

20130030038

МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Врз основа на член 35 став (2) од Законот за интероперабилност во железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија” бр. 17/11) министерот за транспорт и врски донесе

П РА В И Л Н И К ЗА ФОРМАТА И СОДРЖИНАТА, КАКО И НАЧИНОТ НА ВОДЕЊЕ НА РЕГИСТАРОТ НА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА ИНФРАСТРУКТУРА (*)

Член 1

Со овој правилник се пропишува формата и содржината, како и начинот на водење на Регистарот на железничката инфраструктура.

Член 2

Формата и содржината на Регистарот на железничката инфраструктура се дадени во Прилог, кој е составен дел на овој правилник.

Член 3

Регистарот на железничката инфраструктура се води во електронска форма.

Член 4

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија”.

Бр. 01-71/1
3 јануари 2013 година
Скопје

Министер
за транспорт и врски,
Миле Јанакиески, с.р.

* Со овој правилник се врши усогласување со табела 1 од Анексот од Одлуката за спроведување на Комисијата од 1 октомври 2011 година за Општи спецификации на регистарот за железничка инфраструктура (заведен како документ број C(2011) 6383) (Текст со важност за ЕЕО) (2011/633/EУ)

	сообраќај	варијанта од претходно дефинираниот список: П/Т/М (Р/Е/М)	линија за ТСИ на доминантниот сообраќај за целниот систем и соодветните основни параметри (патнички/товарен/мешан) како што е дефинирано во ТСИ за железничка инфраструктура и на конвенционалниот железнички систем. Овој параметар се применува во однос на железнички линии надвор од ТЕН.	
1.1.1.1.2.3	Дозволено оптоварување	[Карактери во низа]	Резултатот од процесот на класификација утврден во EN 15528:2008 (Прилог А) и наведен во стандардот "Категорија на железничка линија". Тоа ја претставува способноста на железничката инфраструктура за издржување на вертикално оптоварување, предизвикано од возила на железничката линија или на делницата за редовни услуги како комбинација од категоријата на железничката линија по EN со дозволената брзина во согласност со Прилог Д (Annex E) или Прилог Б (Annex C) од ТСИ (категорија на железничка линија – брзина, примери: E5-100, D4xL-100).	3
1.1.1.1.2.4	Максимална дозволена брзина	[NNN]	Номинална максимална оперативна брзина на железничка линија како резултат на карактеристиките на потсистемите ИНФ, ЕНЕ и ККС, изразена во километри / час.	3

1.1.1.1.2.5	Температурни граници	Избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: T1 (-25 до +40) T2 (-40 до +35) T3 (-25 до +45) Tx (-40 до +50)	Температурни граници во согласност со EN 50125-1:1999, клаузула 4.3 за неограничен пристап до железничка линија.	3
1.1.1.1.2.6	Максимална надморска височина	[NNNN]	Највисоката точка на делницата од железничка линија над морското ниво во однос на нивото на Амстердам (НАП). НАП е вертикално ниво коешто се користи во голем дел од Европа и се изразува во метри.	3
1.1.1.1.2.7	Постоење на исклучително неповолни климатски услови	[ДА/НЕ]	Климатските услови на железничка линија се исклучително неповолни или нормални. Услови на снег, мраз и град [EN 50125-1:1999, клаузула 4.6], како што е дефинирано во клаузула 4.2.6.1.5 од TSI на конвенционалниот железнички систем “локомотиви и патнички возен парк” (CR LOC и PAS TSI).	3
1.1.1.1.3	Местоположба на железничка линија			
1.1.1.1.3.1	Интероперабилна ширина на колосек	[AA] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список:	Ширина на колосек GA, GB или GC како што е дефинирано во EN 15273-3:2009 Прилог Б.	3

Прилог

Регистар на железничка инфраструктура

Реден Број	Параметар	Формат на податоци	Дефинирање на параметарот	Задолжителен [3] / друго [Д]
1	РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА			
1.1	ДЕЛНИЦА ОД ПРУГАТА			
1.1.1	ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА			
1.1.1.0.0	Општи информации			
1.1.1.0.0.1	Име на управителот на инфраструктурата (УИ)	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)	3

