

Warszawa, dnia 7 marca 2014 r.

Poz. 286

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia 28 lutego 2014 r.

**w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej**

Na podstawie art. 25g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej, zwanym dalej „rejestrem RINF”;
- 2) sposób prowadzenia rejestru RINF, w tym:
  - a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z rejestru RINF,
  - b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w rejestrze RINF;
- 3) wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

§ 2. Prezes UTK prowadzi rejestr RINF we wspólnym interfejsie użytkownika, o którym mowa w art. 4 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).

§ 3. Wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi UTK dane rejestrowe podlegające publikacji w rejestrze RINF dotyczące danej infrastruktury w terminie jednego miesiąca od dopuszczenia do eksploatacji tej infrastruktury.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują, dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz przekazania danych rejestrowych podlegających publikacji w rejestrze RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wprowadza do rejestru RINF wyszczególnione w formularzu dane rejestrowe przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

§ 5. 1. W przypadku zmiany danych rejestrowych dotyczących infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych powiadamiają Prezesa UTK o zmianie danych rejestrowych w terminie jednego miesiąca od zaistnienia danej zmiany.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują, dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz zmiany danych rejestrowych w rejestrze RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wprowadza zmiany w rejestrze RINF w zakresie wyszczególnionych w formularzu danych rejestrowych przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.

§ 6. 1. W przypadku likwidacji infrastruktury kolejowej zarejestrowanej w rejestrze RINF, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych powiadamiają o tym Prezesa UTK w terminie jednego miesiąca od daty likwidacji danej infrastruktury.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują, dostarczając Prezesowi UTK wypełniony formularz usunięcia danych rejestrowych z rejestru RINF, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do rozporządzenia.

3. Na podstawie otrzymanego formularza, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK usuwa z rejestru RINF wyszczególnione w formularzu dane rejestrowe przy najbliższej aktualizacji, o której mowa w § 8.

§ 7. Formularze, o których mowa w § 4 ust. 2, § 5 ust. 2 i § 6 ust. 2, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi UTK w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej – w sposób uzgodniony z Prezesem UTK.

§ 8. Rejestr RINF podlega aktualizacji co najmniej raz na trzy miesiące.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 31 marca 2014 r.<sup>2)</sup>

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *E. Bienkowska*

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 1055), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1152), tj. z dniem 31 marca 2014 r.

**Załącznik nr 1****WZÓR REJESTRU RINF, SZCZEGÓŁOWY ZAKRES DANYCH REJESTROWYCH W NIM UJĘTYCH  
ORAZ JEGO OPIS FUNKCJONALNY I TECHNICZNY, W TYM OPIS FORMATU DANYCH REJESTROWYCH  
ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE JEGO FUNKCJONOWANIA****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 – posterunek zapowiadawczy, stację, stację węzłową, mijankę, posterunek odgałęźny, posterunek bocznicowy, posterunek odstępowy, przystanek osobowy, tor główny zasadniczy, tor główny dodatkowy, tor szlakowy, 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 2013 r. poz. 1594);
- 2) punkt operacyjny – miejsce przeznaczone do wykonywania operacji związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego; do punktów operacyjnych zalicza się posterunki zapowiadawcze (posterunki odgałęźne, stacje, w tym: stacje węzłowe i mijanki), przystanki osobowe oraz terminale kolejowe; 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 lub bocznicą kolejową (w przypadku braku posterunku bocznicowego), 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;
- 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; tor główny nie występuje w przypadku punktu operacyjnego będącego terminalem kolejowym;
- 5) tor boczny – każdy tor niebędący torem głównym zasadniczym, torem głównym dodatkowym ani torem szlakowym; torem bocznym jest również tor w obrębie bocznic kolejowej.

**2. Opis funkcjonalny i techniczny rejestru RINF oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania****2.1.1. Zakres**

Rejestr RINF obejmuje infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład systemu kolei, o którym mowa w art. 4 pkt 26 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w zakresie podsystemów:

- 1) „Infrastruktura”,
  - 2) „Energia”,
  - 3) „Sterowanie – urządzenia przytorowe”
- wraz z bocznicami kolejowymi.

