

Warszawa, dnia 24 września 2012 r.

Poz. 1055

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

z dnia 28 sierpnia 2012 r.

**w sprawie rejestru infrastruktury kolejowej**

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

§ 1. Rozporządzenie określa:

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

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

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

§ 3. Zarządca infrastruktury prowadzi rejestr RINF w postaci elektronicznej.

§ 4. Zarządca infrastruktury wprowadza do rejestru RINF dane dotyczące infrastruktury, o której mowa w § 2, w terminie trzech miesięcy od uzyskania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla wchodzących w jej skład podsystemów.

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

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

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

---

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

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, 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 oraz z 2012 r. poz. 460 i 951.

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

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

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

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2012 r. (poz. 1055)

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

### 1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

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

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

#### 2.1.1. Uwagi ogólne

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

#### 2.1.2. Projektowanie podsystemów „Tabor”

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

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

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

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

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

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

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

Przed przydzieleniem przez zarządcę infrastruktury trasy dla przejazdu pociągu, rejestr infrastruktury kolejowej umożliwia przewoźnikowi kolejowemu sprawdzenie 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 infrastruktury kolejowej

- 1) pozycje i format pozycji publikuje się zgodnie z tabelą 2;
- 2) zastosowanie pozycji w odniesieniu do typu sieci kolejowej w tabeli 2 jest wyszczególnione przy użyciu następujących skrótów w kolumnie „Uwagi”:
  - a) TSI – linie zweryfikowane w stosunku do TSI,
  - b) istniejące – linie dopuszczone do eksploatacji przed dniem 19 lipca 2008 r. i dotychczas niezwerfikowane w stosunku do TSI,
  - c) TEN CR – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
  - d) TEN HS – linie należące do transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie,
  - e) poza TEN – linie będące poza siecią transeuropejską bez względu na to, czy zostały zweryfikowane w stosunku do TSI, czy też nie;
- 3) pozycje w tabeli 2, które nie mają zastosowania w danym przypadku (np. pozycje odnoszące się do wymagań dotyczących sieci trakcyjnej i pantografu w przypadku linii niezelektryfikowanej), oznacza się jako „nie dotyczy”;
- 4) w przypadku zastosowania innej wartości danego parametru niż wartości wymienione w kolumnie „Format” tabeli 2 dla danej pozycji, należy podać wartość tego parametru.

### 2.3. Struktura sieci kolejowej

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

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

### 2.4. Instrukcja używania rejestru infrastruktury kolejowej

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

Tabela 1

Pobieranie pozycji w celu stwierdzenia kompatybilności pociągu z planowaną trasą przejazdu	Wyszukiwanie danych technicznych w odniesieniu do określonej trasy, aby sprawdzić kompatybilność techniczną pomiędzy urządzeniami stacjonarnymi i 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 infrastruktury kolejowej, w tym opis formatu danych

Tabela 2

Lp.	Numer parametru <sup>a)</sup>	Tytuł	Format	Definicja	Uwagi
1.	1	<b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b>			
2.	1.1	<b>SEKCJA LINII</b>			
3.	1.1.1	<b>TOR SZLAKOWY</b>			
4.	1.1.1.0.0	<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.NN + 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 kilometr związany z identyfikacją linii na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
9.	1.1.1.0.0.5	Punkt operacyjny na początku toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na początku odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
10.	1.1.1.0.0.6	Koniec toru	[GRS 80 + NNN.NN + 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 kilometr związany z identyfikacją linii na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
11.	1.1.1.0.0.7	Punkt operacyjny na końcu toru	[CiągZnaków]	Nazwa punktu operacyjnego na końcu odcinka toru przy zasadniczym kierunku ruchu.	-
12.	1.1.1.1	<b>Podsystem „Infrastruktura”</b>			
13.	1.1.1.1.1	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
14.	1.1.1.1.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/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
15.	1.1.1.1.2	<b>Parametry użytkowe</b>			
16.	1.1.1.1.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR

17.	1.1.1.1.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do linii poza TEN.	-
18.	1.1.1.1.2.3	Wytrzymałość na obciążenia	[CiągZnaków]	Kategoria będąca wynikiem procesu klasyfikacji określonego w PN-EN 15528:2008, zdefiniowana w tej normie jako „kategoria linii”. Przedstawia ona zdolność infrastruktury do wytrzymania obciążeń pionowych wywieranych przez pojazdy na linię lub sekcję linii w przypadku regularnej eksploatacji, jako połączenie kategorii linii określonej w normie z dozwoloną prędkością zgodnie z załącznikiem E do TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych (kategoria linii-prędkość, przykłady: E5-100, D4xL-100).	-
19.	1.1.1.1.2.4	Maksymalna dozwolona prędkość	[NNN]	Nominalna maksymalna prędkość eksploatacyjna na linii wynikająca z właściwości podsystemów „Infrastruktura”, „Energia” i „Sterowanie”, wyrażona w kilometrach na godzinę.	-
20.	1.1.1.1.2.5	Zakres temperatury	Wybór jednej opcji z określonego wykazu: T1 (- 25 do + 40°C), T2 (- 40 do + 35°C), T3 (- 25 do + 45 °C), Tx (- 40 do + 50°C)	Zakres temperatury (wg normy PN-EN 50125-1:2002) określony w pkt 4.2.6.1.2 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych w przypadku nieograniczonego dostępu do linii.	-
21.	1.1.1.1.2.6	Wysokość maksymalna	[NNNN]	Najwyższy punkt sekcji linii 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 50125-1:2002) określone w pkt 4.2.6.1.5 TSI „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei konwencjonalnych.	-
23.	<b>1.1.1.1.3</b>	<b>Układ linii</b>			
24.	1.1.1.1.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010.	-
25.	1.1.1.1.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	-
26.	1.1.1.1.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 lub inna skrajnia lokalna.	-
27.	1.1.1.1.3.6	Pochylenie podłużne	[NN.N] [NNN.NN + CiągZnaków]	Wartość pochylenia podłużnego (wyrażone w milimetrach na metr) oraz miejsca występowania zmian w pochyleniu. Kilometr związany z identyfikacją linii przy zasadniczym kierunku ruchu. Dane podaje się w postaci łańcucha informacji: pochylenie-miejsce-pochylenie-miejsce-...-pochylenie.	-

28.	1.1.1.1.3.7	Najmniejszy promień łuku poziomego	[NNNNN]	Promień najmniejszego łuku poziomego sekcji linii.	-
29.	<b>1.1.1.1.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
30.	1.1.1.1.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-
31.	1.1.1.1.4.2	Niedobór przechyłki	[NNN]	Maksymalny niedobór przechyłki wyrażony w milimetrach, zdefiniowany jako wartość różnicy między zastosowaną przechyłką i wyższą przechyłką zrównoważoną.	-
32.	1.1.1.1.4.3	Istnienie eksploatacyjnych wartości granicznych w odniesieniu do ekwiwalentnej stożkowatości	[Tak + odniesienie/Nie]	Ekwiwalentna stożkowatość to tangens kąta stożka zestawu kołowego z kołami stożkowymi, których ruch poprzeczny ma tę samą kinematyczną długość fali co dany zestaw kołowy na torze prostym i łukach o dużym promieniu. Eksploatacyjne wartości graniczne stanowią punkt otwarty; należy podać odniesienie do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
33.	1.1.1.1.4.4	Pochylenie poprzeczne szyny	[1:NN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1:20/1:30/1:40/inne	Kąt określający pochylenie główki szyny, gdy jest ona zamontowana na torze, w stosunku do płaszczyzny szyn (powierzchni tocznej), równy kątowi między osią symetrii szyny (lub równoważnej symetrycznej szyny o takim samym profilu główki szyny) a prostą prostopadłą do płaszczyzny szyn.	-
34.	1.1.1.1.4.5	Podrywanie podsypki	[Tak/Tak + odniesienie/Nie]	Zjawisko aerodynamiczne, w wyniku którego podsypka jest podrzucana w górę lub rozrzucona, dotyczące TSI systemu kolei dużych prędkości przy prędkości większej niż 190 km/h. Podrywanie podsypki stanowi punkt otwarty w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości. Jeżeli istnieją przepisy krajowe, należy podać odniesienie do nich.	TEN HS
35.	<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 wiroprowadowych	[Ciąg/Znaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: dozwolone/ dozwolone jedynie w przypadku hamowania awaryjnego/ niedozwolone	Wskazanie ograniczeń dotyczących stosowania hamulców wiroprowadowych.	-

