

20.11.2013

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 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 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego 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 (CUI), o którym mowa w art. 4 decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628, 1033 i 1152.

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.

§ 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 formalnej 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 wersji papierowej lub elektronicznej.

§ 8. Rejestr RINF podlega aktualizacji przynajmniej co trzy miesiące.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 31 marca 2014 r.³⁾

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1055), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 30 września 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).

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 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.);
- 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 (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), w zakresie podsystemów:

- 1) „Infrastruktura”;

- 2) „Energia”;
- 3) „Sterowanie – urządzenia przytorowe”
- wraz z bocznicami kolejowymi bezpośrednio połączonymi z tą infrastrukturą.
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 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 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”:
 - 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 wymienionej 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 ^{a)}	Tytuł	Format	Definicja	Uwagi
1.	1	RZECZPOSPOLITA POLSKA			
2.	1.1	SEKCJA LINII			
3.	1.1.1	TOR SZLAKOWY			
4.	1.1.1.0.0	Informacje ogólne			
5.	1.1.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
6.	1.1.1.0.0.2	Krajowa identyfikacja linii	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja linii lub niepowtarzalny numer linii.	-
7.	1.1.1.0.0.3	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie sekcji linii.	-
8.	1.1.1.0.0.4	Początek toru	[GRS 80 + NNN.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), 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.	1.1.1.1	Podsystem „Infrastruktura”			
13.	1.1.1.1.1	Deklaracje weryfikacji WE			
14.	1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ 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	Parametry użytkowe			

16.	1.1.1.1.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR
17.	1.1.1.1.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do linii poza TEN.	-
18.	1.1.1.1.2.3	Wytrzymałość na obciążenia	[CiągZnaków]	Kategoria będąca wynikiem procesu klasyfikacji określonego w PN-EN 15528+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.	1.1.1.1.4	Parametry toru			
30.	1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-
31.	1.1.1.1.4.2	Niedobór przechyłki	[NNN]	Maksymalny niedobór przechyłki wyrażony w milimetrach, zdefiniowany jako wartość różnicy między zastosowaną przechyłką i wyższą przechyłką zrównoważoną.	-
32.	1.1.1.1.4.3	Istnienie eksploatacyjnych wartości granicznych w odniesieniu do ekwiwalentnej stożkowatości	[Tak + odniesienie/Nie]	Ekwiwalentna stożkowatość to tangens kąta stożka zestawu kołowego z kołami stożkowymi, których ruch poprzeczny ma tę samą kinematyczną długość fali co dany zestaw kołowy na torze prostym i łukach o dużym promieniu. Eksploatacyjne wartości graniczne stanowią punkt otwarty, należy podać odniesienie do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
33.	1.1.1.1.4.4	Pochylenie poprzeczne szyny	[1:NN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1:20/1:30/1:40/inne	Kąt określający pochylenie główki szyny, gdy jest ona zamontowana na torze, w stosunku do płaszczyzny szyn (powierzchni 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.	1.1.1.1.5	Rozjazdy i skrzyżowania			
36.	1.1.1.1.5.1	Zgodność wartości eksploatacyjnych z TSI w odniesieniu do rozjazdów i skrzyżowań	[Tak/Nie + odniesienie]	Rozjazdy i skrzyżowania utrzymuje się w wymiarze eksploatacyjnej wartości granicznej określonej w TSI. Jeżeli w odniesieniu do istniejących linii stosuje się mniej restrykcyjne wartości niż podane w TSI, należy wybrać opcję „Nie” wraz z odniesieniem do dokumentu zawierającego szczegółową specyfikację.	istniejące