1.1.1.0.0.2	Идентификација на национална железничка линија	[Карактери во низа]	Единствена идентификација на железничка линија или единствен број на железничка линија во рамките на Европска унија	Д
1.1.1.0.0.3	Идентификација на железничка пруга	[Карактери во низа]	Идентификација или број на железничка пруга во рамките на една делница	З
1.1.1.0.0.4	Почеток на железничка пруга	[WGS84 + NNN.NN + карактери во низа]	Географски координати во согласност со стандардниот светски геодетски систем (WGS) и километри поврзани со идентификација на почетокот на делницата од железничката пруга во насоката на движење. Во случај кога се можни двете насоки, секоја крајна точка може да се смета за "Почеток".	З
1.1.1.0.0.5	Местоположба на операција на почеток на железничка пруга	[Карактери во низа]	Име на местоположба на операција на почетокот на делницата во насока на движење.	Д
1.1.1.0.0.6	Крај на железничка пруга	[WGS84 + NNN.NN + карактери во низа]	Географски координати во согласност со стандардниот светски геодетски систем (WGS) и километри поврзани со идентификација на почетокот на делницата во насока на движење. Во случај кога се можни двете насоки, секоја крајна точка може да се смета за "Крај".	З
1.1.1.0.0.7	Местоположба на	[Карактери во низа]	Име на местоположба на операција на крајот	Д

	операција на крај на железничка пруга		на делницата во насока на движење.	
1.1.1.1	Потсистем "инфраструктура"			
1.1.1.1.1	Изјави за верификација на железничка пруга			
1.1.1.1.1.1	Изјава на ЕС за верификација на железничка пруга (ИНФ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNNNN]	Единствен број за изјава на ЕС, според барањата во форматот на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ
1.1.1.1.1.2	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за железничка пруга (ИНФ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNNNN]	Единствен број за изјава на ПИ, според барањата за форматот на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно
1.1.1.1.2	Параметри на функционалност			
1.1.1.1.2.1	Вид на железничка линија	[RN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: I/II/III/IV/V/VI/VII	Важност на железничка линија (главна или друга) и начин на постигнување на параметрите потребни за интероперабилност (нови или актуирани) утврдена во ТСИ за инфраструктурата на конвенционалниот железнички систем. Овој параметар се применува само на ТЕН железнички линии.	3 -ТЕН ХС ВБ 3 -ТЕН ЦР
1.1.1.1.2.2	Вид на железнички	[A] избор на една	Наведување за категоријата на железничка	3

		GA/GB/GC		
1.1.1.1.3.2	Мултинационална ширина на колосек	[Карактери во низа]	Мултилатерална ширина на колосек (Прилог Г оддели од Г.1 до Г.3 од EN 15273-3:2009) (Annex D Sections D.1 to D.3) или меѓународна ширина на колосек (Прилог Б оддел Б 2.1 од EN 15273-3:2009) (Annex C Sections C.2.1 to EN 15273-3:2009), различна од GA, GB и GC.	3
1.1.1.1.3.3	Национална ширина на колосек	[Карактери во низа]	Национална ширина како што е дефинирано во 15273:3-2009 или друга локална ширина.	Д
1.1.1.1.3.4	Стандарден број на профил на комбиниран транспорт за измена на друг вид на сообраќај (swar bodies)	[A NN или A NNN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: C 22, C 32, C 45, C 70, C 80, друго C 349, C 351, C 364, C 400, C 410, друго	Кодирање за комбиниран транспорт со измена на друг вид на сообраќај, како што е дефинирано во UIC, код 596-6. Техничкиот број е составен од кодот за компатибилност на вагон (една буква) и стандардниот број на профил на комбиниран транспорт (две цифри, ширина ≤ 2550 mm или три цифри, ширина $> 2550 \leq 2600$ mm).	Д
1.1.1.1.3.5	Стандарден број на профил на комбиниран транспорт за полуприколки	[A NN или A NNN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: P 22, P 32, P 45, P 70, P 80, друго P 339, P 341, P 349, P 351, P 359, P 364, P 400, P 410, друго	Кодирање за комбиниран транспорт со измена на друг вид на сообраќај, како што е дефинирано во UIC, код 596-6. Техничкиот број е составен од кодот за компатибилност на вагони (една буква) и стандардниот број на профил на комбиниран транспорт (две цифри, ширина ≤ 2550 mm или три цифри, ширина $> 2550 \leq 2600$ mm).	Д

