Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
93.	1.1.1.3.5.2	Konieczność posiadania na pokładzie więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub innego	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: czuwak aktywny (CA)/SHP/łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak wymagań	Na pokładzie musi znajdować się i być równocześnie aktywny więcej niż jeden system ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inny.	-
94.	<b>1.1.1.3.6</b>	<b>Klasa B - Łączność radiowa</b>			
95.	1.1.1.3.6.1	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak	Systemy łączności radiowej klasy B lub inne zainstalowane na sekcji linii i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
96.	<b>1.1.1.3.7</b>	<b>Przejścia między systemami</b>			
97.	1.1.1.3.7.1	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami ochrony, sterowania i ostrzegania	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami ETCS/klasa B i klasa B/klasa B podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
98.	1.1.1.3.7.2	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami łączności radiowej GSM-R/klasa B, klasa B/klasa B i brakiem systemu łączności podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
99.	<b>1.1.1.3.8</b>	<b>Klasa B - Systemy detekcji pociągów</b>			
100.	1.1.1.3.8.1	Typy systemów detekcji pociągów	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: obwód torowy/czujnik koła/przycisk szynowy/pętla/inne	Typy zainstalowanych systemów detekcji pociągów. Pomaga w szybkim określeniu, które parametry dotyczące detekcji pociągów mają zastosowanie w odniesieniu do danej sekcji linii (nie wszystkie parametry mają zastosowanie do wszystkich typów systemów detekcji pociągów).	-

101.	1.1.1.3.8.2	Maksymalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy minimalnej długości sekcji detekcji pociągów. Wymóg ten dotyczy minimalnej długości sekcji sygnalizacyjnej, tak by nie mogła zostać przykryta w całości przez pojazd lub zespół pojazdów, wskutek czego system detekcji pociągów zgłosiłby ją jako „wolna”.	-
102.	1.1.1.3.8.3	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy licznika osi lub czujnika koła lub przypadku szczególnego. Wymagane jest, aby systemy zliczania osi były w stanie rozróżnić detekcje osi przeprowadzone przez 2 kolejne liczniki w dostatecznie wysokiej rozdzielczości; w innym przypadku wynik będzie błędem obliczeniowym.	-
103.	1.1.1.3.8.4	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy pierwszą i ostatnią osią	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych lub odpowiednich przypadków szczególnych. W połączeniach elektrycznych pomiędzy sąsiednimi obwodami torowymi może występować obszar, w którym detekcja osi pojazdu nie jest zapewniona.	-
104.	1.1.1.3.8.5	Maksymalna dozwolona długość nawisu pojazdu	[NNNN]	Długość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych i liczników osi. Wymagane jest, aby system detekcji pociągów był w stanie wykryć pierwszą oś zanim czoło pociągu dotrze do znajdującego się przed nim punktu niebezpiecznego, jak również ostatnią oś do momentu, gdy koniec pociągu wyjedzie z punktu niebezpiecznego. Określenie „Nawis” ma zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu.	-
105.	1.1.1.3.8.6	Minimalna dozwolona szerokość obręczy	[NNN]	Szerokość wyrażona w milimetrach. Dotyczy liczników osi, czujników i przycisków szynowych. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Szerokość obręczy musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-
106.	1.1.1.3.8.7	Minimalna dozwolona średnica koła	[NNN]	Średnica wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi. Obszar oddziaływania (na powierzchni obrzeża koła) pola detekcji licznika osi jest związany ze średnicą koła.	-
107.	1.1.1.3.8.8	Minimalna dozwolona grubość obrzeża	[NN.N]	Grubość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Grubość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-
108.	1.1.1.3.8.9	Minimalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Wysokość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-