37.	1.1.1.1.5.2	Minimalna średnica koła w odniesieniu do krzyżownic podwójnych ze stałymi dziobami	[NNN]	Maksymalny odcinek bez prowadzenia w krzyżownicy podwójnej ze stałym dziobem zależy od minimalnej średnicy koła w warunkach eksploatacji. Jeżeli wartość ta jest mniejsza od wartości podanej w TSI, należy to określić w odniesieniu do linii niezgodnych z TSI. Średnica wyrażona w milimetrach.	istniejące
38.	1.1.1.1.6	Wytrzymałość toru na przykładowe obciążenia			
39.	1.1.1.1.6.2	Stosowanie hamulców wiroprądowych	[CiągZnaków] 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	[CiągZnaków] 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	BHP i środowisko			
42.	1.1.1.1.7.1	Wymagana kategoria pożarowa taboru	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: N/A/B	Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez czas określony w TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” oraz TSI „Tabor-lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych. Nie stosuje się (opcja N) w przypadku krótkich tuneli lub odcinków toru na pochyleniu podłużnym o długości mniejszej niż 1 km.	TSI istniejące
43.	1.1.1.1.7.2	Wymagana krajowa kategoria pożarowa taboru	[CiągZnaków]	Określone prawdopodobieństwo, że pociąg pasażerski, na pokładzie którego wybuchł pożar, nadal będzie funkcjonował przez określony czas zgodnie z przepisami krajowymi, o ile istnieją.	istniejące
44.	1.1.1.1.7.3	Stosowanie smarowania obrzeży kół	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: wymagane /dozwolone /zabronione	Stosowanie pokładowego urządzenia do smarowania obrzeży kół jest wymagane/dozwolone/zabronione.	TEN CR poza TEN
45.	1.1.1.1.7.4	Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań	[Tak/Nie]	Występowanie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowej z drogami publicznymi na danej sekcji linii.	TEN CR poza TEN
46.	1.1.1.1.8	Tunel			
47.	1.1.1.1.8.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-

48.	1.1.1.1.8.3	Początek tunelu	[GRS 80 + NNN.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/ RRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
51.	1.1.1.1.8.7	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagana jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-
52.	1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza rzeczywista powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu, wyrażona w metrach kwadratowych.	-
53.	1.1.1.1.8.9	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja Komisji 2008/163/WE).	TSI istniejące
54.	1.1.1.2	Podsystem „Energia”			
55.	1.1.1.2.1	Deklaracje weryfikacji WE			
56.	1.1.1.2.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Energia” - ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
57.	1.1.1.2.2	Sieć trakcyjna			
58.	1.1.1.2.2.1	System zasilania (napięcie i częstotliwość)	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: niez elektryfikowany/ DC 3 kV/ DC 600 V/inne	Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z PN-EN 50163:2006/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	[NNNNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg, wyrażony w amperach.	-

60.	1.1.1.2.2.3	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażony w amperach.	-
61.	1.1.1.2.2.4	Możliwość stosowania hamowania odzyskowego	[Tak/Nie]	Hamowanie odzyskowe jest dozwolone lub nie.	-
62.	1.1.1.2.2.5	Nominalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Nominalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TSI
63.	1.1.1.2.2.6	Maksymalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Maksymalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
64.	1.1.1.2.2.7	Minimalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Minimalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
65.	1.1.1.2.3	Pantograf			
66.	1.1.1.2.3.1	Dopuszczone ślizgacze pantografu	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: 1950 mm(Typ 1)/ 1950 mm (PL)/inne	Jeden lub większa liczba ślizgaczy pantografu zgodnie z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” lub w normie PN-EN 50367:2012E.	-
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] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: węgiel/ węgiel z domieszkami/inne	Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania przez zarządcę infrastruktury.	-
69.	1.1.1.2.4	Sekcje separacji sieci trakcyjnej (ST)			
70.	1.1.1.2.4.1	Stosowanie separacji faz	[Tak + odniesienie/Nie]	W razie stosowania separacji faz na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	-
71.	1.1.1.2.4.2	Zastosowanie separacji systemów	[Tak + odniesienie/Nie]	W razie stosowania separacji systemów na danej sekcji linii należy podać odniesienie do szczegółowego opisu.	-
72.	1.1.1.2.5	Wymogi dotyczące taboru			
73.	1.1.1.2.5.1	Wymagane ograniczenie poboru prądu na pokładzie	[Tak/Nie]	Wymóg dotyczący urządzenia pokładowego umożliwiającego ustalenie maksymalnego poboru prądu przez pociąg	TEN CR poza TEN
74.	1.1.1.2.5.2	Dozwolona średnia siła nacisku stykowego	[CiągZnaków] lub [NNN]	Średnia siła nacisku stykowego dopuszczona na linii. Siła podana jest jako wstępnie określona krzywa lub jako wartość wyrażona w niutonach.	-
75.	1.1.1.2.5.3	Wymagane samoczynne urządzenie opuszczające (ADD)	[Tak/Nie]	Urządzenie samoczynnie opuszczające pantograf (ADD) w przypadku awarii lub nadmiernego zużycia nakładki ślizgowej pantografu, spełniające wymagania normy PN-EN 50206-1:2010E.	-
76.	1.1.1.3	Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”			
77.	1.1.1.3.1	Deklaracje weryfikacji WE			

