

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 15. září 2011

o společných specifikacích registru železniční infrastruktury

(oznámeno pod číslem K(2011) 6383)

(Text s významem pro EHP)

(2011/633/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

Článek 1

Společné specifikace registru infrastruktury uvedené v článku 35 směrnice 2008/57/ES jsou stanoveny v příloze tohoto rozhodnutí.

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾, a zejména na čl. 35 odst. 2 uvedené směrnice,

Článek 2

vzhledem k těmto důvodům:

1. Všechny členské státy nejpozději do tří let od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost zajistí, aby byl registr infrastruktury dostupný v elektronické formě a splňoval požadavky společných specifikací uvedených v článku 1.

(1) Podle článku 35 směrnice 2008/57/ES by měl každý členský stát zajistit zveřejnění a aktualizaci registru infrastruktury; Komise by měla přijmout specifikace registru na základě návrhu, který připraví Evropská agentura pro železnice (dále jen Agentura).

2. Členské státy nejpozději šest měsíců ode dne, kdy rozhraní začne fungovat, zajistí, aby jejich registry byly vzájemně propojené a napojené na společné uživatelské rozhraní uvedené v článku 4.

(2) Je zapotřebí doplňujících specifikací, aby byly údaje z jednotlivých registrů snadno dostupné ve více členských státech. Společně se zaváděním vnitrostátních registrů infrastruktury a shromažďováním údajů by mělo být vyvinuto a zavedeno společné elektronické uživatelské rozhraní, které bude fungovat jako virtuální evropský registr železniční infrastruktury. Členské státy by s pomocí Agentury měly spolupracovat na tom, aby registry byly funkční, obsahovaly veškeré údaje, byly navzájem propojené a nabízely uživatelům společné rozhraní.

Článek 3

Agentura nejpozději jeden rok ode dne vstupu tohoto rozhodnutí v platnost zveřejní pokyny k uplatňování specifikací uvedených v článku 1 a pravidelně je aktualizuje. Tyto pokyny obsahují pro každý parametr odkaz na příslušná ustanovení technických specifikací pro interoperabilitu (TSI).

(3) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

Článek 4

1. Agentura vypracuje podrobné specifikace a plán řízení a zavádění pro a) vývoj, testování, používání a provoz společného uživatelského rozhraní a b) pro vzájemné propojení vnitrostátních registrů. Nejpozději rok od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost je agentura předloží Komisi.

(¹) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

2. Společné uživatelské rozhraní uvedené v článku 1 je internetová aplikace, umožňující přístup k údajům z registrů infrastruktury na úrovni EU. Fungovat začne nejpozději do tří let od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.

3. Pokud to bude nutné z důvodu pokroku ve vývoji TSI, doporučí agentura aktualizaci specifikací uvedených v článku 1 a podrobných specifikací uvedených v odstavci 1.

Článek 5

1. Členské státy zajistí, aby byly shromážděny potřebné údaje a vloženy do vnitrostátního registru infrastruktury v souladu s odstavci 2 až 5. Zajistí, aby tyto údaje byly spolehlivé a byly pravidelně aktualizovány.

2. Údaje, týkající se nákladních koridorů definovaných v příloze nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010⁽¹⁾, budou shromážděny a vloženy do vnitrostátního registru infrastruktury nejpozději do tří let od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.

3. Jiné údaje týkající se infrastruktury uvedené do provozu po vstupu směrnice 2008/57/ES v platnost, avšak před vstupem tohoto rozhodnutí v platnost, než údaje uvedené v odstavci 2, se shromáždí a do vnitrostátního registru infrastruktury vloží nejpozději tři roky od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.

4. Jiné údaje, týkající se infrastruktury uvedené do provozu před vstupem směrnice 2008/57/ES v platnost, než údaje uvedené v odstavci 2, se shromáždí a do vnitrostátního registru infrastruktury vloží v souladu s vnitrostátním plánem zavádění uvedeným v čl. 6 odst. 1, nejpozději však do pěti let od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.

5. Údaje, týkající se soukromých odstavných kolejí uvedených do provozu před vstupem směrnice 2008/57/ES v platnost, se shromáždí a do vnitrostátního registru infrastruktury

vloží v souladu s vnitrostátním plánem zavádění uvedeným v čl. 6 odst. 1, nejpozději však do sedmi let od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.

6. Údaje, týkající se infrastruktury uvedené do provozu po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost, se do vnitrostátního registru infrastruktury vloží ihned po uvedení infrastruktury do provozu, jakmile bude registr podle v čl. 2 odst. 1 zřízen.

Článek 6

1. Každý členský stát vypracuje vnitrostátní plán provádění povinností vyplývajících z tohoto rozhodnutí společně s harmonogramem. Vnitrostátní plán zavádění se nejpozději rok od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost předloží Komisi.

2. Agentura zavádění vnitrostátních registrů infrastruktury koordinuje, sleduje a podporuje. Zejména zřídí a vede skupinu zástupců subjektů pověřených zřízením a vedením vnitrostátních registrů. Tyto subjekty každé čtyři měsíce zašlou agentuře zprávu o tom, jak zavádění postupuje. Agentura pravidelně informuje Komisi o postupu provádění tohoto rozhodnutí.

Článek 7

Toto rozhodnutí se použije ode dne 16. března 2012.

Článek 8

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy a Evropské agentuře pro železnice.

V Bruselu dne 15. září 2011.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

PŘÍLOHA

1. ÚVOD**1.1 Technická oblast působnosti**

1) Tato specifikace se týká údajů o následujících subsystémech železničního systému Unie:

- a) strukturální subsystém „infrastruktura“;
- b) strukturální subsystém „energie“;
- c) pevná zařízení strukturálního subsystému „řízení a zabezpečení“.

2) Tyto subsystémy jsou uvedeny v seznamu subsystémů v bodu 1 přílohy II směrnice 2008/57/ES.

1.2 Územní působnost

Územní působnost této specifikace je vymezena železničním systémem Unie, jak je uvedeno ve směrnici 2008/57/ES.

1.3 Odpovědnost

O tom, které subjekty budou odpovídat za zřízení a vedení registru infrastruktury, rozhodnou členské státy.

1.4 Definice

Pro účely této specifikace se rozumí:

- a) „makroúrovň“ celá železniční síť vymezená úseky tratě a dopravami;
- b) „mikroúrovň“ podrobná železniční síť vymezená v případě úseků tratě kolejemi a v případě dopraven kolejemi a vedlejšími kolejemi;
- c) „trati“ jeden nebo více navazujících úseků, které mohou sestávat z několika kolejí;
- d) „úsekem tratě“ část tratě mezi sousedními dopravami, která může sestávat z několika kolejí;
- e) „dopravnou“ jakékoli místo určené k provozu vlakových spojů, kde vlakové spoje mohou začínat a končit nebo měnit trasu a kde jsou poskytovány služby osobní nebo nákladní přepravy; „dopravná“ může být jakékoli místo, kde se mění funkce základních parametrů subsystému nebo jakékoli místo na hranici mezi členskými státy nebo provozovateli infrastruktury;
- f) „kolejí“ jakákoli kolej používaná pro pohyb vlakových spojů; výhybny a přípojně koleje na propojení běžných tratí nebo kolejí, nutné pouze pro provoz vlaků, se nezveřejňují;
- g) „vedlejší kolejí“ jakákoli kolej, která se nevyužívá k pohybu vlakových spojů.