109.	1.1.1.3.8.10	Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża	[NN.N]	Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. W odniesieniu do wysokości obrzeża należy określić zakres wymiarów Sh (min.) - Sh (maks.)	-
110.	1.1.1.3.8.11	Minimalny dozwolony nacisk osi	[N.N]	Nacisk wyrażony w tonach. Kompatybilność z obwodami torowymi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Minimalny nacisk osi aktywuje czujniki lub przyciski szynowe. Ponadto minimalny nacisk osi będzie miał korzystne oddziaływanie na rezystancję pomiędzy kołem i torem, co ma znaczenie dla funkcjonowania obwodów torowych.	-
111.	1.1.1.3.8.12	Istnienie przepisów dotyczących przestrzeni bez części metalowych wokół kół	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Zasada działania liczników osi jest oparta na zakłóceniu pola elektromagnetycznego. Zakłócenie powinno mieć miejsce jedynie w wyniku przejazdu koła, a nie otaczających je części taboru. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
112.	1.1.1.3.8.13	Istnienie przepisów dotyczących masy metalu pojazdu	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z pętlami indukcyjnymi. Masa metalu oddziałuje na systemy detekcji pętlowej. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
113.	1.1.1.3.8.14	Wymagane właściwości ferromagnetyczne materiału kół	[Tak/Nie]	Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Właściwości te są niezbędne do wytworzenia zakłócenia pola elektromagnetycznego liczników osi, tak by zapewnić prawidłową detekcję. Wymóg określony w TSI „Sterowanie” nie jest precyzyjny.	-
114.	1.1.1.3.8.15	Maksymalna dozwolona impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego	[N.NN]	Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. Obwód torowy jest w stanie wykryć tabor jedynie w sytuacji, gdy impedancja między szynami nie przekracza określonej wartości. Wartość ta jest określona wartością impedancji zestawu kołowego oraz rezystancji styku na powierzchni kołoszyna. Przedstawiony w tym miejscu wymóg dotyczący interfejsu odnosi się jedynie do rezystancji elektrycznej pomiędzy powierzchniami tocznymi przeciwległych kół zestawu kołowego.	-
115.	1.1.1.3.8.16	Minimalna dozwolona impedancja między pantografem i kołami	[N.NN]	Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. W systemach detekcji przy użyciu obwodów torowych składowe harmoniczne generowane przez system zasilania mogą generować zakłócenia, przy czym może dojść do efektu krzyżowego (cross-over) za pośrednictwem sieci trakcyjnej z jednego toru do drugiego. Zapobiega temu dostatecznie wysoka impedancja pojazdu.	-
116.	1.1.1.3.8.17	Maksymalna wydajność piaskowania	[CiągZnaków] Wybór jednej opcji z określonego wykazu: 500 g/800 g /inna	Maksymalna wydajność podana dla okresu 30 sekund. Kompatybilność z obwodami torowymi. Zbyt duża ilość piasku niesie ryzyko, że na torach wyposażonych w obwoły torowe pociągi nie będą wykrywane.	-

117.	1.1.1.3.8.18	Wymagana możliwość wyłączenia piaskowania przez maszynistę	[Tak/Nie]	Kompatybilność z obwodami torowymi w miejscach, w których stosowanie piaskowania jest niedozwolone.	-
118.	<b>1.1.1.3.9</b>	<b>Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi</b>			
119.	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 przesycenie detektorów liczników osi, uniemożliwiając ich funkcjonowanie. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
120.	1.1.1.3.9.2	Istnienie przepisów dotyczących pól elektrycznych, magnetycznych i elektromagnetycznych	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z detektorami kół. Pola elektromagnetyczne generowane przez tabor mogą zakłócać funkcjonowanie liczników osi i detektorów kół. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
121.	<b>1.1.1.3.10</b>	<b>System przytorowy na potrzeby eksploatacji awaryjnej</b>			
122.	1.1.1.3.10.1	Poziom ETCS na potrzeby eksploatacji awaryjnej	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3	System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania poziomu ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany na innym poziomie ETCS. Przykład: Poziom 1 jako tryb eksploatacji awaryjnej zamiast poziomu 2.	-
123.	1.1.1.3.10.2	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B w przypadku eksploatacji awaryjnej	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inny /brak	System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany w inny sposób. Przykład: ruch pociągów chroniony przy użyciu systemu klasy B lub sygnalizatorów przytorowych.	-
124.	<b>1.1.1.3.11</b>	<b>Parametry związane z hamowaniem</b>			
125.	1.1.1.3.11.1	Wymagana minimalna skuteczność hamowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Na potrzeby wyliczania krzywych hamowania do celów nadzoru prędkości. Wymóg dotyczący skuteczności hamowania może zależeć od następujących czynników: <ul style="list-style-type: none"> <li>- odległość między dwoma kolejnymi sygnalizatorami (długość odcinka toru)</li> <li>- prędkość pociągu</li> <li>- masa pociągu</li> <li>- pochylenie podłużne</li> </ul>	-
126.	<b>1.1.1.3.12</b>	<b>Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie”</b>			
127.	1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	[Tak + odniesienie/Nie]	Wspomaganie funkcji wychylności pudła pozwala szybciej prowadzić pociąg na łukach i skrócić czas podróży na linii wyposażonej w system ETCS (zastosowanie specjalnej kategorii „pociąg z wychylnym pudłem” w przypadku pociągów wyposażonych w system ETCS). Bez wspomaganie tej funkcji nawet pociągi z wychylnym pudłem wyposażone w system ETCS poruszają się jak normalne pociągi przy bardziej restrykcyjnych ograniczeniach prędkości na łukach.	-
128.	<b>1.2</b>	<b>PUNKT OPERACYJNY (PO)</b>			
129.	<b>1.2.0.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
130.	1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Nazwa związana zazwyczaj z miejscowością lub z posterunkiem ruchu.	-