78.	1.1.1.3.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” - CCS	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
79.	1.1.1.3.2	Klasa A - System ochrony pociągów (Europejski System Sterowania Pociągiem - ETCS)			
80.	1.1.1.3.2.1	Poziom ETCS	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3	Poszczególne poziomy zastosowania systemów ERTMS/ETCS stanowią sposób na wyrażenie ewentualnych związków funkcjonalnych pomiędzy torem i pociągiem. Definicje poziomu są związane głównie z używanymi urządzeniami przytorowymi, ze sposobem, w jaki informacje z urządzeń przytorowych docierają do jednostek pokładowych, oraz z tym, jakie funkcje są obsługiwane przez urządzenia - odpowiednio - przytorowe i pokładowe.	-
81.	1.1.1.3.2.2	Wersja wzorca ETCS (x.y)	[N.N.N] wybór jednej opcji z określonego wykazu: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0/inna/nie dotyczy	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	Klasa A - Łączność radiowa (GSM-R)			
87.	1.1.1.3.3.1	Wersja urządzeń GSM-R	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/ brak, 6/14, 7/15 /inna	Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych na sekcji linii.	-
88.	1.1.1.3.3.2	Minimalna liczba aktywnych urządzeń GSM-R na pokładzie do celów przekazywania danych	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/inna	Liczba aktywnych urządzeń GSM-R (telefonów komórkowych, telefonów zainstalowanych stacjonarnie na pojeździe kolejowym) do celów przekazywania danych niezbędnych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.	-
89.	1.1.1.3.4	Klasa A - System detekcji pociągów			