Rejestr RINF nie obejmuje torów kolejowych będących we władaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

**2.1.2. Uwagi ogólne**

Rejestr RINF pozwala na wykorzystywanie zawartych w nim danych do celów planowania przy projektowaniu lub próbach eksploatacyjnych nowych pojazdów kolejowych i przydzielaniu tras przejazdu pociągów. Rejestr RINF wspomaga procesy określone w pkt 2.1.3–2.1.6.

**2.1.3. 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 RINF pozwala na wykorzystanie zawartych w nim danych w celu spełnienia wymogów związanych z właściwościami infrastruktury kolejowej w zakresie zamierzonego przeznaczenia projektowanego pojazdu kolejowego.

**2.1.4. Zapewnienie kompatybilności technicznej w przypadku urządzeń stacjonarnych**

Rejestr RINF 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 RINF;
- 2) przepisy krajowe, przy czym istnieje możliwość wglądu w rejestr RINF w celu sprawdzenia w tych przypadkach interfejsów pod kątem kompatybilności technicznej.

### 2.1.5. Monitorowanie interoperacyjności systemu kolei Unii Europejskiej

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

### 2.1.6. Stwierdzanie kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu

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

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

### 2.2. Pozycje przeznaczone do rejestru RINF

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”:
  - 1) TSI – linie zweryfikowane w stosunku do TSI;
  - 2) istniejące – linie dopuszczone do eksploatacji przed dniem 19 lipca 2008 r. i dotychczas niezweryfikowane w stosunku do TSI;
  - 3) TEN CR – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie;
  - 4) TEN HS – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie;
  - 5) 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 wartość wymieniona w kolumnie „Format” tabeli 2 dla danej pozycji, należy w tej kolumnie wpisać 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 RINF na poziomie mikro w odniesieniu do:

- 1) sekcji linii, związane z podsystemami „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, 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 RINF

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

Tabela 1

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

### 3. Wzór rejestru RINF, szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych, w tym opis formatu danych rejestrowych

Tabela 2

| Lp. | Numer parametru <sup>*)</sup> | Tytuł  | Format                                      | Definicja  | Uwagi |
|-----|-------------------------------|--|---|--|-------|
| 1.  | <b>1</b>                      | <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b>   |   |  |       |
| 2.  | <b>1.1</b>                    | <b>SEKCJA LINII</b>  |   |  |       |
| 3.  | <b>1.1.1</b>                  | <b>TOR SZLAKOWY</b>  |   |  |       |
| 4.  | <b>1.1.1.0.0</b>              | <b>Informacje ogólne</b>   |   |  |       |
| 5.  | 1.1.1.0.0.1                   | Nazwa zarządcy infrastruktury  | [CiągZnaków]                                | Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.   | -     |
| 6.  | 1.1.1.0.0.2                   | Krajowa identyfikacja linii  | [CiągZnaków]                                | Niepowtarzalna identyfikacja linii lub niepowtarzalny numer linii.   | -     |
| 7.  | 1.1.1.0.0.3                   | Identyfikacja toru   | [CiągZnaków]                                | Numer toru w obrębie sekcji linii.   | -     |
| 8.  | 1.1.1.0.0.4                   | Początek toru  | [GRS 80 + NNN.NNN + CiągZnaków]             | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287, z późn. zm.), oraz kilometrą (z dokładnością do 1 metra) związany z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu. | -     |
| 9.  | 1.1.1.0.0.5                   | Punkt operacyjny na początku toru  | [CiągZnaków]                                | Nazwa punktu operacyjnego na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.  | -     |
| 10. | 1.1.1.0.0.6                   | Koniec toru  | [GRS 80 + NNN.NNN + CiągZnaków]             | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz kilometrą (z dokładnością do 1 metra) 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. | <b>1.1.1.1</b>                | <b>Podsystem „Infrastruktura”</b>  |   |  |       |
| 13. | <b>1.1.1.1.1</b>              | <b>Deklaracje weryfikacji WE</b>   |   |  |       |
| 14. | 1.1.1.1.1.1                   | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF | [CC/<br>RRRRRRRRRRRR<br>RR/<br>YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).   | TSI   |