131.	1.2.0.0.2	Kod identyfikacyjny PO	[AANNNNNNNNNN NNNN]	Kod opracowany do celów TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” w ramach strategicznego europejskiego planu wdrożeniowego (SEDP), zgodnie z normą CWA 15541:2006. Składa się on z dwóch liter odpowiadających kodowi kraju oraz czternastu cyfr odpowiadających kodowi lokalizacji.	-
132.	1.2.0.0.3	Krajowy kod identyfikacyjny punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja PO lub niepowtarzalny numer PO.	-
133.	1.2.0.0.4	Typ punktu operacyjnego	[CiągZnaków] Możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: stacja/ stacja węzłowa /mijanka/przystanek osobowy/terminal towarowy/stacja rozrządowa/posterunek odgałęźny/ posterunek bocznicowy połączony z bocznicą kolejową/miejsce łączenia z siecią innego zarządcy infrastruktury/ miejsce łączenia z siecią innego państwa na granicy/miejsce zmiany systemu sterowania ruchem kolejowym/miejsce zmiany systemu radiolączności pociągowej	Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.	-
134.	1.2.0.0.5	Lokalizacja punktu operacyjnego	[WGS84 + NNN.NN + CiągZnaków]	Współrzędne geograficzne zgodnie z systemem odniesienia WGS-84 oraz km związany z identyfikacją linii, określający lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO.	-
135.	<b>1.2.1</b>	<b>TOR GŁÓWNY</b>			
136.	<b>1.2.1.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
137.	1.2.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
138.	1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie PO.	-
139.	<b>1.2.1.0.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
140.	1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
141.	<b>1.2.1.0.2</b>	<b>Parametry użytkowe</b>			



142.	1.2.1.0.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR
143.	1.2.1.0.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do PO na liniach poza TEN.	-
144.	<b>1.2.1.0.3</b>	<b>Układ linii</b>			
145.	1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010.	-
146.	1.2.1.0.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	-
147.	1.2.1.0.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 lub inna skrajnia lokalna.	-
148.	<b>1.2.1.0.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
149.	1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-
150.	<b>1.2.1.0.5</b>	<b>Tunel</b>			
151.	1.2.1.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
152.	1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
153.	1.2.1.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-

154.	1.2.1.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące
155.	<b>1.2.1.0.6</b>	<b>Peron</b>			
156.	1.2.1.0.6.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
157.	1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO	-
158.	1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Peron jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
159.	1.2.1.0.6.4	Zastosowanie specyfikacji dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się	[Tak/Nie]	Informacja, czy peron jest zgodny z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”.	-
160.	1.2.1.0.6.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca peron (potwierdzająca zgodność z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM)	[CC/RRRRRRRRRRRRRR/RR/YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
161.	1.2.1.0.6.7	Długość użytkowa peronu	[NNNN]	Maksymalna długość, wyrażona w metrach, ciągłego odcinka stanowiącego tę część peronu, przy której jest przewidziany postój pociągu w normalnych warunkach eksploatacyjnych, aby pasażerowie mogli wsiąść do pociągu i z niego wysiąść, przy odpowiednim uwzględnieniu tolerancji związanych z zatrzymaniem (TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych).	-
162.	1.2.1.0.6.8	Wysokość peronu	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 550/760/inna	Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną główki szyny. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach.	-
163.	1.2.1.0.6.10	Obecność urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie	[Tak/Nie]	Informacja, czy na peronie obecne jest jakiekolwiek urządzenie ułatwiające wsiadanie do pociągów.	-
164.	<b>1.2.2</b>	<b>TOR BOCZNY</b>			
165.	<b>1.2.2.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			