90.	1.1.1.3.4.1	Istnienie systemu detekcji pociągów klasy A	[Tak + odniesienie/Nie]	Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
91.	1.1.1.3.5	Klasa B - Systemy ochrony pociągów			
92.	1.1.1.3.5.1	Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
93.	1.1.1.3.5.2	Konieczność posiadania na pokładzie więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub innego	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: czuwak aktywny (CA)/SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak wymagań	Na pokładzie musi znajdować się i być równocześnie aktywny więcej niż jeden system ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inny.	-
94.	1.1.1.3.6	Klasa B - Łączność radiowa			
95.	1.1.1.3.6.1	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne /brak	Systemy łączności radiowej klasy B lub inne zainstalowane na sekcji linii i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
96.	1.1.1.3.7	Przejścia między systemami			
97.	1.1.1.3.7.1	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami ochrony, sterowania i ostrzegania	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami ETCS/klasa B i klasa B/klasa B podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
98.	1.1.1.3.7.2	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami łączności radiowej GSM-R/klasa B, klasa B/klasa B i brakiem systemu łączności podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
99.	1.1.1.3.8	Klasa B - Systemy detekcji pociągów			
100.	1.1.1.3.8.1	Typy systemów detekcji pociągów	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: obwód torowy/czujnik koła/przycisk szynowy/pętla/inne	Typy zainstalowanych systemów detekcji pociągów. Pomaga w szybkim określeniu, które parametry dotyczące detekcji pociągów mają zastosowanie w odniesieniu do danej sekcji linii (nie wszystkie parametry mają zastosowanie do wszystkich typów systemów detekcji pociągów).	-
101.	1.1.1.3.8.2	Maksymalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy minimalnej długości sekcji detekcji pociągów. Wymóg ten dotyczy minimalnej długości sekcji sygnalizacyjnej, tak by nie mogła zostać przykryta w całości przez pojazd lub zespół pojazdów, wskutek czego system detekcji pociągów zgłosiłby ją jako „wolna”.	-
102.	1.1.1.3.8.3	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNNN]	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 koło-szlina. 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 obwody torowe pociągi nie będą wykrywane.	-
117.	1.1.1.3.8.18	Wymagana możliwość wyłączenia piaskowania przez maszynistę	[Tak/Nie]	Kompatybilność z obwodami torowymi w miejscach, w których stosowanie piaskowania jest niedozwolone.	-
118.	1.1.1.3.9	Parametry związane z zakłóceniami elektromagnetycznymi			
119.	1.1.1.3.9.1	Istnienie przepisów dotyczących prądu powrotnego w szynach	[Tak + odniesienie/Nie]	Kompatybilność z obwodami torowymi i czujnikami kół 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.	1.1.1.3.10	System przytorowy na potrzeby eksploatacji awaryjnej			
122.	1.1.1.3.10.1	Poziom ETCS na potrzeby eksploatacji awaryjnej	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3	System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania poziomu ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruchu 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 ruchu pociągu może być nadzorowany w inny sposób. Przykład: ruch pociągów chroniony przy użyciu systemu klasy B lub sygnalizatorów przytorowych.	-
124.	1.1.1.3.11	Parametry związane z hamowaniem			
125.	1.1.1.3.11.1	Wymagana minimalna skuteczność hamowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Na potrzeby wyliczania krzywych hamowania do celów nadzoru prędkości. Wymóg dotyczący skuteczności hamowania może zależeć od następujących czynników: - odległość między dwoma kolejnymi sygnalizatorami (długość odcinka toru), - prędkość pociągu, - masa pociągu, - pochylenie podłużne.	-
126.	1.1.1.3.12	Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”			
127.	1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	[Tak + odniesienie/Nie]	Wspomaganie funkcji wychylności pudła pozwala szybciej prowadzić pociąg na łukach i skrócić czas podróży na linii wyposażonej w system ETCS (zastosowanie specjalnej kategorii „pociąg z wychylnym pudłem” w przypadku pociągów wyposażonych w system ETCS). Bez wspomaganie tej funkcji nawet pociągi z wychylnym pudłem wyposażone w system ETCS poruszają się jak normalne pociągi przy bardziej restrykcyjnych ograniczeniach prędkości na łukach.	-
128.	1.2	PUNKT OPERACYJNY (PO)			
129.	1.2.0.0.0	Informacje ogólne			
130.	1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Nazwa związana zazwyczaj z miejscowością lub z posterunkiem ruchu.	-
131.	1.2.0.0.0.2	Kod identyfikacyjny PO	[AANNNNNNNNNN NNNN]	Kod opracowany do celów TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” w ramach strategicznego europejskiego planu wdrożeniowego (SEDP), zgodnie z normą CWA 15541:2006. Składa się on z dwóch liter odpowiadających kodowi kraju oraz czternastu cyfr odpowiadających kodowi lokalizacji.	-
132.	1.2.0.0.0.3	Krajowy kod identyfikacyjny punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja PO lub niepowtarzalny numer PO.	-