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.NN + 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 km związany z identyfikacją linii na początku tunelu.	-
49.	1.1.1.1.8.4	Koniec tunelu	[GRS 80 + NNN.NN + 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 km związany z identyfikacją linii na końcu tunelu.	-
50.	1.1.1.1.8.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” – INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI



51.	1.1.1.1.8.7	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagana jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-
52.	1.1.1.1.8.8	Powierzchnia przekroju poprzecznego	[NNN]	Najmniejsza rzeczywista powierzchnia przekroju poprzecznego tunelu, wyrażona w metrach kwadratowych.	-
53.	1.1.1.1.8.9	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, 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/ 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.	<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: niezelektryfikowany/ DC 3 kV/ DC 600 V/inne	Napięcie znamionowe i częstotliwość znamionowa, jeżeli zgodne z PN-EN 50163:2006. W razie przekroczenia zakresu określonego w normie należy opublikować maksymalną ciągłą wartość napięcia (wartość maksymalna podana w nawiasach).	-
59.	1.1.1.2.2.2	Maksymalny pobór prądu przez pociąg	[NNNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg, wyrażony w amperach.	-
60.	1.1.1.2.2.3	Maksymalny pobór prądu na każdy pantograf podczas postoju	[NNN]	Maksymalny dopuszczalny pobór prądu przez pociąg podczas postoju w przypadku systemów prądu stałego (DC), wyrażony w amperach.	-
61.	1.1.1.2.2.4	Możliwość stosowania hamowania odzyskowego	[Tak/Nie]	Hamowanie odzyskowe jest dozwolone lub nie.	-
62.	1.1.1.2.2.5	Nominalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Nominalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TSI
63.	1.1.1.2.2.6	Maksymalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Maksymalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
64.	1.1.1.2.2.7	Minimalna wysokość przewodu jezdnego	[N.NN]	Minimalna wartość wysokości przewodu jezdnego nad główką szyny w warunkach normalnych, wyrażona w metrach.	TEN HS TEN CR poza TEN
65.	<b>1.1.1.2.3</b>	<b>Pantograf</b>			
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 50367:2006.	-