166.	1.2.2.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury lub użytkownika toru	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. W przypadku, gdy tor nie należy do zarządcy infrastruktury, należy wpisać nazwę podmiotu będącego właścicielem toru lub użytkującego tor na podstawie innego tytułu prawnego.	-
167.	1.2.2.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO.	-
168.	1.2.2.0.0.3	Klasyfikacja toru	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Tor jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
169.	1.2.2.0.1	<b>Deklaracja weryfikacji WE</b>			
170.	1.2.2.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
171.	1.2.2.0.2	<b>Parametr użytkowy</b>			
172.	1.2.2.0.2.1	Długość użytkowa toru	[NNNN]	Całkowita długość toru, zapewniająca bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach.	-
173.	1.2.2.0.3	<b>Układ linii</b>			
174.	1.2.2.0.3.1	Maksymalne pochylenie podłużne w przypadku torów postojowych	[N.N]	Wartość maksymalnego pochylenia podłużnego przekraczająca podaną w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych wartość graniczną wynoszącą 2,5 milimetra na metr.	istniejące
175.	1.2.2.0.3.2	Najmniejszy promień łuku poziomego	[NNN]	Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI.	istniejące
176.	1.2.2.0.3.3	Najmniejszy promień łuku pionowego	[NNN]	Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI.	istniejące
177.	1.2.2.0.4	<b>Urządzenia stacjonarne do obsługi technicznej pociągów</b>			
178.	1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do opróżniania toalet (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
179.	1.2.2.0.4.2	Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-

180.	1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania wody (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-	
181.	1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do tankowania (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-	
182.	1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania piasku (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów). Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-	
183.	1.2.2.0.4.6	Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-	
184.	1.2.2.0.5	<b>Tunel</b>				
185.	1.2.2.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-	
186.	1.2.2.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI	
187.	1.2.2.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-	
188.	1.2.2.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownictwa, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące	

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

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 25g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia w zakresie swojej regulacji umożliwi wykonanie decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 256 z 01.10.2011, str. 1).

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia ma także związek z faktem wydania przez Komisję Europejską dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1). Projektowane rozporządzenie wprowadzi nie transponuje przepisów wyżej wymienionej dyrektywy do prawa krajowego w sposób bezpośredni, niemniej jednak w praktyce dopiero ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wraz z projektowanym rozporządzeniem będzie osiągnięciem pełnej transpozycji wyżej wymienionej dyrektywy do krajowego porządku prawnego w zakresie rejestru infrastruktury kolejowej.

Projekt rozporządzenia określa sposób prowadzenia rejestru infrastruktury kolejowej, jego wzór oraz opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych, a także wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

Projekt rozporządzenia zakłada, że rejestr infrastruktury jest prowadzony przez zarządcę infrastruktury w formie dokumentu elektronicznego i obejmuje zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład podsystemów infrastruktura, energia i sterowanie – w zakresie urządzeń przytorowych.

Projekt rozporządzenia zakłada, że nowa infrastruktura kolejowa dopuszczona do eksploatacji po dniu 15 marca 2012 r. a przed dniem wejścia w życie rozporządzenia powinna być wpisana do rejestru infrastruktury kolejowej w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanego aktu, a dopuszczona do eksploatacji po dniu wejścia w życie rozporządzenia – w terminie trzech miesięcy od uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wchodzących w jej skład podsystemów. Natomiast zapisane w projekcie rozporządzenia terminy wprowadzenia do rejestru poszczególnych rodzajów infrastruktury kolejowej dopuszczonej do eksploatacji przed dniem 16 marca 2012 r. są zgodne z terminami określonymi w art. 5 decyzji 2011/633/UE.