| 15. | 1.1.1.1.2   | Parametry użytkowe                           |   |  |                  |
|-----|-------------|--|---|--|------------------|
| 16. | 1.1.1.1.2.1 | Typ linii                                    | [RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu:<br>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<br>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+A1:2013-04E, 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 – urządzenia przytorowe”, 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 50125-1:2002E) określony w pkt 4.2.6.1.2 TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych w przypadku nieograniczonego dostępu do linii.  | -                |
| 21. | 1.1.1.1.2.6 | Wysokość maksymalna                          | [NNNN]  | Najwyższy punkt sekcji linii określony w układzie wysokości, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne.   | -                |
| 22. | 1.1.1.1.2.7 | Występowanie trudnych warunków klimatycznych | [Tak/Nie]   | Warunki klimatyczne na linii są trudne lub normalne. Wystąpienia śniegu, oblodzenia i gradu (wg normy PN-EN 50125-1:2002E) określone w pkt 4.2.6.1.5 TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych.   | -                |
| 23. | 1.1.1.1.3   | Układ linii                                  |   |  |                  |
| 24. | 1.1.1.1.3.1 | Skrajnia interoperacyjna                     | [AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC  | Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2013-09E.  | -                |

|     |                  |  |   |   |            |
|-----|------------------|--|---|---|------------|
| 25. | 1.1.1.1.3.2      | Skrajnie wielonarodowe   | [CiągZnaków]  | Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2013-09E niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.   | -          |
| 26. | 1.1.1.1.3.3      | Skrajnie krajowe   | [CiągZnaków]  | Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2013-09E 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 toczonej), 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. | <b>1.1.1.1.5</b> | <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. | <b>1.1.1.1.6</b> | <b>Wytrzymałość toru na przykładane obciążenia</b>                                 |   |   |                 |
| 39. | 1.1.1.1.6.2      | Stosowanie hamulców wiroprądowych  | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone /dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego /niedozwolone | Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiroprądowych.   | -               |
| 40. | 1.1.1.1.6.3      | Stosowanie hamulców magnetycznych  | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone /dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego /niedozwolone | Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców magnetycznych.   | -               |
| 41. | <b>1.1.1.1.7</b> | <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 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. | <b>1.1.1.1.8</b> | <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  | [GRS 80 + NNN.NNN + CiągZnaków]  | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz kilometrą (z dokładnością do 1 metra) związany z identyfikacją linii na początku tunelu.   | -              |
| 49. | 1.1.1.1.8.4      | Koniec tunelu  | [GRS 80 + NNN.NNN + CiągZnaków]  | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz kilometrą (z dokładnością do 1 metra) 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. | <b>1.1.1.2</b>   | <b>Podsystem „Energia”</b>   |  |  |                |
| 55. | <b>1.1.1.2.1</b> | <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. | <b>1.1.1.2.2</b> | <b>Sieć trakcyjna</b>  |  |  |                |
| 58. | 1.1.1.2.2.1      | System zasilania (napięcie i częstotliwość)  | [CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu:<br>niez elektryfikowany/<br>DC 3 kV/ DC 600 V/inne | Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z PN-EN 50163:2006/A1:2007E. 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<br>TEN CR<br>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<br>TEN CR<br>poza TEN |
| 65. | <b>1.1.1.2.3</b> | <b>Pantograf</b>   |   |   |                              |
| 66. | 1.1.1.2.3.1      | Dopuszczone ślizgacze pantografu                               | [CiągZnaków]<br>możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu:<br>1950 mm(Typ 1)/<br>1950 mm (PL)/inne | Jeden lub większa liczba ślizgaczy pantografu zgodnie z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” lub w normie PN-EN 50367:2012E.  | -                            |
| 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]<br>możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: węgiel/<br>węgiel z domieszkami/inne    | Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania przez zarządcę infrastruktury.  | -                            |
| 69. | <b>1.1.1.2.4</b> | <b>Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)</b>                  |   |   |                              |
| 70. | 1.1.1.2.4.1      | Stosowanie separacji faz                                       | [Tak +<br>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 +<br>odniesienie/Nie]  | W razie stosowania separacji systemów na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.  | -                            |
| 72. | <b>1.1.1.2.5</b> | <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<br>poza TEN           |
| 74. | 1.1.1.2.5.2      | Dozwolona średnia siła nacisku stykowego                       | [CiągZnaków] lub<br>[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 50206-1:2010E.  | -                            |