67.	1.1.1.2.3.2	Wymogi dotyczące liczby uniesionych pantografów i ich rozstawu	[CiągZnaków]	Maksymalna liczba uniesionych pantografów dopuszczona na linii. Minimalny rozstaw między osiami ślizgacza pantografu w przypadku dwóch lub większej liczby uniesionych pantografów, wyrażony w metrach. Wartości określono w odniesieniu do maksymalnej dozwolonej prędkości na danej sekcji linii.	-
68.	1.1.1.2.3.3	Dozwolony materiał nakładki stykowej	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: węgiel/ węgiel z domieszkami/inne	Jeden lub większa liczba typów materiału, z którego wykonane są nakładki stykowe, dopuszczonych do stosowania przez zarządcę infrastruktury.	-
69.	<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 + 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.	<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 poza TEN
74.	1.1.1.2.5.2	Dozwolona średnia siła nacisku stykowego	[CiągZnaków] lub [NNN]	Średnia siła nacisku stykowego dopuszczona na linii. Siła podana jest jako wstępnie określona krzywa lub jako wartość wyrażona w niutonach.	-
75.	1.1.1.2.5.3	Wymagane samoczynne urządzenie opuszczające (ADD)	[Tak/Nie]	Urządzenie samoczynnie opuszczające pantograf (ADD) w przypadku awarii lub nadmiernego zużycia nakładki ślizgowej pantografu, spełniające wymagania normy PN-EN 50206-1:2010.	-
76.	<b>1.1.1.3</b>	<b>Podsystem „Sterowanie”</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 do podsystemu „Sterowanie” - CCS	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
79.	<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: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0/inna/nie dotyczy	Wzorec 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.	<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: nie/1/2/3/ brak, 6/14, 7/15/ inna	Numer wersji urządzeń GSM-R FRS i SRS zainstalowanych na sekcji linii.	-
88.	1.1.1.3.3.2	Minimalna liczba aktywnych urządzeń GSM-R na pokładzie do celów przekazywania danych	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: nie/1/2/3/inna	Liczba aktywnych urządzeń GSM-R (telefonów komórkowych, telefonów zainstalowanych stacjonarnie na pojeździe kolejowym) do celów przekazywania danych niezbędnych do zapewnienia sprawnej jazdy pociągu. Bez kluczowego znaczenia dla bezpieczeństwa, niezwiązane z interoperacyjnością.	-
89.	<b>1.1.1.3.4</b>	<b>Klasa A - System detekcji pociągów</b>			
90.	1.1.1.3.4.1	Istnienie systemu detekcji pociągów klasy A	[Tak + odniesienie/Nie]	Punkt otwarty z odniesieniem do przepisów krajowych, o ile istnieją.	-
91.	<b>1.1.1.3.5</b>	<b>Klasa B - Systemy ochrony pociągów</b>			
92.	1.1.1.3.5.1	Zainstalowane systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne/ brak	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne zainstalowane przy torach i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-
93.	1.1.1.3.5.2	Konieczność posiadania na pokładzie więcej niż jednego systemu ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub innego	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: czuwak aktywny (CA)/SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne/ brak wymagań	Na pokładzie musi znajdować się i być równocześnie aktywny więcej niż jeden system ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inny.	-
94.	<b>1.1.1.3.6</b>	<b>Klasa B - Łączność radiowa</b>			
95.	1.1.1.3.6.1	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inne/ brak	Systemy łączności radiowej klasy B lub inne zainstalowane na sekcji linii i używane w ramach normalnej eksploatacji.	-

96.	<b>1.1.1.3.7</b>	<b>Przejścia między systemami</b>			
97.	1.1.1.3.7.1	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami ochrony, sterowania i ostrzegania	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami ETCS/klasa B i klasa B/klasa B podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
98.	1.1.1.3.7.2	Istnienie możliwości przełączania między poszczególnymi systemami łączności radiowej	[Tak + odniesienie/Nie]	Przełączanie między systemami łączności radiowej GSM-R/klasa B, klasa B/klasa B i brakiem systemu łączności podczas jazdy. Instalacja zależy od warunków lokalnych.	istniejące
99.	<b>1.1.1.3.8</b>	<b>Klasa B - Systemy detekcji pociągów</b>			
100.	1.1.1.3.8.1	Typy systemów detekcji pociągów	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: obwód torowy/czujnik koła/przycisk szynowy/pętla/inne	Typy zainstalowanych systemów detekcji pociągów. Pomaga w szybkim określeniu, które parametry dotyczące detekcji pociągów mają zastosowanie w odniesieniu do danej sekcji linii (nie wszystkie parametry mają zastosowanie do wszystkich typów systemów detekcji pociągów).	-
101.	1.1.1.3.8.2	Maksymalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy minimalnej długości sekcji detekcji pociągów. Wymóg ten dotyczy minimalnej długości sekcji sygnalizacyjnej, tak by nie mogła zostać przykryta w całości przez pojazd lub zespół pojazdów, wskutek czego system detekcji pociągów zgłosiłby ją jako „wolna”.	-
102.	1.1.1.3.8.3	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy dwiema kolejnymi osiami	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy licznika osi lub czujnika koła, lub przypadku szczególnego. Wymagane jest, aby systemy zliczania osi były w stanie rozróżnić detekcje osi przeprowadzone przez 2 kolejne liczniki w dostatecznie wysokiej rozdzielczości; w innym przypadku wynik będzie błędem obliczeniowym.	-
103.	1.1.1.3.8.4	Minimalna dozwolona odległość pomiędzy pierwszą i ostatnią osią	[NNNN]	Odległość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych lub odpowiednich przypadków szczególnych. W połączeniach elektrycznych pomiędzy sąsiednimi obwodami torowymi może występować obszar, w którym detekcja osi pojazdu nie jest zapewniona.	-
104.	1.1.1.3.8.5	Maksymalna dozwolona długość nawisu pojazdu	[NNNN]	Długość wyrażona w milimetrach. Dotyczy obwodów torowych i liczników osi. Wymagane jest, aby system detekcji pociągów był w stanie wykryć pierwszą oś, zanim czoło pociągu dotrze do znajdującego się przed nim punktu niebezpiecznego, jak również ostatnią oś do momentu, gdy koniec pociągu wyjedzie z punktu niebezpiecznego. Określenie „Nawis” ma zastosowanie do obu stron (przedniej i tylnej) pojazdu lub pociągu.	-
105.	1.1.1.3.8.6	Minimalna dozwolona szerokość obręczy	[NNN]	Szerokość wyrażona w milimetrach. Dotyczy liczników osi, czujników i przycisków szynowych. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Szerokość obręczy musi być dostatecznie duża, aby wyrzucić na pole oddziaływanie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej detekcji.	-
106.	1.1.1.3.8.7	Minimalna dozwolona średnica koła	[NNN]	Średnica wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi. Obszar oddziaływania (na powierzchni obrzeża koła) pola detekcji licznika osi jest związany ze średnicą koła.	-