133.	1.2.0.0.0.4	Typ punktu operacyjnego	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: stacja/ stacja węzłowa /mijanka/przystanek osobowy/terminal kolejowy/ posterunek odgałęźny/ posterunek bocznicowy połączony z bocznicą kolejową/miejsce łączenia z siecią innego zarządcy infrastruktury lub bocznicą kolejową/ 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 + 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, określający lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO.	-
135.	1.2.1	TOR GŁÓWNY			
136.	1.2.1.0.0	Informacje ogólne			
137.	1.2.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
138.	1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie PO.	-
139.	1.2.1.0.1	Deklaracje weryfikacji WE			
140.	1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
141.	1.2.1.0.2	Parametry użytkowe			
142.	1.2.1.0.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linia o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR

143.	1.2.1.0.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do PO na liniach poza TEN.	-
144.	1.2.1.0.3	Układ linii			
145.	1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2013-09E.	-
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.	1.2.1.0.4	Parametry toru			
149.	1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-
150.	1.2.1.0.5	Tunel			
151.	1.2.1.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
152.	1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumentie 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 samoratownictwa, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące
155.	1.2.1.0.6	Peron			

156.	1.2.1.0.6.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
157.	1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO	-
158.	1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Peron jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
159.	1.2.1.0.6.4	Zastosowanie specyfikacji dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się	[Tak/Nie]	Informacja, czy peron jest zgodny z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”.	-
160.	1.2.1.0.6.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca peron (potwierdzająca zgodność z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM)	[CC/RRRRRRRRRRRR/RR/YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
161.	1.2.1.0.6.7	Długość użytkowa peronu	[NNNN]	Maksymalna długość, wyrażona w metrach, ciągłego odcinka stanowiącego tę część peronu, przy której jest przewidziany postój pociągu w normalnych warunkach eksploatacyjnych, aby pasażerowie mogli wsiąść do pociągu i z niego wysiąść, przy odpowiednim uwzględnieniu tolerancji związanych z zatrzymaniem (TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych).	-
162.	1.2.1.0.6.8	Wysokość peronu	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 300/380/550/760/ 860/960/inna	Odległość między górną powierzchnią peronu a powierzchnią toczną głowki szyny. Jest to wartość nominalna wyrażona w milimetrach.	-
163.	1.2.1.0.6.10	Obecność urządzenia wspomagającego wsiadanie na peronie	[Tak/Nie]	Informacja, czy na peronie obecne jest jakiegokolwiek urządzenie ułatwiające wsiadanie do pociągów.	-
164.	1.2.2	TOR BOCZNY			
165.	1.2.2.0.0	Informacje ogólne			
166.	1.2.2.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic 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 bocznic 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.	1.2.2.0.1	Deklaracja weryfikacji WE			
170.	1.2.2.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/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.	1.2.2.0.2	Parametr użytkowy			
172.	1.2.2.0.2.1	Długość użytkowa toru	[NNNN]	Całkowita długość toru, zapewniająca bezpieczny postój pociągów, wyrażona w metrach.	-
173.	1.2.2.0.3	Układ linii			
174.	1.2.2.0.3.1	Maksymalne pochylenie podłużne w przypadku torów postojowych	[N.N]	Wartość maksymalnego pochylenia podłużnego przekraczająca podaną w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych wartość graniczną wynoszącą 2,5 milimetra na metr.	istniejące
175.	1.2.2.0.3.2	Najmniejszy promień łuku poziomego	[NNN]	Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI.	istniejące
176.	1.2.2.0.3.3	Najmniejszy promień łuku pionowego	[NNN]	Wartość promienia, wyrażona w metrach, jeżeli jest mniejsza niż minimalna wartość graniczna podana w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych na liniach niezgodnych z TSI.	istniejące
177.	1.2.2.0.4	Urządzenia stacjonarne do obsługi technicznej pociągów			
178.	1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do opróżniania toalet (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
179.	1.2.2.0.4.2	Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
180.	1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania wody (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
181.	1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do tankowania (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
182.	1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania piasku (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów). Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-

183.	1.2.2.0.4.6	Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
184.	1.2.2.0.5	Tunel			
185.	1.2.2.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
186.	1.2.2.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu 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 samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące

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

WZÓR FORMULARZA PRZEKAZANIA DANYCH REJESTROWYCH
 PODLEGAJĄCYCH PUBLIKACJI W REJESTRZE RINF

....., dnia

(miejsowość)

.....