2. ÚČEL**2.1 Obecně**

Registr infrastruktury se využívá pro plánovací účely při navrhování nových vlaků a vytváření tras před zahájením provozu. Proto registr infrastruktury podporuje procesy popsané níže.

2.2 Navrhování subsystémů kolejových vozidel

Shoda s TSI a oznámenými vnitrostátními technickými předpisy má zásadní význam od začátku práce na navrhování nových subsystémů a přepracování starých i během celého výrobního procesu. Parametry z registru infrastruktury by se měly používat v zájmu vyhovění vlastnostem infrastruktury pro zamýšlené použití kolejových vozidel.

2.3 Zajištění technické slučitelnosti pevnými zařízeními

1) Oznámený subjekt zkontroluje na základě informací obsažených v příslušné TSI a v registrech, zda subsystémy vyhovují platným TSI. K tomu patří i kontrola rozhraní se systémem, do něhož se subsystém zapojuje. Kontrolu rozhraní pro zajištění technické slučitelnosti lze provést nahlédnutím do registru infrastruktury.

- 2) Pokud se na systém vztahují vnitrostátní předpisy, ověří orgán určený daným členským státem soulad s těmito předpisy a nahlédnutím do registru infrastruktury lze v takovém případě zkontrolovat technickou slučitelnost rozhraní.

2.4 Sledování interoperability v železniční síti Unie

Postup při zavádění interoperability by měl být transparentní, aby bylo možné pravidelně sledovat rozvoj interoperabilní sítě v Unii.

2.5 Zjišťování kompatibility trasy u plánovaných vlaků

- 1) Slučitelnost s trasou zamýšleného vlakového spoje kontroluje provozovatel drážní dopravy s využitím registru infrastruktury před tím, než železniční podnik získá od provozovatele infrastruktury přístup do sítě. Železniční podnik se musí přesvědčit, že plánovaná trasa snese zátěž způsobenou jeho vlakem.
- 2) Železniční podnik při výběru vozidel zohlední veškerá omezení, vztahující se na povolení k uvedení do provozu a možnou trasu pro plánovaný vlakový spoj:
 - a) všechna vozidla vlaku musejí vyhovovat požadavkům platným na trasách, po kterých se vlak bude pohybovat,
 - a
 - b) vlak jakožto kombinace vozidel musí vyhovovat technickým omezením dané trasy.

3. PRVKY REGISTRU INFRASTRUKTURY

3.1 Struktura železniční sítě pro účely registru

- 1) Všechny členské státy pro účely registru infrastruktury rozdělí svou železniční síť na úseky tratě a dopravní. Tato úroveň registru se označuje jako makroúroveň.
- 2) Položky zveřejňované u „úseku tratě“, které se vztahují k subsystémům „infrastruktura“, „energie“ a „řízení a zabezpečení“, se přiřazují k prvku infrastruktury „kolej“, který se označuje jako mikroúroveň.
- 3) Položky zveřejňované u „dopravní“, které se vztahují k subsystému „infrastruktura“, se přiřazují k prvkům infrastruktury „kolej“ a „vedlejší kolej“, které se označují jako mikroúroveň.

3.2 Položky v registru infrastruktury

- 1) Položky a jejich formát se zveřejňují v souladu s tabulkou 1.
- 2) Položky, označené v tabulce 1 jako „povinné“, se zveřejňují ve všech případech. Položky, označené v tabulce 1 jako „jiné“, jsou závislé na podmínkách a zveřejňují se na základě požadavků členských států.
- 3) K přiřazování položek k typu sítě v tabulce 1 se používají tyto zkratky:
 - „TSI“— tratě porovnané s TSI,
 - „stávající“— tratě uvedeny do provozu před vstupem směrnice 2008/57/ES v platnost a ještě neporovnané s TSI,
 - „TEN CR, TEN HS, mimo TEN“— tratě náležející k odpovídajícímu typu sítě bez ohledu na to, zda byly porovnané s TSI či nikoli,
 - „všechny“— všechny tratě v Unii.

Tabulka 1

Položky registru infrastruktury

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1	ČLENSKÝ STÁT			
1.1	ÚSEK TRATĚ			
1.1.1	KOLEJ			