107.	1.1.1.3.8.8	Minimalna dozwolona grubość obrzeża	[NN.N]	Grubość wyrażona w milimetrach. Kompatybilność z licznikami osi, czujnikami i przyciskami szynowymi. Przejeżdżające koło oddziałuje na pole detekcji licznika osi. Grubość obrzeża musi być dostatecznie duża, aby 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 przeciwnymi 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 przeciwnych 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.	<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 poziomu ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany na innym poziomie ETCS. Przykład: poziom 1 jako tryb eksploatacji awaryjnej zamiast poziomu 2.	-
123.	1.1.1.3.10.2	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B w przypadku eksploatacji awaryjnej	[CiągZnaków] możliwy wybór kilku opcji z określonego wykazu: SHP/ łączność radiowa z funkcją RADIOSTOP/inny/ brak	System na potrzeby eksploatacji awaryjnej. W razie niezadziałania ETCS przewidzianego do normalnej eksploatacji ruch pociągu może być nadzorowany w inny sposób. Przykład: ruch pociągów chroniony przy użyciu systemu klasy B lub sygnalizatorów przytorowych.	-
124.	<b>1.1.1.3.11</b>	<b>Parametry związane z hamowaniem</b>			
125.	1.1.1.3.11.1	Wymagana minimalna skuteczność hamowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Na potrzeby wyliczania krzywych hamowania do celów nadzoru prędkości. Wymóg dotyczący skuteczności hamowania może zależeć od następujących czynników: <ul style="list-style-type: none"> <li>- odległość między dwoma kolejnymi sygnalizatorami (długość odcinka toru),</li> <li>- prędkość pociągu,</li> <li>- masa pociągu,</li> <li>- pochylenie podłużne.</li> </ul>	-