Ponieważ w decyzji 2011/633/UE założono, że korytarze towarowe nr 5 i 8 określone w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr

913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, s. 22) powinny być ujęte w rejestrze infrastruktury w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie decyzji 2011/633/UE, tj. do dnia 16 marca 2015 r., a zgodnie z załącznikiem do ww. rozporządzenia przedmiotowe korytarze powinny być utworzone do dnia 10 listopada 2015 r., w projekcie rozporządzenia w przepisie przejściowym założono, że ww. korytarze powinny być ujęte w rejestrze infrastruktury w terminie określonym w decyzji 2011/633/UE tylko w przypadku, gdy zostaną one utworzone przed dniem 16 grudnia 2014 r., tj. 3 miesiące przed terminem określonym w decyzji 2011/633/UE. Natomiast w przypadku, gdy ww. korytarze będą utworzone po dniu 15 grudnia 2014 r. powinny być ujęte w rejestrze infrastruktury w terminie trzech miesięcy od dnia ich utworzenia.

W projekcie rozporządzenia określono, że w przypadku zmiany danych dotyczących infrastruktury kolejowej lub likwidacji infrastruktury zarejestrowanej w rejestrze infrastruktury, zarządca infrastruktury w terminie trzech miesięcy dokonuje zmiany danych rejestrowych lub usunięcia danych z rejestru w odniesieniu do tej infrastruktury.

Załącznik do projektu rozporządzenia określający wzór rejestru infrastruktury oraz jego opis techniczny i funkcjonalny, w tym opis formatu danych, a także wymagania w zakresie jego funkcjonowania, został opracowany na podstawie załącznika do decyzji 2011/633/UE. Z uwagi na to, w decyzji 2011/633/UE wprowadzono podział pozycji rejestru infrastruktury na obowiązkowe i nieobowiązkowe (inne), w tabeli 2 załącznika do projektu rozporządzenia, w wyniku uzgodnień podczas konsultacji społecznych, pominięto niektóre pozycje rejestru infrastruktury oznaczone w decyzji 2011/633/UE jako nieobowiązkowe (inne), przy zachowaniu oryginalnej numeracji poszczególnych pozycji w rejestrze.

Ze względu na wprowadzenie w załączniku do projektu rozporządzenia szeregu pojęć ściśle związanych z rejestrem infrastruktury kolejowej, powstała konieczność opracowania w wyżej wymienionym załączniku słowniczka tych pojęć.

Pojęcie „sekcja linii” zostało wprowadzone ze względu na to, że użyte w decyzji 2011/633/UE pojęcie „odcinek linii” nie pokrywa się z definicją „odcinka linii kolejowej” w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pojęcie „sekcja linii” użyte w projekcie rozporządzenia jest równoznaczne z pojęciem „odcinek linii” w rozumieniu decyzji 2011/633/UE.

Do załącznika do projektu rozporządzenia zostało również wprowadzone pojęcie „tor boczny”, które jest równoznaczne z pojęciem „bocznica” w rozumieniu decyzji

2011/633/UE. Pojęcie „bocznicą” w decyzji 2011/633/UE nie pokrywa się z definicją „bocznicą kolejowej” w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W związku z powyższym, w celu jednoznacznego rozróżnienia torów w obrębie sekcji linii i punktu operacyjnego wprowadzono pojęcie „tor główny”, a także użyto pojęcia „tor szlakowy” w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Nie wpłynął żaden wniosek od podmiotów zainteresowanych pracami nad projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury kolejowej, z wyłączeniem zarządców zarządzających infrastrukturami, o których mowa w art. 2 i art. 25a ust.1 pkt 1-3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). W związku z powyższym przewiduje się, że projektowane rozporządzenie obejmie grupę kilku największych zarządców infrastruktury pod względem ilości zarządzanej infrastruktury kolejowej w Polsce.

### 2. Konsultacje społeczne

W trakcie prac projektem rozporządzenia zostały przeprowadzone konsultacje społeczne z zarządcami infrastruktury kolejowej, przewoźnikami kolejowymi, Metrem Warszawskim Sp. z o.o., Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Urzędem Transportu Kolejowego, Instytutem Kolejnictwa i Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych.