.....

.....

(nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika boczniczy kolejowej)

.....

(sygnatura formularza)

Prezes
 Urzędu Transportu Kolejowego

FORMULARZ PRZEKAZANIA DANYCH REJESTROWYCH PODLEGAJĄCYCH
 PUBLIKACJI W REJESTRZE RINF

Na podstawie § 4 ust. 1-2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, przekazuję następujące dane rejestrowe do wprowadzenia w rejestrze RINF.

Numer parametru	Tytuł	Dane
(numer według kolumny „Numer parametru” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji)	(tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji)	(dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wprowadzonej pozycji)

.....
 (pieczęć i podpis osób upoważnionych)

WZÓR FORMULARZA ZMIANY DANYCH REJESTROWYCH W REJESTRZE RINF

....., dnia

(miejscowość)

.....

.....

.....

(nazwa i adres zarządcy infrastruktury/użytkownika boczniczy kolejowej)

.....

(sygnatura formularza)

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

FORMULARZ ZMIANY DANYCH REJESTROWYCH W REJESTRZE RINF

Na podstawie § 5 ust. 1-2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, powiadamiam o konieczności wprowadzenia niżej wymienionych zmian danych rejestrowych w rejestrze RINF.

Numer parametru	Tytuł	Dotychczasowe dane	Nowe dane
(numer według kolumny „Numer parametru” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)	(tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)	(dotychczasowe dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)	(nowe dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej zmienianej pozycji)

.....
(pieczęć i podpis osób upoważnionych)

Załącznik nr 4

WZÓR FORMULARZA USUNIĘCIA DANYCH REJESTROWYCH Z REJESTRU RINF

....., dnia

(miejsowość)

.....

.....

.....

(nazwa i adres zarządcy infrastruktury/ użytkownika bocznicy kolejowej)

.....

(sygnatura formularza)

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

FORMULARZ USUNIĘCIA DANYCH REJESTROWYCH Z REJESTRU RINF

Na podstawie § 6 ust. 1-2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, powiadamiam o konieczności usunięcia niżej wymienionych danych rejestrowych z rejestru RINF.

Numer parametru	Tytuł	Dane
(numer według kolumny „Numer parametru” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji)	(tytuł pozycji według kolumny „Tytuł” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji)	(dane zgodnie z formatem według kolumny „Format” tabeli 2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej – dla każdej wykreślonej pozycji)

.....
(pieczęć i podpis osób upoważnionych)

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.

Wydanie nowego rozporządzenia, zastępującego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1055) jest konieczne ze względu zmianę delegacji ustawowej w art. 25g ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, na podstawie art. 1 pkt 27 ustawy z dnia 30 września 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1152).

Zmiana delegacji ustawowej i wydanie nowego rozporządzenia wynika z faktu, że dotychczas obowiązujące rozporządzenie w tym zakresie nie zapewniało pełnego wykonania decyzji wykonawczej Komisji 2011/633/UE. Powodem tego stanu rzeczy był przede wszystkim fakt, że decyzja 2011/633/UE zakłada stworzenie krajowego rejestru infrastruktury w każdym z państw członkowskich UE, a dotychczasowe przepisy art. 25g ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – w wersji po zmianach na podstawie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372) – zakładały, że każdy zarządca infrastruktury osobno prowadzi swój rejestr infrastruktury kolejowej. Ponieważ decyzja 2011/633/UE została opublikowana w dniu 1 października 2011 r., a więc już po uchwaleniu przez Sejm ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie

ustawy o transporcie kolejowym, nie było wówczas już możliwości dostosowania jej w zakresie umożliwienia wykonania decyzji 2011/633/UE.