126.	<b>1.1.1.3.12</b>	<b>Inne parametry związane z podsystemem „Sterowanie”</b>			
127.	1.1.1.3.12.1	Wspomagana wychylność pudła	[Tak + odniesienie/Nie]	Wspomaganie funkcji wychylności pudła pozwala szybciej prowadzić pociąg na łukach i skrócić czas podróży na linii wyposażonej w system ETCS (zastosowanie specjalnej kategorii „pociąg z wychylnym pudłem” w przypadku pociągów wyposażonych w system ETCS). Bez wspomaganie tej funkcji nawet pociągi z wychylnym pudłem wyposażone w system ETCS poruszają się jak normalne pociągi przy bardziej restrykcyjnych ograniczeniach prędkości na łukach.	-
128.	<b>1.2</b>	<b>PUNKT OPERACYJNY (PO)</b>			
129.	<b>1.2.0.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
130.	1.2.0.0.0.1	Nazwa punktu operacyjnego	[CiągZnaków]	Nazwa związana zazwyczaj z miejscowością lub z posterunkiem ruchu.	-
131.	1.2.0.0.0.2	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 towarowy/stacja rozrządowa/posterunek odgałęźny/ posterunek bocznicowy połączony z bocznicą kolejową/miejsce łączenia z siecią innego zarządcy infrastruktury/ miejsce łączenia z siecią innego państwa na granicy/miejsce zmiany systemu sterowania ruchem kolejowym/miejsce zmiany systemu radiolączności pociągowej	Typ obiektu związany z przeważającymi funkcjami operacyjnymi.	-
134.	1.2.0.0.0.5	Lokalizacja punktu operacyjnego	[GRS 80 + NNN.NN + 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 km związany z identyfikacją linii, określający lokalizację PO. Zazwyczaj jest to środek PO.	-

135.	<b>1.2.1</b>	<b>TOR GŁÓWNY</b>			
136.	<b>1.2.1.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
137.	1.2.1.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
138.	1.2.1.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Numer toru w obrębie PO.	-
139.	<b>1.2.1.0.1</b>	<b>Deklaracje weryfikacji WE</b>			
140.	1.2.1.0.1.1	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
141.	<b>1.2.1.0.2</b>	<b>Parametry użytkowe</b>			
142.	1.2.1.0.2.1	Typ linii	[RN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Znaczenie linii (linie o znaczeniu państwowym lub pozostałe) oraz sposób osiągnięcia parametrów wymaganych do celów interoperacyjności (linia nowa lub zmodernizowana). Kategorie określone w TSI „Infrastruktura” systemu kolei dużych prędkości oraz w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do linii sieci transeuropejskiej (TEN).	TEN HS TEN CR
143.	1.2.1.0.2.2	Typ ruchu	[A] wybór jednej opcji z określonego wykazu: P/F/M	W przypadku kategorii linii określonej w TSI wskazuje przeważający rodzaj ruchu w odniesieniu do systemu docelowego oraz odpowiednich parametrów podstawowych (ruch pasażerski, towarowy, mieszany) określonych w TSI „Infrastruktura” systemu kolei konwencjonalnych. Parametr ten ma zastosowanie również w odniesieniu do PO na liniach poza TEN.	-
144.	<b>1.2.1.0.3</b>	<b>Układ linii</b>			
145.	1.2.1.0.3.1	Skrajnia interoperacyjna	[AA] wybór jednej opcji z określonego wykazu: GA/GB/GC	Skrajnie GA, GB lub GC określone w normie PN-EN 15273-3:2010.	-
146.	1.2.1.0.3.2	Skrajnie wielonarodowe	[CiągZnaków]	Skrajnia wielostronna lub skrajnia międzynarodowa określona w normie PN-EN 15273-3:2010 niebędąca skrajnią GA, GB ani GC.	-
147.	1.2.1.0.3.3	Skrajnie krajowe	[CiągZnaków]	Skrajnia krajowa określona w normie PN-EN 15273:3-2010 lub inna skrajnia lokalna.	-
148.	<b>1.2.1.0.4</b>	<b>Parametry toru</b>			
149.	1.2.1.0.4.1	Nominalna szerokość toru	[NNNN] wybór jednej opcji z określonego wykazu: 1435/1520	Pojedyncza wartość wyrażona w milimetrach, która określa szerokość toru. W przypadku torów w splocie należy opublikować zestaw danych odrębnie dla każdej pary szyn, która będzie eksploatowana jako odrębny tor.	-