Uwagi do projektu rozporządzenia zgłosiły: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP LHS Sp. z o.o., PKP S.A., PKP Intercity S.A., PKP Cargo S.A., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Urząd Transportu Kolejowego, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i Instytut Kolejnictwa.

Uwzględniono m.in. uwagi:

- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dotyczące dopracowania użytych w projekcie definicji, sprecyzowania rodzaju wymaganych dopuszczeń do eksploatacji oraz niektóre uwagi o charakterze porządkowym,
- PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. dotyczące doprecyzowania zasad aktualizacji rejestru infrastruktury oraz uwagi o charakterze porządkowym,
- PKP Intercity S.A. dotyczące konieczności poprawienia błędów merytorycznych w załączniku do projektu rozporządzenia,
- Izby Gospodarczej Transportu Lądowego dotyczące dopracowania użytych w projekcie definicji odnośnie torów kolejowych,
- Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotyczące zastąpienia określenia „przedsiębiorstwo kolejowe” określeniem „przewoźnik kolejowy” oraz doprecyzowania definicji toru i bocznic,
- Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące form aktualizacji rejestru infrastruktury oraz szereg innych uwag merytorycznych i porządkowych do projektu rozporządzenia,
- Instytutu Kolejnictwa dotyczące doprecyzowania definicji oraz szereg uwag merytorycznych do załącznika do projektu rozporządzenia,



- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dotyczących wykreślenia z rejestru niektórych pozycji oznaczonych w decyzji 2011/633/UE jako nieobowiązkowe (inne).

Nie uwzględniono natomiast m.in. uwag:

- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Urzędu Transportu Kolejowego i Izby Gospodarczej Transportu Lądowego dotyczących prowadzenia centralnego (krajowego) rejestru infrastruktury przez jedną instytucję, ze względu na zapisy w art. 25g ust. 1 (wskazanie podmiotów prowadzących rejestr) i 4 (delegacja ustawowa) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Instytutu Kolejnictwa i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotyczących rozszerzenia parametrów podlegających rejestracji w rejestrze infrastruktury, ze względu na to, że lista paramentów jest określona na poziomie europejskim w decyzji 2011/633/UE,
- Instytutu Kolejnictwa dotyczącą zmniejszenia częstotliwości aktualizacji rejestru infrastruktury, ze względu na to, że częstotliwość aktualizacji rejestru infrastruktury została określona w decyzji 2011/633/UE.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **1) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projektowane rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

#### **2) rynek pracy**

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie może spowodować konieczność stworzenia przez zarządców infrastruktury komórek organizacyjnych zajmujących się prowadzeniem i aktualizowaniem rejestru infrastruktury kolejowej, co może wymagać zatrudnienia nowych pracowników do wykonywania ww. zadań.

#### **3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowane rozporządzenie zapewni łatwą dostępność informacji o parametrach infrastruktury kolejowej eksploatowanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co w znacznym stopniu ułatwi przewoźnikom kolejowym planowanie i wykonywanie przewozów kolejowych, w szczególności ułatwi im sprawdzanie zgodności pojazdów kolejowych z daną infrastrukturą kolejową. Przewiduje się, że powyższe ułatwienia spowodują wzrost konkurencyjności przewoźników kolejowych poprzez zapewnienie bardziej dopasowanej do potrzeb rynku oferty przewozowej, co ogólnie korzystnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki.

Ponieważ ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym nałożyła na zarządców [www.inforlex.pl](http://www.inforlex.pl)

infrastruktury obowiązek prowadzenia rejestrów infrastruktury od dnia 1 maja 2004 r., przewiduje się, że dostosowanie dotychczasowych rejestrów infrastruktury do wymogów projektowanego rozporządzenia nie spowoduje znaczącego obciążenia finansowego dla zarządców infrastruktury, głównie z uwagi na kilkuletnie okresy przejściowe przewidziane na ujęcie w rejestrze infrastruktury (w postaci zgodnej z projektowanym rozporządzeniem) poszczególnych rodzajów istniejącej infrastruktury kolejowej. Niemniej jednak przewiduje się, że koszty prowadzenia rejestru infrastruktury ponoszone przez zarządców infrastruktury będą bardzo zróżnicowane w zależności od wielkości danego zarządcy i ilości zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej.

#### **4) sytuację i rozwój regionów**

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.