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.0.0	Obecné informace			
1.1.1.0.0.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES).	P
1.1.1.0.0.2	Identifikace vnitrostátní tratě	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace tratě nebo jedinečné číslo tratě v rámci členského státu.	J
1.1.1.0.0.3	Identifikace koleje	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace koleje nebo jedinečné číslo koleje v rámci úseku.	P
1.1.1.0.0.4	Začátek koleje	[WGS84 + NNN.NN + řetězec znaků]	Zeměpisné souřadnice podle standardního Světového geodetického systému (WGS) a kilometry nebo míle vztažené k identifikaci tratě na začátku úseku koleje v obvyklém směru jízdy. Pokud jsou možné oba směry, „začátkem“ mohou být oba konce.	P
1.1.1.0.0.5	Dopravna na začátku koleje	[řetězec znaků]	Název dopravní na začátku úseku koleje v obvyklém směru jízdy.	J
1.1.1.0.0.6	Konec koleje	[WGS84 + NNN.NN + řetězec znaků]	Zeměpisné souřadnice podle standardního Světového geodetického systému (WGS) a kilometry nebo míle vztažené k identifikaci tratě na začátku úseku koleje v obvyklém směru jízdy. Pokud jsou možné oba směry, „koncem“ mohou být oba konce.	P
1.1.1.0.0.7	Dopravna na konci koleje	[řetězec znaků]	Název dopravní na konci úseku tratě v obvyklém směru jízdy.	J
1.1.1.1	Subsystém „infrastruktura“			
1.1.1.1.1	Prohlášení o ověření koleje			
1.1.1.1.1.1	Prohlášení ES o ověření koleje (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.1.1.1.1.2	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro kolej (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.1.2	Výkonnostní parametry			
1.1.1.1.2.1	Typ tratě	[RN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Význam tratě (hlavní či jiná) a způsob dosažení parametrů nezbytných pro interoperabilitu (nová nebo modernizovaná) podle CR INF TSI. Tento parametr se vztahuje pouze na tratě TEN.	P – TEN HS P – TEN CR
1.1.1.1.2.2	Typ přepravy	[A] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: P/F/M	U kategorie tratě v TSI označuje převládající typ přepravy v cílovém systému a příslušné základní parametry (osobní - P, nákladní - F, smíšená - M) podle CR INF TSI. Tento parametr se vztahuje pouze na tratě mimo TEN.	P
1.1.1.1.2.3	Náložnost	[řetězec znaků]	Výsledek klasifikace zavedené normou EN 15528:2008 (příloha A) a označené v této normě jako „kategorie tratě“. Představuje schopnost infrastruktury snést vertikální zatížení způsobené vozidly na trati nebo úseku tratě při pravidelném provozu, která je kombinací kategorie tratě uvedených v normě EN a povolené rychlosti podle přílohy E nebo přílohy C TSI (kategorie tratě-rychlost, např.: E5-100, D4xL-100).	P
1.1.1.1.2.4	Maximální povolená rychlost	[NNN]	Nominální maximální provozní rychlost na trati, která je dána vlastnostmi subsystémů INF, ENE a CCS a udává se v km/h s výjimkou Spojeného království, kde se udává v mílich za hodinu (mph).	P
1.1.1.1.2.5	Teplotní rozsah	výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: T1 (- 25 to + 40) T2 (- 40 to + 35) T3 (- 25 to + 45) Tx (- 40 to + 50)	Teplotní rozsah podle normy EN 50125-1:1999, ustanovení 4.3, při němž je možný neomezený přístup na trať.	P
1.1.1.1.2.6	Maximální nadmořská výška	[NNNN]	Nejvýše položený bod úseku tratě vzhledem k hladině moře, stanovené standardem zvaným Normal Amsterdams Peil (NAP). NAP je výškový údaj používaný ve velké části Evropy a udává se v metrech.	P
1.1.1.1.2.7	Výskyt nepříznivých klimatických podmínek	[A/N]	Klimatické podmínky na trati jsou nepříznivé nebo běžné. Sníh, led a kroupy [EN 50125-1:1999, ustanovení 4.6] definovány v ustanovení 4.2.6.1.5 CR LOC a PAS TSI.	P
1.1.1.1.3	Návrh trasy tratě			
1.1.1.1.3.1	Interoperabilní rozchod	[AA] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: GA/GB/GC	Rozchody GA, GB nebo GC definované v příloze C normy EN 15273-3:2009.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.1.3.2	Mezinárodní rozchody	[řetězec znaků]	Vícestranně stanovený rozchod (příloha D oddíly D.1 až D.3 normy EN 15273-3:2009) nebo mezinárodní rozchod (příloha C oddíl C.2.1 normy EN 15273-3:2009) jiný než GA, GB a GC.	P
1.1.1.1.3.3	Vnitrostátní rozchody	[řetězec znaků]	Domácí rozchod definovaný v normě 15273-3:2009 nebo jiný místní rozchod.	J
1.1.1.1.3.4	Číslo standardního profilu kombinované přepravy pro výměnné nástavby	[A NN] nebo [A NNN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: C 22, C 32, C 45, C 70, C 80, other (jiné) C 341, C 349, C 351, C 364, C 400, C 410, jiné	Kódy kombinované přepravy s použitím výměnných nástaveb jsou uvedeny v kodexu UIC 596-6. Technický kód sestává z kódu kompatibility vozu (1 písmeno) a čísla standardního profilu kombinované přepravy (2 číslice, pro šířku $\leq 2\,550$ mm nebo 3 číslice pro šířku $> 2\,550 \leq 2\,600$ mm).	J
1.1.1.1.3.5	Číslo standardního profilu kombinované přepravy pro návěsy	[A NN] nebo [A NNN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: P 22, P 32, P 45, P 70, P 80, jiné P 339, P 341, P 349, P 351, P 359, P 364, P 400, P 410, jiné	Kódy kombinované přepravy s použitím výměnných nástaveb jsou uvedeny v kodexu UIC 596-6. Technický kód sestává z kódu kompatibility vozu (1 písmeno) a čísla standardního profilu kombinované přepravy (2 číslice, pro šířku $\leq 2\,550$ mm nebo 3 číslice pro šířku $> 2\,550 \leq 2\,600$ mm).	J
1.1.1.1.3.6	Profil sklonu	[NN.N] [NNN.NN + řetězec znaků]	Podélné sklony (vyjádřený v mm na m, tj. mm/m) a místa, kde se sklon mění. Kilometry nebo míle vztažené k identifikaci tratě v obvyklém směru jízdy. Údaje se uvádějí formou řetězce informací: sklon-místo-sklon-místo-...-sklon.	P
1.1.1.1.3.7	Minimální poloměr směrového oblouku	[NNNNN]	Poloměr nejmenšího směrového oblouku v úseku.	P
1.1.1.1.4	Parametry koleje			
1.1.1.1.4.1	Jmenovitý rozchod koleje	[NNNN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Hodnota v milimetrech, která udává rozchod koleje. V případě koleje s větším počtem kolejnic se zveřejní zvlášť soubor údajů pro každý pár kolejnic jako pro samostatnou kolej.	P
1.1.1.1.4.2	Nedostatek převýšení	[NNN]	Maximální nedostatek převýšení v milimetrech určený jako rozdíl mezi použitým převýšením koleje a vyšším rovnovážným převýšením, pro které byla trať navržena. V případě bočního zrychlení např. $1,0 \text{ m/s}^2$ lze zveřejnit hodnotu 153 mm.	P
1.1.1.1.4.3	Existence provozních mezních hodnot ekvivalentní konicity	[A + odkaz/N]	Ekvivalentní konicita je tangens úhlu kužele dvojkolí s kuželovým jízdním obrysem, jehož příčný pohyb má stejnou kinematickou vlnovou délku jako dané dvojkolí na přímé koleji a v obloucích o velkém poloměru. Provozní mezní hodnoty jsou otevřenou otázkou; odkaz na vnitrostátní předpisy, pokud existují.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.1.4.4	Úklon kolejnice	[1:NN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: 1:20/1:30/1:40	Úhel vyjadřující úklon hlavy kolejnice v koleji ve vztahu k rovině kolejnic (jízdniému povrchu), rovnající se úhlu mezi osou symetrie kolejnice (nebo ekvivalentní symetrické kolejnice, mající týž profil hlavy) a kolmicí na jízdni povrch.	P
1.1.1.1.4.5	Přítomnost štěrků	[A/A + odkaz/N]	Aerodynamický jev, kdy dochází ke zvedání či odletování šterku, který souvisí s HS TSI pro rychlosti vyšší než 190 km/h. Odletování šterku je v HS INF TSI otevřený otázkou. Pokud existují vnitrostátní předpisy, uveďte se odkaz.	P – TEN HS
1.1.1.1.5	Výhybky a výhybkové konstrukce			
1.1.1.1.5.1	Soulad provozních hodnot výhybek a výhybkových konstrukcí s TSI	[A/N + odkaz]	Výhybky a výhybkové konstrukce se udržují na provozním mezním rozměru uvedeném v TSI. Pokud se u stávajících tratí uplatňují méně přísné hodnoty než v TSI, zvolí se možnost „ne“ a uveďte se odkaz na dokument obsahující podrobné specifikace.	P – stávající
1.1.1.1.5.2	Minimální průměr kol pro dvojité srdcovky	[NNN]	Maximální délka nevedeného místa ve dvojité pevné srdcovce vychází z minimálního průměru kola v provozu. Pokud je hodnota nižší než v TSI, je to u tratí nevyhovujících TSI třeba uvést. Průměr se uvádí v milimetrech.	J – stávající
1.1.1.1.6	Odolnost koleje vůči provoznímu zatížení			
1.1.1.1.6.1	Maximální zpomalení vlaku	[N.N]	Mezní hodnota odolnosti koleje v podélném směru na stávajících tratích nevyhovujících TSI, která se udává jako maximální povolené zpomalení vlaku a vyjadřuje se v metrech za sekundu na druhou (m/s ²).	J – stávající
1.1.1.1.6.2	Použití brzd na principu vířivých	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: povoleno/ povoleno pouze u záchranné brzdy)/nepovoleno	Omezení při používání brzd na principu vířivých proudů.	P
1.1.1.1.6.3	Použití magnetických brzd	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: povoleno/ povoleno pouze u záchranné brzdy)/nepovoleno	Omezení při používání magnetických brzd.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.1.7	Bezpečnost a ochrana zdraví a životního prostředí			
1.1.1.1.7.1	Požadovaná požární kategorie kolejového vozidla	[A] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: N/A/B	Stanovená pravděpodobnost, že osobní vlak s požárem na palubě bude schopen pokračovat v provozu po stanovenou dobu podle SRT TSI a CR LOC&PAS TSI Žádána (N) v případě krátkých tunelů nebo na vyvýšených úsecích koleje kratších než 1 km.	P – TSI J – stávající
1.1.1.1.7.2	Požadovaná vnitrostátní požární kategorie kolejového vozidla	[řetězec znaků]	Stanovená pravděpodobnost, že osobní vlak s požárem na palubě bude schopen pokračovat v provozu po stanovenou dobu podle vnitrostátních předpisů, pokud existují.	J – stávající
1.1.1.1.7.3	Použití mazání žlábků	[A] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: požadováno/ povoleno/ zakázáno	Použití palubního zařízení na mazání žlábků je požadováno povoleno/zakázáno.	P – TEN CR P – mimo TEN
1.1.1.1.7.4	Přítomnost úrovnových přejezdů	[A/N]	Přítomnost úrovnových přejezdů na úseku tratě.	P – TEN CR P – mimo TEN
1.1.1.1.7.5	Povolené zrychlení na úrovnovém přejezdu	[N.N]	Mezní hodnota zrychlení vlaku, pokud zastaví v blízkosti úrovnového přejezdu, vyjádřená v m/s^2 , pokud je vnitrostátními předpisy stanovena.	J – TEN CR J – mimo TEN
1.1.1.1.8	Tunel			
1.1.1.1.8.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice 2001/14/ES).	P
1.1.1.1.8.2	Identifikace tunelu	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace tunelu nebo jedinečné číslo tunelu v rámci členského státu.	J
1.1.1.1.8.3	Začátek tunelu	[WGS84 + NNN.NN + řetězec znaků]	Zeměpisné souřadnice podle standardního Světového geodetického systému (WGS) a kilometry nebo míle vztažené k identifikaci trati na začátku tunelu.	P
1.1.1.1.8.4	Konec tunelu	[WGS84 + NNN.NN + řetězec znaků]	Zeměpisné souřadnice podle standardního Světového geodetického systému (WGS) a kilometry nebo míle vztažené k identifikaci trati na konci tunelu.	P
1.1.1.1.8.5	Prohlášení ES o ověření tunelu (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES ve vyhovující požadavkům na formát uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.1.8.6	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro tunel (SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající
1.1.1.1.8.7	Délka tunelu	[NNNNN]	Skutečná délka tunelu (v metrech) od portálu k portálu ve výšce temena kolejnice. Nutné pouze u tunelů o délce 100 m a více.	P
1.1.1.1.8.8	Plocha průřezu	[NNN]	Nejmenší skutečná plocha průřezu (v metrech čtverečních) tunelu.	P
1.1.1.1.8.9	Existence nouzového plánu	[A/N]	Plán vypracovaný pro každý tunel pod vedením provozovatele infrastruktury, případně ve spolupráci se železničními podniky, záchrannými složkami a příslušnými orgány. Plán odpovídá poskytnutému zařízení pro evakuaci, řízenou evakuaci a záchranu (SRT TSI, rozhodnutí Komise 2008/163/ES).	P – TSI J – stávající
1.1.1.2	Subsystém „energetika“			
1.1.1.2.1	Prohlášení o ověření koleje			
1.1.1.2.1.1	Prohlášení ES o ověření koleje (ENE)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES ve vyhovující požadavkům na formát, uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P-TSI
1.1.1.2.1.2	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro koleje (ENE)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající
1.1.1.2.2	Nadzemní trolejové vedení			
1.1.1.2.2.1	Systém dodávky energie (napětí a frekvence)	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: not electrified (neelektrifikováno)/ AC 25 kV-50Hz/ AC 15 kV-16,7Hz/ DC 3 kV/DC 1,5 kV/ DC (Specific Case FR) (zvláštní případ FR)/DC 750 V/jiné – uvedte hodnoty jmenovitého napětí a frekvence a jejich rozsahy	Jmenovité napětí a frekvence, pokud odpovídají normě EN 50163:2004. Pokud je rozsah uvedený v normě EN překročen, zveřejní se hodnota maximálního stálého napětí (maximální hodnota uvedená v závorce).	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.2.2.2	Maximální proud spotřebovávaný vlakem	[NNNN]	Maximální přípustný proud spotřebovávaný vlakem, uvádí se v ampérech (A).	P
1.1.1.2.2.3	Maximální proud při stání na jeden sběrač	[NNN]	Maximální přípustný proud spotřebovávaný vlakem při stání u systémů na stejnosměrný proud, uvádí se v ampérech (A).	P
1.1.1.2.2.4	Existence povolení pro rekuperační brzdění	[A/N]	Je nebo není povoleno rekuperační brzdění.	P
1.1.1.2.2.5	Jmenovitá výška trolejového drátu	[N.NN]	Jmenovitá výška trolejového drátu v místě podpěry za obvyklých podmínek, uvádí se v metrech.	P – TSI
1.1.1.2.2.6	Maximální výška trolejového drátu	[N.NN]	Maximální výška trolejového drátu v místě podpěry za obvyklých podmínek, uvádí se v metrech.	P – TEN HS P – TEN CR P – mimo TEN
1.1.1.2.2.7	Minimální výška trolejového drátu	[N.NN]	Minimální výška trolejového drátu v místě podpěry za obvyklých podmínek, uvádí se v metrech.	P – TEN HS P – TEN CR P – mimo TEN
1.1.1.2.3	Sběrač			
1.1.1.2.3.1	Povolené hlavy sběrače	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: 1 950 mm (Type1)/ 1 950 mm (Type2)/ 1 950 mm (PL)/ 1 800 mm (NO,SE)/ 1 600 mm (EP)/ 1 600 mm (GB,CTRL)/ 1 600 mm (GB)/ 1 450/jiné – upřesněte)	Jedna nebo více hlav sběrače podle RST TSI nebo EN 50367:2006.	P
1.1.1.2.3.2	Požadavky na počet vztyčených sběračů a vzdálenost mezi nimi	[řetězec znaků]	Maximální počet vztyčených sběračů povolený na trati. Minimální vzdálenost os hlav sběračů v případě, že jsou vztyčeny dva (a více) sběrače, udává se v metrech. Uvádějí se hodnoty pro „maximální povolenou rychlost“ v úseku.	P
1.1.1.2.3.3	Povolený materiál sběrné lišty	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: Copper (měď)/plain carbon (čistý uhlík)/carbon with additive material (uhlík s přídatným materiálem)/carbon with cladded copper (uhlík s měděnými pláty)/others (jiné)	Jeden nebo více materiálů sběrné lišty, jejichž používání na trati je povoleno.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.2.4	Úseky oddělující nadzemní trolejové vedení			
1.1.1.2.4.1	Oddělení fází	[A + odkaz/N]	Pokud v úseku tratě dochází k oddělování fází, uveďte se odkaz na jeho podrobný popis.	P
1.1.1.2.4.2	Oddělení soustav	[A + odkaz/N]	Pokud v úseku tratě dochází k oddělování soustav, uveďte se odkaz na jeho podrobný popis.	P
1.1.1.2.5	Požadavky na kolejová vozidla			
1.1.1.2.5.1	Požadováno omezení proudu ve vlaku	[A/N]	Požadavek na palubní zařízení umožňující nastavit maximální proud spotřebovávaný vlakem.	P – TEN CR P – mimo TEN
1.1.1.2.5.2	Povolená střední přítláčná síla	[řetězec znaků] nebo [NNN]	Střední přítláčná síla povolená na trati. Síla se udává buď v podobě předem definované křivky, nebo jako hodnota v newtonech.	P
1.1.1.2.5.3	Požadováno automatické stahovací zařízení	[A/N]	U vozidla požadováno automatické stahovací zařízení podle normy EN 50206-1.	P
1.1.1.3	Subsystém „řízení a zabezpečení“			
1.1.1.3.1	Prohlášení o ověření koleje			
1.1.1.3.1.1	Prohlášení ES o ověření koleje (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES ve vyhovující požadavkům na formát, uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.1.1.3.1.2	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro koleje (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající
1.1.1.3.2	Třída A –Zabezpečovací zařízení vlaku (ETCS)			
1.1.1.3.2.1	Úroveň ETCS	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: žádná/1/2/3	Pomocí úrovně ERTMS/ETCS se vyjadřují možné provozní vztahy mezi kolejí a vlakem. Stanovení úrovně v zásadě souvisí s použitým zařízením na trati, s tím, jakým způsobem se informace z trati dostanou k palubnímu zařízení, a s tím, které funkce se zpracovávají podél trati a které v palubním zařízení.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.3.2.2	Základní linie ETCS. verze (x.y)	[N.N.N] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0	Podél trati je instalována základní linie ETCS (verze v závorce není plně slučitelná).	P
1.1.1.3.2.3	K přístupu na trať nutný systém ETCS s mezilehlým přenosem	[A/N]	Podmínkou přístupu do sítě je mezilehlý přenos.	J
1.1.1.3.2.4	Na traťovém zařízení instalován ETCS s mezilehlým přenosem	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: None (žádný) Loop (smyčka) GSM-R Loop & GSM-R (smyčka a GSM-R)	Informace o zařízení instalovaném podél trati, které je schopno přenášet informace mezilehlým přenosem pomocí smyčky nebo GSM-R pro zařízení úrovně 1.	J
1.1.1.3.2.5	Zavedena vnitrostátní aplikace ETCS	číslo z předem definovaného seznamu	Prostředkem k přenosu dat mezi vlakem a kolejí a naopak ve vnitrostátních aplikacích je paket 44, který využívá zařízení k přenosu dat v rámci ETCS. Hodnoty NID_XUSER vede agentura ERA v dokumentu o proměnných ETCS, k dispozici na webových stránkách ERA. Na traťovém zařízení instalována vnitrostátní aplikace.	J
1.1.1.3.2.6	Existence provozních omezení nebo podmínek	[A + odkaz/N]	Omezení nebo podmínky vycházející z částečného souladu s CCS TSI.	J
1.1.1.3.2.7	Volitelné funkce ETCS	[řetězec znaků]	Použití těchto volitelných funkcí ETCS může zlepšit provoz na trati. Slouží pouze pro informaci a nejsou podmínkou přístupu do sítě.	J
1.1.1.3.3	Třída A – Rádio (GSM-R)			
1.1.1.3.3.1	Verze GSM-R	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: žádná/1/2/3 žádný, 6/14, 7/15	Číslo verze GSM-R instalované na traťovém zařízení podle FRS a SRS.	P
1.1.1.3.3.2	Minimální počet aktivních mobilních zařízení GSM-R pro přenos dat ve vlaku	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: žádná/1/2/3	Počet mobilních zařízení pro přenos dat nutný pro bezproblémový provoz vlaku. Není nezbytné pro bezpečnost a nehraje úlohu v interoperabilitě.	P
1.1.1.3.3.3	Volitelné funkce GSM-R	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: (přeshraniční manuální)/ (přeshraniční balíza)/ (přeshraniční rádio)/...	Použití těchto volitelných funkcí GSM-R může zlepšit provoz na trati. Slouží pouze pro informaci a nejsou podmínkou přístupu do sítě.	J