150.	<b>1.2.1.0.5</b>	<b>Tunel</b>			
151.	1.2.1.0.5.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
152.	1.2.1.0.5.3	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca tunel (potwierdzająca zgodność z TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” - SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
153.	1.2.1.0.5.5	Długość tunelu	[NNNNN]	Rzeczywista długość tunelu, wyrażona w metrach, od portalu do portalu na poziomie niwelety główki szyny. Wymagane jedynie w przypadku tunelu o długości co najmniej 100 metrów.	-
154.	1.2.1.0.5.6	Istnienie planu awaryjnego	[Tak/Nie]	Plan opracowany pod kierunkiem zarządcy infrastruktury we współpracy, w stosownych przypadkach, z przedsiębiorstwami kolejowymi, służbami ratowniczymi i właściwymi organami w odniesieniu do każdego tunelu. Plan musi być zgodny z istniejącymi środkami samoratownia, ewakuacji i ratownictwa (TSI „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych”, decyzja 2008/163/WE).	TSI istniejące
155.	<b>1.2.1.0.6</b>	<b>Peron</b>			
156.	1.2.1.0.6.1	Nazwa zarządcy infrastruktury	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.	-
157.	1.2.1.0.6.2	Identyfikacja peronu	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja peronu lub niepowtarzalny numer peronu w obrębie PO.	-
158.	1.2.1.0.6.3	Klasyfikacja peronu	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Peron jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
159.	1.2.1.0.6.4	Zastosowanie specyfikacji dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się	[Tak/Nie]	Informacja, czy peron jest zgodny z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”.	-
160.	1.2.1.0.6.5	Deklaracja weryfikacji WE w odniesieniu do podsystemu „Infrastruktura” - INF obejmująca peron (potwierdzająca zgodność z TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” - PRM)	[CC/ 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: 550/760/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 jakiekolwiek urządzenie ułatwiające wsiadanie do pociągów.	-
164.	<b>1.2.2</b>	<b>TOR BOCZNY</b>			
165.	<b>1.2.2.0.0</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
166.	1.2.2.0.0.1	Nazwa zarządcy infrastruktury lub użytkownika toru	[CiągZnaków]	Zarządca infrastruktury oznacza każdy podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty. W przypadku, gdy tor nie należy do zarządcy infrastruktury, należy wpisać nazwę podmiotu będącego właścicielem toru lub użytkującego tor na podstawie innego tytułu prawnego.	-
167.	1.2.2.0.0.2	Identyfikacja toru	[CiągZnaków]	Niepowtarzalna identyfikacja toru lub niepowtarzalny numer toru w obrębie PO.	-
168.	1.2.2.0.0.3	Klasyfikacja toru	[CiągZnaków] wybór jednej opcji z określonego wykazu: TEN HS/TEN CR/poza TEN	Tor jest eksploatowany w ramach transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości (TEN HS), transeuropejskiej sieci kolei konwencjonalnych (TEN CR) lub poza TEN.	-
169.	<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/ RRRRRRRRRRRR RR/ YYYY/NNNNNN]	Niepowtarzalny numer deklaracji weryfikacji WE zgodnie z wymaganiami dotyczącymi formatu wyszczególnionymi w „Dokumencie dotyczącym praktycznych ustaleń do celów przekazywania dokumentów w zakresie interoperacyjności” (ERA/INF/10-2009/INT).	TSI
171.	<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 stacjonarne do obsługi technicznej pociągów</b>			
178.	1.2.2.0.4.1	Obecność urządzeń do opróżniania toalet	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do opróżniania toalet (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
179.	1.2.2.0.4.2	Obecność urządzeń do czyszczenia pociągów z zewnątrz	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do czyszczenia pociągów z zewnątrz (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
180.	1.2.2.0.4.3	Obecność urządzenia do uzupełniania wody	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania wody (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
181.	1.2.2.0.4.4	Obecność urządzenia do tankowania	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do tankowania (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów) określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
182.	1.2.2.0.4.5	Obecność urządzenia do uzupełniania piasku	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do uzupełniania piasku (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów). Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
183.	1.2.2.0.4.6	Obecność urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd	[Tak + odniesienie/Nie]	Typ urządzenia do zasilania pojazdów w warunkach warsztatowych ze specjalnych gniazd (urządzenie stacjonarne do obsługi technicznej pociągów), określony w TSI „Infrastruktura”. Jeżeli „Tak”, należy podać odniesienie do dokumentu zewnętrznego.	-
184.	<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 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
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).