Projekt rozporządzenia określa warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi UTK przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej, sposób prowadzenia rejestru, w tym: sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z rejestru, częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w rejestrze, wzór krajowego rejestru infrastruktury kolejowej, 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.

Projekt przewiduje, że krajowy rejestr infrastruktury prowadzony jest przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego we wspólnym interfejsie użytkownika (Common User Interface - CUI), o którym mowa w art. 4 decyzji 2011/633/UE i podlega aktualizacji przynajmniej co trzy miesiące.

W projekcie rozporządzenia założono, że zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekazują Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe podlegające publikacji w rejestrze RINF dotyczące danej infrastruktury w terminie jednego miesiąca od dopuszczenia do eksploatacji tej infrastruktury. W przypadku zmiany danych rejestrowych dotyczących infrastruktury kolejowej lub likwidacji infrastruktury zarejestrowanej w rejestrze infrastruktury, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych zobowiązani są zawiadomić Prezesa UTK o konieczności zmiany lub usunięcia danych rejestrowych w terminie jednego miesiąca od zaistnienia danej zmiany. Wyżej wymienione czynności zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych wykonują w formie papierowej lub elektronicznej przy pomocy formularzy, których wzory stanowią załączniki 2, 3 i 4 do projektu rozporządzenia.

Wyżej wymienione przepisy projektu rozporządzenia zasadniczo dotyczą nie tylko infrastruktury dopuszczonej do eksploatacji po wejściu w życie ustawy z dnia 30 września 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niniejszego projektu rozporządzenia, ale także istniejącej już infrastruktury kolejowej. Terminy wprowadzenia do krajowego rejestru infrastruktury poszczególnych rodzajów istniejącej infrastruktury kolejowej określa art. 8 ustawy z dnia 30 września 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Załącznik nr 1 do projektu rozporządzenia określający 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, został opracowany na podstawie załącznika do decyzji 2011/633/UE. Z uwagi na to, że w decyzji 2011/633/UE wprowadzono podział pozycji rejestru infrastruktury na obowiązkowe i nieobowiązkowe (inne), w tabeli 2 załącznika nr 1 do projektu rozporządzenia, w wyniku uzgodnień podczas konsultacji społecznych przy pracach nad dotychczasowym rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej, pominięto niektóre pozycje rejestru infrastruktury oznaczone w decyzji 2011/633/UE jako nieobowiązkowe (inne), przy zachowaniu oryginalnej numeracji poszczególnych pozycji w rejestrze. W załączniku nr 1 do niniejszego projektu rozporządzenia nie przewiduje się zmian w tym zakresie.

Ze względu na wprowadzenie w załączniku nr 1 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 nr 1 do projektu rozporządzenia zostało również wprowadzone pojęcie „tor boczny”, które jest równoznaczne z pojęciem „bocznica” w rozumieniu decyzji 2011/633/UE. Pojęcie „bocznica” w decyzji 2011/633/UE nie pokrywa się z definicją „bocznicy 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, stosownie do § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. nr 13, poz. 221, z późn. zm.), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny”.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na uczestników rynku kolejowego – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zarządców infrastruktury kolejowej oraz na użytkowników bocznic kolejowych. Projektowane rozporządzenie w mniejszym stopniu oddziałuje także na przewoźników kolejowych.

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, Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutem Kolejnictwa i Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych.