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.3.4	Třída A – Systém detekce vlaků			
1.1.1.3.4.1	Přítomnost systému detekce vlaků třídy A	[A + odkaz/N]	Otevřená otázka; odkaz na vnitrostátní předpisy, pokud existují.	J
1.1.1.3.5	Třída B – Zabezpečovací zařízení vlaku			
1.1.1.3.5.1	Instalovány systémy zabezpečení vlaků a řídicí a výstražné systémy třídy B a/nebo jiné (systém a případně verze)	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: LZB DE/LZB Spanělsko/LZB AT/TVM430/PZB 90/ (jiné – upřesněte)	Na traťovém zařízení instalovány zabezpečovací systémy vlaku a řídicí a výstražné systémy třídy B a/nebo jiné v běžném provozu.	P
1.1.1.3.5.2	Ve vlaku nutný více než jeden zabezpečovací, řídicí a výstražný systém třídy B nebo jiný	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: KVB/ (jiné – upřesněte)	Ve vlaku je požadován více než jeden zabezpečovací, řídicí a výstražný systém třídy B nebo jiný; systémy musejí fungovat současně.	P
1.1.1.3.6	Třída B - Rádio			
1.1.1.3.6.1	Instalované radiosystémy třídy B nebo jiné (systém a případně verze)	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: radiosystémy UIC, kapitola 1-4)/BR 1845/VR vlakový rádiový systém VR/ jiné – upřesněte	Na traťovém zařízení instalovány radiosystémy třídy B nebo jiné v běžném provozu.	P
1.1.1.3.7	Přechody mezi systémy			
1.1.1.3.7.1	Existence přepínání mezi různými zabezpečovacími, řídicími a výstražnými systémy	[A + odkaz/N]	Přepínání mezi systémy ETCS/třídy B a třídy B/třídy B za provozu. Instalace závisí na místních podmínkách.	J – stávající
1.1.1.3.7.2	Existence přepínání mezi různými radiosystémy	[A + odkaz/N]	Přepínání mezi radiosystémy GSM-R/třídy B, třídy B/třídy B a žádným komunikačním systémem za provozu. Instalace závisí na místních podmínkách.	J – stávající