1.1.1.1.3.6	Профил на наклонот	[NN.N] [NNN.NN + карактери во низа]	Наклони (изразена во милиметри на метар) и места каде што наклонот се менува. Километри поврзани со идентификација на железничката линија во насока на движење. Податоците се даваат како синџир од информации: наклон - место - наклон - место -... - наклон.	3
1.1.1.1.3.7	Минимален радиус на хоризонтална кривина	[NNNNN]	Радиус на најмалата хоризонтална кривина на делницата.	3
1.1.1.1.4	Параметри на колосек			
1.1.1.1.4.1	Номинална ширина на колосек	[NNNNN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Единична вредност изразена во милиметри, со која се дефинира ширината на колосекот. Во случај на железничка линија со повеќе колосеци, се објавува пакет на податоци за секој пар на шини посебно, кои се во функција како посебен колосек.	3
1.1.1.1.4.2	Надвишување во кривина кое не е исполнето	[NNN]	Максималното надвишување во кривина кое не е исполнето изразено во милиметри и одредено како разлика помеѓу применетото надвишување во кривината и највисокото порамнување на надвишувањето во кривина	3

			за кое е железничката линија проектирана. Во случај на странично забрзување на пример од $1,0 \text{ m/s}^2$ може да се објави вредноста од 153 mm.	
1.1.1.1.4.3	Постоење на оперативни граници за еднаква коничност	[ДА + врска/НЕ]	Еднаква коничност е тангентата од конусниот агол од пар тркала со конични тркала, чие латерално движење ја има истата кинетичка бранова должина како дадениот пар тркала на колосек во правец и на кривини со голем радиус. Оперативните граници се отворено прашање, поврзани со националните стандарди доколку постојат.	3
1.1.1.1.4.4	Наклон на шините	[1:NN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: 1:20/1:30/1:40	Аголот кој го дефинира наклонот на главата на шината кога се инсталира во колосекот, во однос на рамнината на шините (површина на движење), еднаков на аголот помеѓу оската на симетрија на шината (или еднаква симетрична шина со истиот профил на глава на шината) и под прав агол кон рамнината на шината.	3
1.1.1.1.4.5	Толчник	[ДА/ДА + врска/НЕ]	Аеродинамичка појава, при што толчникот се фрла нагоре или е исфрлен поради турбуленцијата, според ТСИ ВБ, со повеќе од 190 km/h . Собирањето на толчникот е отворено прашање во ТСИ ВБ ИНФ. Доколку постојат национални стандарди се обезбедува врска кон нив.	3 - ТЕМ ВБ

Свртници и вкрстувања				
1.1.1.1.5	Согласност со ТСИ на оперативните гранични вредности за свртници и вкрстувања	[ДА/НЕ + врска]	Свртниците и вкрстувањата се одржуваат во рамките на оперативните гранични вредности утврдени во ТСИ. Ако за постојните железнички линии се применуваат помалку строги вредности од оние што се наведени во ТСИ, тогаш се избира “не” со упатување на документ со детални спецификации.	3 - постојно
1.1.1.1.5.1	Минимален дијаметар на тркалото за вкрстувања под тап агол	[NNN]	Максималната незащитена должина на фиксните вкрстувања под тап агол се базира на минималниот дијаметар на тркалото во сообраќај. Доколку вредноста е помала од онаа во ТСИ, таа мора да се наведе за железнички линии кои не одговараат на ТСИ. Дијаметарот се дава во милиметри.	Д - постојно
Отпорност на колосекот од оптоварување				
1.1.1.1.6	Максимално забавување на возот	[N.N]	Границата на надолжна отпорност на колосекот по постојните железнички линии кои не се во согласност со ТСИ, дадена како максимално дозволено забавување на возот и изразена во метри на секунда на квадрат.	Д - постојно
1.1.1.1.6.1	Максимално забавување на возот	[N.N]	Границата на надолжна отпорност на колосекот по постојните железнички линии кои не се во согласност со ТСИ, дадена како максимално дозволено забавување на возот и изразена во метри на секунда на квадрат.	Д - постојно
1.1.1.1.6.2	Користење на сопирачки со електричен ретардер	[Карактери во низа] избор на една варијанта од претходно	Укажување на ограничувањата за користење на сопирачки со електричен ретардер	3