|     |                  |  |   |   |     |
|-----|------------------|--|---|---|-----|
| 76. | <b>1.1.1.3</b>   | <b>Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”</b>  |   |   |     |
| 77. | <b>1.1.1.3.1</b> | <b>Deklaracje weryfikacji WE</b>   |   |   |     |
| 78. | 1.1.1.3.1.1      | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” - CCS                            | [CC/<br>RRRRRRRRRRR<br>RR/<br>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. | <b>1.1.1.3.2</b> | <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:<br>(2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/<br>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:<br>brak/pętla/GSM-R/<br>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. | <b>1.1.1.3.3</b> | <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:<br>nie/1/2/3/<br>brak, 6/14, 7/15<br>/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]<br>możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu:<br>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]<br>możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu:<br>SHP/łącność 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]<br>możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: czuwak aktywny (CA)/SHP/łącność 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]<br>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>Przejęcia 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]<br>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 wyrzeć 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 wyrzeć 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 wyrzeć na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.   | - |
| 109. | 1.1.1.3.8.10 | Maksymalna dozwolona wysokość obrzeża                           | [NN.N] | Wysokość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. W odniesieniu do wysokości obrzeża należy określić zakres wymiarów Sh (min.) - Sh (maks.).  | - |

|      |              |   |  |  |   |
|------|--------------|---|--|--|---|
| 110. | 1.1.1.3.8.11 | Minimalny dozwolony nacisk osi  | [N.N]  | Nacisk wyrażony w tonach. Kompatybilność z obwodami torowymi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Minimalny nacisk osi aktywuje czujniki lub przyciski szynowe. Ponadto minimalny nacisk osi będzie miał korzystne oddziaływanie na rezystancję pomiędzy kołem i torem, co ma znaczenie dla funkcjonowania obwodów torowych.   | - |
| 111. | 1.1.1.3.8.12 | Istnienie przepisów dotyczących przestrzeni bez części metalowych wokół kół   | [Tak + odniesienie/Nie]  | Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Zasada działania liczników osi jest oparta na zakłóceniu pola elektromagnetycznego. Zakłócenie powinno mieć miejsce jedynie w wyniku przejazdu koła, a nie otaczających je części taboru. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.  | - |
| 112. | 1.1.1.3.8.13 | Istnienie przepisów dotyczących masy metalu pojazdu                           | [Tak + odniesienie/Nie]  | Kompatybilność z pętlami indukcyjnymi. Masa metalu oddziałuje na systemy detekcji pętlowej. Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.   | - |
| 113. | 1.1.1.3.8.14 | Wymagane właściwości ferromagnetyczne materiału kół                           | [Tak/Nie]  | Kompatybilność z czujnikami kół w przypadku liczników osi. Właściwości te są niezbędne do wytworzenia zakłócenia pola elektromagnetycznego liczników osi, tak by zapewnić prawidłową detekcję. Wymóg określony w TSI „Sterowanie” nie jest precyzyjny.   | - |
| 114. | 1.1.1.3.8.15 | Maksymalna dozwolona impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego | [N.NN]   | Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. Obwód torowy jest w stanie wykryć tabor jedynie w sytuacji, gdy impedancja między szynami nie przekracza określonej wartości. Wartość ta jest określona wartością impedancji zestawu kołowego oraz rezystancji styku na powierzchni koło – szyna. Przedstawiony w tym miejscu wymóg dotyczący interfejsu odnosi się jedynie do rezystancji elektrycznej pomiędzy powierzchniami tocznymi przeciwległych kół zestawu kołowego. | - |
| 115. | 1.1.1.3.8.16 | Minimalna dozwolona impedancja między pantografem i kołami                    | [N.NN]   | Impedancja wyrażona w omach. Kompatybilność z obwodami torowymi. W systemach detekcji przy użyciu obwodów torowych składowe harmoniczne generowane przez system zasilania mogą generować zakłócenia, przy czym może dojść do efektu krzyżowego (cross-over) za pośrednictwem sieci trakcyjnej z jednego toru do drugiego. Zapobiega temu dostatecznie wysoka impedancja pojazdu.   | - |