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.3.8	Třída B – Systémy detekce vlaků			
1.1.1.3.8.1	Typy systémů detekce vlaků	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: kolejový obvod/ detektor kol/ smyčka	Instalované typy systému detekce vlaků. Pomáhá rychle zjistit, které parametry týkající se detekce vlaků platí pro konkrétní úsek železniční tratě (pro některé typy systémů detekce vlaků neplatí některé parametry).	P
1.1.1.3.8.2	Maximální povolená vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami	[NNNNN]	Vzdálenost se uvádí v milimetrech. Vztahuje se k minimální délce úseku detekce vlaků. Tento požadavek se vztahuje k minimální délce výstražného úseku, aby ho vozidlo nebo souprava nepřemostily a detekční systém ho nehlásil jako „prázdný“.	P
1.1.1.3.8.3	Minimální povolená vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami	[NNNN]	Vzdálenost se uvádí v milimetrech. Vztahuje se k počítači náprav nebo kolovému čidlu, eventuálně ke zvláštním případům. Počítače náprav musí být schopny rozlišit detekci nápravy dvěma po sobě jdoucími počítači v dostatečně velkém rozlišení; jinak dochází k početní chybě.	P
1.1.1.3.8.4	Minimální povolená vzdálenost mezi první a poslední nápravou	[NNNN]	Vzdálenost se uvádí v milimetrech. Vztahuje se ke kolejovým obvodům nebo příslušným zvláštním případům. V elektrických spojích mezi sousedními kolejovými obvody může být oblast, kde není detekce nápravy vozidla zajištěna.	P
1.1.1.3.8.5	Maximální povolená délka čela vozidla	[NNNN]	Délka se uvádí v milimetrech. Vztahuje se ke kolejovým obvodům a počítačům náprav. Systém detekce vlaků je schopen detekovat první nápravu vozidla dříve, než čelo vozidla dosáhne nebezpečného místa před ním, a stejně tak poslední nápravu dříve, než vlak nebezpečné místo opustí. „Čelem“ se rozumí oba konce (přední a zadní) vozidla nebo vlaku.	P
1.1.1.3.8.6	Minimální povolená šířka obruče kola	[NNN]	Šířka se uvádí v milimetrech. Vztahuje se k počítačům náprav, pedálům a kolejnicovým spínačům. Detekční pole počítače náprav je ovlivněno projíždějícím kolem. Obruč musí být dostatečně široká, aby kolo ovlivnila dostatečně a detekce proběhla správně.	P
1.1.1.3.8.7	Minimální povolený průměr kola	[NNN]	Průměr se uvádí v milimetrech. Slučitelnost s počítači náprav. Velikost ovlivněné oblasti (na povrchu okolku kola) detekčního pole počítače náprav souvisí s průměrem kola.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.3.8.8	Minimální povolená tloušťka žlábků	[NN.N]	Tloušťka se uvádí v milimetrech. Slučitelnost s počítači náprav, pedály a kolejnicovými spínači. Detekční pole počítače náprav je ovlivněno projíždějícím kolem. Tloušťka žlábků musí být dostatečná, aby kolo dostatečně ovlivnila a detekce proběhla správně.	P
1.1.1.3.8.9	Minimální povolená výška žlábků	[NN.N]	Výška se uvádí v milimetrech. Slučitelnost s počítači náprav, pedály a kolejnicovými spínači. Detekční pole počítače náprav je ovlivněno projíždějícím kolem. Výška okolku musí být dostatečná, aby kolo dostatečně ovlivnila a detekce proběhla správně.	P
1.1.1.3.8.10	Maximální povolená výška okolku	[NN.N]	Výška se uvádí v milimetrech. Slučitelnost s počítači náprav, pedály a kolejnicovými spínači. Detekční pole počítače náprav je ovlivněno projíždějícím kolem. U výšky okolku je třeba vymežit rozsah rozměrů $Sh(\min) - Sh(\max)$.	P
1.1.1.3.8.11	Minimální povolená hmotnost na nápravu	[N.N]	Hmotnost se udává v tunách. Slučitelnost s kolejovými obvody, pedály a kolejnicovými spínači. Minimální hmotnost na nápravu aktivuje pedály a kolejnicové spínače. Minimální hmotnost na nápravu má také pozitivní vliv na odpor mezi kolem a kolejí, což je důležité pro fungování kolejových obvodů.	P
1.1.1.3.8.12	Existence předpisů týkajících se volného prostoru bez kovů v okolí kol	[A + odkaz/N]	Slučitelnost s kolovými čidly pro počítače náprav. Počítače náprav fungují na principu deformace elektromagnetického pole. Deformace by měla nastat pouze při průjezdu kola, nikoli při průjezdu okolních součástí kolejového vozidla. Otevřená otázka; odkaz na vnitrostátní předpisy, pokud existují.	P
1.1.1.3.8.13	Existence předpisů týkajících se kovové hmoty vozidla	[A + odkaz/N]	Slučitelnost s indukčními smyčkami. Kovová hmota ovlivňuje smyčkové detekční systémy. Otevřená otázka; odkaz na vnitrostátní předpisy, pokud existují.	P
1.1.1.3.8.14	Požadovány feromagnetické vlastnosti materiálu kol	[A/N]	Slučitelnost s kolovými čidly pro počítače náprav. Tato vlastnost je nutná pro vznik deformace elektromagnetického pole počítačů náprav, aby se zajistila správná detekce. Požadavek v CCS TSI není přesný.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.3.8.15	Maximální povolená impedance mezi dvěma protilehlými koly dvojkolí	[N.NN]	Impedance se udává v ohmech (Ω). Slučitelnost s kolejovými obvody. Kolejový obvod dokáže kolejové vozidlo detekovat pouze tehdy, nepřesáhne-li impedance mezi kolejnicemi určitou hodnotu. Tato hodnota je dána hodnotou impedance protilehlých kol dvojkolí a přechodového odporu mezi povrchem kola a kolejnice. Zde uvedený požadavek na styčnou plochu se vztahuje pouze na elektrický odpor mezi provozními plochami protilehlých kol dvojkolí.	P
1.1.1.3.8.16	Minimální povolená impedance mezi sběračem a koly	[N.NN]	Impedance se udává v ohmech (Ω). Slučitelnost s kolejovými obvody. U detekčních systémů na principu kolejových obvodů mohou harmonické složky, vyvolané systémem dodávky energie, interferovat a přes trolejové vedení může dojít k přechodu z jedné kolejnice do druhé. Dostatečně vysoká impedance vozidla tomu zabrání.	P
1.1.1.3.8.17	Maximální posyp pískem	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: 500 g/800 g/(jiný – upřesněte)	Udává se maximální posyp za 30 sekund. Slučitelnost s kolejovými obvody. Příliš mnoho písku způsobuje na kolejích vybavených kolejovými obvody riziko, že vlaky nebudou detekovány.	P
1.1.1.3.8.18	Požadována možnost posypu pískem strojvedoucím	[A/N]	Slučitelnost s kolejovými obvody v místech, kde posyp pískem není povolen.	P
1.1.1.3.9	Parametry týkající se elektromagnetických interferencí			
1.1.1.3.9.1	Existence předpisů týkajících se zpětného proudu v kolejnicích	[A + odkaz/N]	Slučitelnost s kolejovými obvody a detektory kol v počítačích náprav. Harmonické složky v trakčním proudu v kolejnicích mohou interferovat se složkami v kolejových obvodech. Stejnoseměrný proud v kolejnicích může nasycit detektory v počítačích náprav a vyřadit je z provozu. Otevřená otázka; odkaz na vnitrostátní předpisy, pokud existují.	P
1.1.1.3.9.2	Existence předpisů týkajících se elektrických, magnetických a elektromagnetických polí	[A + odkaz/N]	Slučitelnost s detektory kol. Elektromagnetická pole vyvolaná kolejovými vozidly mohou narušovat fungování počítačů náprav a detektorů kol. Otevřená otázka; odkaz na vnitrostátní předpisy, pokud existují.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.1.1.3.10	Traťový systém pro zhoršené podmínky			
1.1.1.3.10.1	Úroveň ETCS pro zhoršené podmínky	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: no/1/2/3	Systém pro zhoršené podmínky. V případě selhání úrovně ETCS pro běžný provoz lze na pohyb vlaku dohlížet na jiné úrovni ETCS. Příklad: Úroveň 1 jako režim pro zhoršené podmínky úrovně 2.	P
1.1.1.3.10.2	Vlakové zabezpečovací, řídicí a výstražné systémy třídy B pro zhoršené podmínky	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: LZB DE/LZB Spain/LZB AT/TVM430/PZB 90/others (specify) (jiné – upřesněte)	Systém pro zhoršené podmínky. V případě selhání systému ETCS pro běžný provoz lze na pohyb vlaku dohlížet jiným způsobem. Příklad: provoz vlaku zabezpečen systémem třídy B a/nebo traťovými návěstidly.	P
1.1.1.3.11	Parametry týkající se brzd			
1.1.1.3.11.1	Požadovaný minimální brzdňvý výkon	[A + odkaz/N]	Pro výpočet brzdňných křivek za účelem dohledu nad rychlostí. Požadavek týkající se brzdňného výkonu může záviset na: — vzdálenosti mezi dvěma sousedními návěstidly (délka úseku koleje) — rychlosti vlaku — hmotnosti vlaku — podélném sklonu.	J
1.1.1.3.12	Další parametry týkající se řízení a zabezpečení (CCS)			
1.1.1.3.12.1	Podpora naklápení	[A + odkaz/N]	Podpora naklápečí funkce umožňuje rychlejší jízdu v obloucích a zkracuje jízdní dobu na trati vybavené systémem ETCS (využití zvláštní kategorie vlaků „naklápečí vlak“ pro vlaky vybavené systémem ETCS); bez podpory této funkce se i naklápečí vlaky vybavené systémem ETCS pohybují jako běžné vlaky s přísnějšími rychlostními omezeními v obloucích.	J
1.2	DOPRAVNA			
1.2.0.0.0	Obecné informace			
1.2.0.0.0.1	Název dopravný	[řetězec znaků]	Název vztahující se obvykle k městu nebo vesnici, popřípadě k účelu řízení dopravy.	J
1.2.0.0.0.2	Identifikační kód dopravný	[AANNNNNNNNNNNNNNN]	Kód vytvořený v rámci strategického evropského prováděcího plánu pro účely TAF TSI, jak je uvedeno v CEN CWA15541: květen 2006. Skládá se ze dvou písmen, která představují kód země, a čtrnácti písmen, která tvoří místní kód.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.2.0.0.3	Vnitrostátní identifikační kód dopravní	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace dopravní nebo jedinečné číslo dopravní v rámci členského státu.	J
1.2.0.0.4	Typ dopravní	[řetězec znaků] výběr více možností z předem definovaného seznamu: station (stanice)/ passenger stop (osobní zastávka)/freight terminal (nákladové nádraží)/junction (odbočná stanice)/ shunting yard (posunovací nádraží)/other (specify) (jiné – upřesněte)	Typ zařízení vztahující se k jeho převládající provozní funkci/převládajícím provozním funkcím.	P
1.2.0.0.5	Poloha dopravní	[WGS84 + NNN.NN + řetězec znaků]	Zeměpisné souřadnice podle standardního světového geodetického systému (WGS) a kilometry nebo míle vztažené k identifikaci tratě, které vymezují polohu dopravní. Obvykle se nachází ve středu dopravní.	P
1.2.1	KOLEJ			
1.2.1.0.0	Obecné informace			
1.2.1.0.0.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice 2001/14/ES).	P
1.2.1.0.0.2	Identifikace koleje	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace koleje nebo jedinečné číslo koleje v rámci dopravní.	P
1.2.1.0.1	Prohlášení o ověření koleje			
1.2.1.0.1.1	Prohlášení ES o ověření koleje (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.2.1.0.1.2	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro koleje (INF)	[CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající
1.2.1.0.2	Výkonové parametry			
1.2.1.0.2.1	Typ trati	[RN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: I/II/III/IV/V/VI/VII	Význam tratě (hlavní či jiná) a způsob dosažení parametrů nezbytných pro interoperabilitu (nová nebo modernizovaná) podle CR INF TSI Tento parametr se vztahuje pouze na dopravní na tratích TEN.	P – TEN HS P – TEN CR