		дефинираниот список: дозволено/дозволено само за итни случаи/недозволено		
1.1.1.1.6.3	Користење на магнетни сопирачки	[Карактери во низа] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: дозволено/дозволено само за итни случаи/недозволено	Укажување на ограничувањата за користење на магнетни сопирачки.	3
1.1.1.1.7	Здравје, безбедност и животна средина			
1.1.1.1.7.1	Потребна категорија на противпожарна безбедност за железничките возила	[A] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: N/A/B	Одредена веројатност дека патнички воз кој е опожарен ќе продолжи да сообраќа во текот на одреден период, како што е дефинирано во ТСИ за безбедноста во железничките тунели и ТСИ на конвенционален железнички систем "локомотиви и патнички железнички возила". Недостаток (N) за кратки тунели или издигнати делници на колосеци со должина помалку од 1 km.	3 - ТСИД - постојно
1.1.1.1.7.2	Потребна национална категиорија на противпожарна	[Карактери во низа]	Одредена веројатност дека патнички воз кој е опожарен ќе продолжи да сообраќа во текот на одреден период, според националните стандарди, доколку постојат.	Д - постојно

	безбедност за железничките возила				
1.1.1.1.7.3	Користење на подмачкување на фланша	[A] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: побарано/дозволено/забрането	Користење на опрема за подмачкување на фланша е побарано/дозволено/забрането.	3 – ТЕН ЦР 3 – надвор од ТЕН	
1.1.1.1.7.4	Патни премини	[DA/NE]	Патни премини на делници од железничка линија.	3 – ТЕН ЦР 3 – надвор од ТЕН	
1.1.1.1.7.5	Дозволено забрзување на патниот премин	[N.N]	Ограничување на брзината на возот ако запира во близина на патниот премин, изразено во метри на секунда на квадрат, во согласност со националните стандарди, доколку постојат.	Д - ТЕН ЦР Д - надвор од ТЕН	
1.1.1.1.8	Тунел				
1.1.1.1.8.1	Име на управителот на	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за	3	

	инфраструктурата (УИ)		поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)	
1.1.1.1.8.2	Идентификација на тунел	[Карактери во низа]	Единствена идентификација на тунел или единствен број во рамките на Република Македонија	Д
1.1.1.1.8.3	Почеток на тунел	[WGS84 + NNN.NN + карактери во низа]	Географски координати во согласност со стандардниот светски геодетски систем (WGS) и километри со идентификација на железничка линија на почетокот на тунелот.	3
1.1.1.1.8.4	Крај на тунел	[WGS84 + NNN.NN + карактери во низа]	Географски координати во согласност со стандардниот светски геодетски систем (WGS) и километри со идентификација на железничка линија на крајот на тунелот.	3
1.1.1.1.8.5	ЕС верификација за тунел (БЖТ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YYY/NNNN NN]	Единствен број за ЕС верификација, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ

1.1.1.1.8.6	Изјава за декларација на постојна инфраструктура (ПИ) за тунел (БЖТ)	[CC/RRRRRRRRRRRR/YYY/NNNNNN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно
1.1.1.1.8.7	Должина на тунел	[NNNNN]	Вистинската должина на тунел (изразена во метри) од еден до друг портал од горната ивица на шината. Потребно е само за тунел со должина поголема или еднаква на 100 метри.	3
1.1.1.1.8.8	Напречен пресек	[NNN]	Најмалиот вистински напречен пресек (изразен во квадратни метри) на тунелот	3
1.1.1.1.8.9	Изработен план за дејствување во итни ситуации	[ДА/НЕ]	План изработен во согласност со насоките на УИ, доколку е потребно, во соработка со железничките превозници. Спасувачки служби и соодветните субјекти треба да има за секој тунел. Истиот треба да е во согласност со достапните капацитети за самоспасување, евакуација и спасување (ТСИ за безбедноста во железничките тунели, Одлука 2008/163/ЕЗ на Комисијата)	3 - ТСИ Д - постојно
1.1.1.2	Потсистем "енергија"			
1.1.1.2.1	Изјави за верификација на железничка пруга			