Uwagi do projektu rozporządzenia zgłosiły: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo S.A., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, CTL Maczki-Bór S.A. i Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

Uwzględniono m.in. uwagi:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczące doprecyzowania definicji oraz opisów parametrów w załączniku projektowanego rozporządzenia, aktualizacji odniesień do norm oraz szereg uwag o uwagi charakterze porządkowym,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, i Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. dotyczące formy przekazywania formularzy z danymi do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – formularze będą mogły być przekazane w wersji papierowej lub elektronicznej (zamiast w wersji papierowej oraz elektronicznej, jak proponowano w pierwotnej wersji projektu),
- PKP Cargo S.A. w zakresie doprecyzowania definicji oraz opisów parametrów w załączniku projektowanego rozporządzenia,
- Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. dotyczące ujednoczenia nazewnictwa w odniesieniu do podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe”,

Nie uwzględniono natomiast m.in. uwag:

- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., dotyczących rozszerzenia i zmiany parametrów podlegających rejestracji w rejestrze infrastruktury, ze względu na to, że lista parametrów jest określona na poziomie europejskim w decyzji 2011/633/UE,
- Przewozów regionalnych Sp z o.o. i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dotyczących częstotliwości aktualizacji rejestru, ponieważ jest ona określona w decyzji 2011/633/UE,

- PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dotyczących zasadności istnienia § 6 projektowanego rozporządzenia regulującego sposób usuwania danych z rejestru, ze względu na to, że uregulowanie tej kwestii narzuca delegacja ustawowa, na podstawie której projektowane rozporządzenie zostanie wydane,
- pozostałych partnerów społecznych, wynikających z niezrozumienia projektowanych przepisów lub których uwzględnienie spowodowałoby sprzeczność projektowanego rozporządzenia z prawem krajowym lub europejskim, w szczególności z decyzją 2011/633/UE.

3. Wpływ regulacji na:

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

Projektowane rozporządzenie ma wpływ na sektor finansów publicznych ze względu na nałożenie na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zadań dotyczących prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury. Koszty obejmują zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania. W rozbiciu na poszczególne pozycje oraz okresy koszty te kształtować się będą następująco:

- Zakup sprzętu informatycznego – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2014 r.)

Sprzęt komputerowy i specjalizowane urządzenia sieciowe umożliwiające rozszerzenie możliwości i zakres usług w sieciach lokalnych oraz systemy składowania i odzyskiwania danych, zwiększenie przepustowości transmisji informacji i bezpieczeństwa w sieciach lokalnych oraz bezpośrednio na serwerach usług i komputerowych stacjach roboczych.

- Zakup oprogramowania – 1 000 000 zł (jednorazowy wydatek w 2014 r.)

Oprogramowanie systemowe serwerów i stacji roboczych. Systemy ochrony i monitorowania transmisji danych oraz dostępu do zasobów sieci.

Nie przewiduje się wzrostu zatrudnienia w UTK, związanego z wejściem w życie rozporządzenia.

Nałożenie nowych zadań na Prezesa UTK w roku 2014 nie wpłynie na zmianę planu wydatków, w związku z czym nie ma zastosowania art. 50 ust. 1a ustawy o finansach publicznych. Nałożenie nowych zadań na Prezesa UTK w roku 2014 zostanie sfinansowane z wydatków planowanych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2014 w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego. W pozostałych latach koszty wejścia w życie rozporządzenia będą zerowe.

Przewiduje się, że użytkownicy bazy danych (aplikacji internetowej) krajowego rejestru infrastruktury nie będą ponosili kosztów związanych z korzystaniem z tej bazy danych (bezpłatny dostęp przez Internet).

2) rynek pracy

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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 (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) nałożyła na zarządców infrastruktury obowiązek prowadzenia rejestrów infrastruktury od dnia 1 maja 2004 r., przewiduje się, że przekazanie Prezesowi UTK danych rejestrowych nie spowoduje znaczącego obciążenia dla zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych, głównie z uwagi na założone w art. 8 ustawy z dnia 30 września 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1152) kilkuletnie okresy przejściowe, przewidziane na ujęcie w krajowym rejestrze infrastruktury (w postaci zgodnej z projektowanym rozporządzeniem) poszczególnych rodzajów istniejącej infrastruktury kolejowej.

4) sytuację i rozwój regionów

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