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.2.1.0.2.2	Druh přepravy	[A] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: P/F/M	U kategorie trati v TSI označuje převládající typ přepravy v cílovém systému a příslušné základní parametry (osobní, nákladní, smíšená) podle CR INF TSI. Tento parametr se vztahuje také na dopravní na tratích mimo TEN.	P
1.2.1.0.3	Návrh trasy tratě			
1.2.1.0.3.1	Interoperabilní rozchod	[AA] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: GA/GB/GC	Rozchody GA, GB nebo GC definované v příloze C normy EN 15273-3:2009.	P
1.2.1.0.3.2	Mezinárodní rozchod	[řetězec znaků]	Vícestranně stanovený rozchod (příloha D oddíly D.1 až D.3 normy EN 15273-3:2009) nebo mezinárodní rozchod (příloha C oddíl C.2.1 normy EN 15273-3:2009) jiný než GA, GB a GC.	P
1.2.1.0.3.3	Vnitrostátní rozchody	[řetězec znaků]	Domácí rozchod uvedený v normě 15273-3:2009 nebo jiný místní rozchod.	J
1.2.1.0.4	Parametry koleje			
1.2.1.0.4.1	Jmenovitý rozchod koleje	[NNNN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Jediná hodnota v milimetrech, která udává rozchod koleje. V případě koleje s větším počtem kolejnic se zveřejní zvlášť soubor údajů pro každý pár kolejnic jako pro samostatnou kolej.	P
1.2.1.0.5	Tunel			
1.2.1.0.5.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice 2001/14/ES).	P
1.2.1.0.5.2	Identifikace tunelu	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace tunelu nebo jedinečné číslo tunelu v rámci členského státu.	J
1.2.1.0.5.3	Prohlášení ES o ověření tunelu (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.2.1.0.5.4	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro tunel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.2.1.0.5.5	Délka tunelu	[NNNNN]	Skutečná délka tunelu (v metrech) od portálu k portálu ve výšce temena kolejnice. Nutné pouze u tunelů o délce 100 m a více.	J
1.2.1.0.5.6	Existence nouzového plánu	[A/N]	Plán vypracovaný pro každý tunel pod vedením provozovatele infrastruktury, popřípadě ve spolupráci se železničními podniky, záchrannými složkami a příslušnými orgány. Plán odpovídá poskytnutému zařízení pro evakuaci, řízenou evakuaci a záchranu (SRT TSI, rozhodnutí 2008/163/ES).	P – TSI J – stávající
1.2.1.0.6	Nástupiště			
1.2.1.0.6.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice 2001/14/ES).	P
1.2.1.0.6.2	Identifikace nástupiště	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace nástupiště nebo jedinečné číslo nástupiště v rámci dopravy.	P
1.2.1.0.6.3	Klasifikace nástupiště	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: HS TEN/CR TEN/ mimo TEN	Nástupiště je provozováno jako součást HS TEN, CR TEN nebo mimo TEN.	P
1.2.1.0.6.4	Uplatňování požadavků souvisejících s osobami s omezenou schopností pohybu	[A/N]	Informace, zda nástupiště vyhovuje PRM TSI.	P
1.2.1.0.6.5	Prohlášení ES o ověření nástupiště (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.2.1.0.6.6	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro nástupiště (INF/PRM)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající
1.2.1.0.6.7	Užitná délka nástupiště	[NNNN]	Maximální souvislá délka (v metrech) části nástupiště, před kterou má vlak v běžném provozu zastavit a umožnit cestujícím nastoupit a vystoupit z vlaku, včetně tolerance zabrzdění (CR INF TSI).	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.2.1.0.6.8	Výška nástupiště	[NNNN] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: 550/760/jiné – upřesněte	Vzdálenost mezi horní plochou nástupiště a jízdním povrchem sousední koleje. Jedná se o jmenovitou hodnotu vyjádřenou v milimetrech.	P
1.2.1.0.6.9	Pevná zařízení pro rozjezd vlaku od nástupiště	[řetězec znaků]	Pevná zařízení jako zrcadla a průmyslové kamery, která tvoří součást zabezpečovacího zařízení a umožňují železničním zaměstnancům na nástupišti sdělit průvodcím vlaku, kdy mají zavřít dveře a kdy jsou dveře zavřené a vlak se může rozjet.	J
1.2.1.0.6.10	Existence zařízení pro nastupování na nástupišti	[A/N]	Informace, zda je na nástupišti zařízení usnadňující nástup do vlaku.	P
1.2.2	VEDLEJŠÍ KOLEJ			
1.2.2.0.0	Obecné informace			
1.2.2.0.0.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice 2001/14/ES).	P
1.2.2.0.0.2	Identifikace vedlejší koleje	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace vedlejší koleje nebo jedinečné číslo vedlejší koleje v rámci dopravy.	P
1.2.2.0.0.3	Klasifikace vedlejší koleje	[řetězec znaků] výběr jedné možnosti z předem definovaného seznamu: HS TEN/CR TEN/ mimo TEN	Vedlejší kolej je provozována jako součást HS TEN, CR TEN nebo mimo TEN.	P
1.2.2.0.1	Prohlášení o ověření vedlejší koleje			
1.2.2.0.1.1	Prohlášení ES o ověření vedlejší koleje (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES vyhovující požadavkům na formát, který je uveden v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.2.2.0.1.2	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro vedlejší kolej (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát uvedeným v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.2.2.0.2	Výkonnostní parametr			
1.2.2.0.2.1	Užitná délka vedlejší koleje	[NNNN]	Celková délka vedlejší/odstavné koleje, kde mohou vlaky bezpečně parkovat, v metrech.	P
1.2.2.0.3	Návrh trasy tratě			
1.2.2.0.3.1	Maximální podélný sklon odstavné koleje	[N.N]	Hodnota podélného sklonu přesahující mezní hodnotu 2,5 uvedenou v TSI, v milimetrech na metr (mm/m).	J – stávající
1.2.2.0.3.2	Minimální poloměr směrového oblouku	[NNN]	Hodnota poloměru (v metrech), pokud je nižší než minimální hodnota uvedená v CR INF TSI, na tratích nevyhovujících požadavkům TSI.	J – stávající
1.2.2.0.3.3	Minimální poloměr zaoblení lomu sklonu	[NNN]	Hodnota poloměru (v metrech), pokud je nižší než minimální hodnota uvedená v CR INF TSI, na tratích nevyhovujících požadavkům TSI.	J – stávající
1.2.2.0.4	Pevná zařízení pro provozní ošetřování vlaků			
1.2.2.0.4.1	Zařízení na vyprazdňování toalet	[A + odkaz/N]	Typ zařízení na vyprazdňování toalet (pevné zařízení pro provozní ošetřování vlaků), jak je definován v INF TSI. Pokud ano, odkaz na externí dokument.	P
1.2.2.0.4.2	Zařízení pro čištění exteriéru vlaků	[A + odkaz/N]	Typ zařízení pro čištění exteriéru vlaků (pevné zařízení pro provozní ošetřování vlaků), jak je definován v INF TSI. Pokud ano, odkaz na externí dokument.	P
1.2.2.0.4.3	Zařízení na doplňování vody	[A + odkaz/N]	Typ zařízení na doplňování vody (pevné zařízení pro provozní ošetřování vlaků), jak je definován v INF TSI. Pokud ano, odkaz na externí dokument.	P
1.2.2.0.4.4	Zařízení na doplňování paliva	[A + odkaz/N]	Typ zařízení na doplňování paliva (pevné zařízení pro provozní ošetřování vlaků), jak je definován v INF TSI. Pokud ano, odkaz na externí dokument.	P
1.2.2.0.4.5	Zařízení na doplňování písku	[A + odkaz/N]	Typ zařízení na doplňování písku (pevné zařízení pro provozní ošetřování vlaků). Pokud ano, odkaz na externí dokument.	P
1.2.2.0.4.6	Elektrické přípojky	[A + odkaz/N]	Typ elektrické přípojky (pevné zařízení pro provozní ošetřování vlaků), jak je definován v INF TSI. Pokud ano, odkaz na externí dokument.	P