| 116. | 1.1.1.3.8.17 | Maksymalna wydajność piaskowania  | [CiągZnaków]<br>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 przesylenie 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 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:<br>- odległość między dwoma kolejnymi sygnalizatorami (długość odcinka toru),<br>- prędkość pociągu,<br>- masa pociągu,<br>- pochylenie podłużne.  | - |
| 126. | <b>1.1.1.3.12</b> | <b>Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”</b>             |   |  |   |
| 127. | 1.1.1.3.12.1      | Wspomagana wychylność pudła   | [Tak + odniesienie/Nie]   | Wspomaganie funkcji wychylności pudła pozwala szybciej prowadzić pociąg na tuskach 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 tuskach. | - |
| 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. | 1.2.0.0.0.2      | Kod identyfikacyjny PO   | [AANNNNNNNNNN<br>NNNN]   | Kod opracowany do celów TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” w ramach strategicznego europejskiego planu wdrożeniowego (SEDP), zgodnie z normą CWA 15541:2006. Składa się on z dwóch liter odpowiadających kodowi kraju oraz czternastu cyfr odpowiadających kodowi lokalizacji.  | -   |
| 132. | 1.2.0.0.0.3      | Krajowy kod identyfikacyjny punktu operacyjnego                              | [CiągZnaków]   | Niepowtarzalna identyfikacja PO lub niepowtarzalny numer PO.   | -   |
| 133. | 1.2.0.0.0.4      | Typ punktu operacyjnego  | [CiągZnaków]<br>możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: stacja/<br>stacja węzłowa<br>/mijanka/przystanek osobowy/terminal kolejowy/<br>posterunek odgałęźny/<br>posterunek bocznicowy<br>połączony z bocznicą kolejową/miejsce łączenia z siecią innego zarządcy infrastruktury lub bocznicą kolejową/<br>miejsce łączenia z siecią innego państwa na granicy/ | Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.  | -   |
| 134. | 1.2.0.0.0.5      | Lokalizacja punktu operacyjnego  | [GRS 80 +<br>NNN.NNN +<br>CiągZnaków]  | Współrzędne geograficzne zgodne z geodezyjnym układem odniesienia, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz kilometrą (z dokładnością do 1 metra) 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/<br>RRRRRRRRRRR<br>RR/<br>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]<br>wybór jednej opcji z określonego wykazu:<br>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<br>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 15273-3:2013-09E.  | -                |
| 146. | 1.2.1.0.3.2      | Skrajnie wielonarodowe   | [CiągZnaków]   | Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2013-09E niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.  | -                |
| 147. | 1.2.1.0.3.3      | Skrajnie krajowe   | [CiągZnaków]   | Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2013-09E 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   | [NNNNN]<br>wybór jednej opcji z określonego wykazu:<br>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/<br>RRRRRRRRRRRR<br>RR/<br>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/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYYY/NNNNNN]  | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumentie 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: 300/380/550/760/860/960/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 jakiegokolwiek 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 bocznicy kolejowej             | [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 użytkownikiem bocznicy kolejowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. | -          |
| 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. | <b>1.2.2.0.1</b> | <b>Deklaracja weryfikacji WE</b>   |  |  |            |
| 170. | 1.2.2.0.1.1      | Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF | [CC/RRRRRRRRRRRRRR/RR/YYYY/NNNNNN]   | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).   | TSI        |
| 171. | <b>1.2.2.0.2</b> | <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. | <b>1.2.2.0.3</b> | <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. | <b>1.2.2.0.4</b> | <b>Urządzenia stacyjne 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 stacyjne 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 stacyjne 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. | <b>1.2.2.0.5</b> | <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/<br>RRRRRRRRRRRR<br>RR/<br>YYYY/NNNNNN] | Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).  | TSI               |
| 187. | 1.2.2.0.5.5      | Długość tunelu  | [NNNNN]                                     | Rzeczywista długość tunelu (wyrażona w metrach) od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.   | -                 |
| 188. | 1.2.2.0.5.6      | Istnienie planu awaryjnego  | [Tak/Nie]                                   | Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE). | TSI<br>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).