Číslo	Název	Formát	Definice	povinné [P]/jiné [J]
1.2.2.0.5	Tunel			
1.2.2.0.5.1	Název PI	[řetězec znaků]	Provozovatelem infrastruktury se rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury (čl. 2 písm. h) směrnice 2001/14/ES).	P
1.2.2.0.5.2	Identifikace tunelu	[řetězec znaků]	Jedinečná identifikace tunelu nebo jedinečné číslo tunelu v rámci členského státu.	J
1.2.2.0.5.3	Prohlášení ES o ověření tunelu (SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení ES vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	P – TSI
1.2.2.0.5.4	Prohlášení o prokázání shody stávající infrastruktury pro tunel (SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Jedinečné číslo prohlášení o shodě stávající infrastruktury vyhovující požadavkům na formát, které jsou uvedeny v dokumentu o praktických opatřeních pro předávání dokumentů týkajících se interoperability (ERA/INF/10-2009/INT).	J – stávající
1.2.2.0.5.5	Délka tunelu	[NNNNN]	Skutečná délka tunelu (v metrech) od portálu k portálu ve výšce temena kolejnice. Nutné pouze u tunelů o délce 100 m a více.	J
1.2.2.0.5.6	Existence nouzového plánu	[A/N]	Plán vypracovaný pro každý tunel pod vedením provozovatele infrastruktury, popřípadě ve spolupráci se železničními podniky, záchrannými složkami a příslušnými orgány. Plán odpovídá poskytnutému zařízení pro evakuaci, řízenou evakuaci a záchranu (SRT TSI, rozhodnutí 2008/163/ES).	P – TSI J – stávající

4. POKYNY K POUŽITÍ

4.1 Postupy

Aby registr vyhověl žádostem o údaje, podporuje postupy uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2

Seznam postupů

Získání položek ke zjištění kompatibility trati pro plánovaný vlakový spoj	Získání údajů o technických vlastnostech konkrétní tratě kvůli zjištění kompatibility mezi pevnými zařízeními a kolejovými vozidly podle rozhraní s evropským registrem povolených typů vozidel.
Získání položek k zajištění technické kompatibility pevných zařízení	Získání údajů o technických vlastnostech konkrétního úseku trasy kvůli ověření rozhraní se systémem, na nějž je napojen.

Získání položek k návrhu subsystémů kolejových vozidel	Získání údajů o technických vlastnostech určité části sítě kvůli zajištění shody při návrhu a povolování vozidel k uvedení do provozu na úrovni typu.
Získání položek ke sledování interoperability železniční sítě EU	Získání údajů o technických vlastnostech konkrétních částí sítí kvůli pravidelnému sledování vývoje interoperabilní sítě EU, pokud jde o klíčové výkonové ukazatele.

4.2 Revize

Členské státy pravidelně aktualizují položky v registru, a to nejméně každé tři měsíce. Jedna aktualizace by měla případně na okamžik zveřejnění výročního prohlášení o síti.