**WZÓR FORMULARZA PRZEKAZANIA DANYCH REJESTROWYCH PODLEGAJĄCYCH PUBLIKACJI  
W REJESTRZE RINF**

....., dnia .....,  
(miejsowość)

.....  
.....  
.....  
(nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika bocznicy kolejowej)

.....  
(sygnatura formularza)

Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego

**FORMULARZ PRZEKAZANIA DANYCH REJESTROWYCH  
PODLEGAJĄCYCH PUBLIKACJI W REJESTRZE RINF**

Na podstawie § 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 286) przekazuję następujące dane rejestrowe do wprowadzenia w rejestrze RINF.

| Identyfikacja sekcji linii lub punktu operacyjnego  | Numer parametru  | Tytuł  | Dane  |
|---|--|--|---|
| (przy podawaniu danych dla wielu sekcji linii lub punktów operacyjnych na jednym formularzu należy określić, której sekcji linii/punktu operacyjnego dotyczą podawane dane) | (numer według kolumny „Numer parametru” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji) | (tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji) | (dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji) |
|   |  |  |   |
|   |  |  |   |

.....  
(podpis/podpis elektroniczny osób upoważnionych)

## Załącznik nr 3

## WZÓR FORMULARZA ZMIANY DANYCH REJESTROWYCH W REJESTRZE RINF

....., dnia .....

(miejsowość)

.....  
 .....  
 .....  
 (nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika bocznic kolejowej)

.....  
 (sygnatura formularza)

Prezes  
 Urzędu Transportu Kolejowego

## FORMULARZ ZMIANY DANYCH REJESTROWYCH W REJESTRZE RINF

Na podstawie § 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 286) powiadamiam o konieczności wprowadzenia niżej wymienionych zmian danych rejestrowych w rejestrze RINF.

| Identyfikacja sekcji linii lub punktu operacyjnego  | Numer parametru  | Tytuł  | Dotychczasowe dane  | Nowe dane  |
|---|--|--|---|--|
| (przy podawaniu danych dla wielu sekcji linii lub punktów operacyjnych na jednym formularzu należy określić, której sekcji linii/punktu operacyjnego dotyczą podawane dane) | (numer według kolumny „Numer parametru” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji) | (tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji) | (dotychczasowe dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji) | (nowe dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji) |
|   |  |  |   |  |
|   |  |  |   |  |

.....  
 (podpis/podpis elektroniczny osób upoważnionych)

## WZÓR FORMULARZA USUNIĘCIA DANYCH REJESTROWYCH Z REJESTRU RINF

....., dnia .....

(miejsowość)

.....  
 .....  
 .....  
 (nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika bocznic kolejowej)

.....  
 (sygnatura formularza)

Prezes  
 Urzędu Transportu Kolejowego

## FORMULARZ USUNIĘCIA DANYCH REJESTROWYCH Z REJESTRU RINF

Na podstawie § 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 286) powiadamiam o konieczności usunięcia niżej wymienionych danych rejestrowych z rejestru RINF.

| Identyfikacja sekcji linii lub punktu operacyjnego  | Numer parametru   | Tytuł   | Dane   |
|---|---|---|--|
| (przy podawaniu danych dla wielu sekcji linii lub punktów operacyjnych na jednym formularzu należy określić, której sekcji linii/punktu operacyjnego dotyczą podawane dane) | (numer według kolumny „Numer parametru” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji) | (tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji) | (dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji) |
|   |   |   |  |
|   |   |   |  |

.....  
 (podpis/podpis elektroniczny osób upoważnionych)