1.1.1.2.1.1	Изјава за ЕС верификација на железничка пруга (ЕНЕ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NN NNNN]	Единствен број за изјави на ЕС верификација, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ
1.1.1.2.1.2	Изјава за декларација на постојна инфраструктура (ПИ) за железничка пруга (ЕНЕ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно
1.1.1.2.2	Воздушна контактна линија			
1.1.1.2.2.1	Систем за напојување со електрична енергија (напон и фреквенција)	[Карактери во низа] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: неелектрифициран / АС 25kV-50Hz / АС 15kV - 16,7Hz / DC 3kV/DC 1,53kV/DC (Специфичен случај FR) /DC 750 V/друго (да се наведе номиналниот напон и фреквенција и гранични вредности)	Номиналниот напон и фреквенција, ако се во согласност со EN 50163:2004. Ако се надминат граничните вредности на EN, се објавува вредноста на максималниот постојан напон (максималната вредност се наведува во загради)	3

1.1.1.2.2.2	Максимална струја за возот	[NNNN]	Максималната дозволена струја за возот, изразена во ампери (A).	3
1.1.1.2.2.3	Максимална струја на пантограф при мирување	[NNN]	Максималната дозволена струја за возот во мирување за системи ДС, изразена во ампери (A).	3
1.1.1.2.2.4	Дозвола за регенеративно кочење	[DA/NE]	Регенеративно кочење е дозволено или не е дозволено.	3
1.1.1.2.2.5	Номинална висина на контактното јаже	[N.NN]	Номинална вредност на висината на контактното јаже при ослонувањето во нормални услови, изразена во метри.	3 -ТСИ
1.1.1.2.2.6	Максимална висина на контактното јаже	[N.NN]	Максимална вредност на висината на контактното јаже при ослонувањето во нормални услови, изразена во метри.	3 - ТЕН ХС 3 - ТЕН ЦР 3 - надвор од ТЕН
1.1.1.2.2.7	Минимална висина на контактното јаже	[N.NN]	Минимална вредност на висината на контактното јаже при ослонувањето во нормални услови, изразена во метри.	3 - ТЕН ХС 3 - ТЕН ЦР

				3 - надвор од ТЕН
1.1.1.2.3	Пантограф			
1.1.1.2.3.1	Прифатени лизгачи за пантограф	[Карактери во низа] повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: 1 950 mm (Вид 1) / 1 950 mm (Вид 2) / 1 950 mm (PL) / 1 800 mm (NO, SE)/ 1 600 mm (EP) / 1 600 mm (GB, CTRL)/ 1 600 mm (GB) / 1 450/ други (да се посочи)	Еден или повеќе лизгачи за пантограф во согласност со ТСИ, "возен парк" или EN 50367:2006	3
1.1.1.2.3.2	Барања за бројот на подигнати пантографи и растојанието меѓу	[Карактери во низа]	Максимален број на подигнати пантографи, дозволени на железничка линија. Минимална оддалеченост од централна линија до централна линија на лизгачите за пантографи во случај на два или повеќе	3

	нив		подигнати пантографи, изразена во метри. Вредностите се определуваат за “максималната дозволена брзина” на делницата.	
1.1.1.2.3.3	Дозволен материјал за контактна лента	[Карактери во низа] повеќекратен избор од претходно дефинираниОГ список: Бакар/чист јаглерод/ јаглерод со адитив/ јаглерод обложен со бакар/други	Еден или повеќе видови материјал за контактни ленти, чија употреба на железничка линија е дозволена.	3
1.1.1.2.4	Секционите изолатори за воздушната контактна линија ОЦЛ (OCL)			
1.1.1.2.4.1	Поделба на фази	[ДА + врска/НЕ]	Во случај да има поделба на фазите на делницата од железничка линија, се дава упатување кон детален опис.	3
1.1.1.2.4.2	Поделба на системи	[ДА + врска/НЕ]	Во случај да има поделба на системи на делницата од железничка линија, се дава упатување кон детален опис.	3
1.1.1.2.5	Барања за исполнување на железничките возила			
1.1.1.2.5.1	Потреба за ограничување на	[ДА/НЕ]	Има потреба за вградување на уред кој овозможува да се утврди максималната	3 – ТЕН ЦР

	струјата во возот		струја за возот.	3 – надвор од ТЕН
1.1.1.2.5.2	Просечна дозволена контактна сила	[Карактери во низа] или [NNN]	Просечна дозволена контактна сила на железничка линија. Силата се дава или како претходно одредена крива, или како вредност, изразена во њутни.	3
1.1.1.2.5.3	Потреба од автоматски уред за намалување (AUN) (ADD)	[ДА/НЕ]	Автоматски уред за намалување (AUN) е потребно да се вгради на возилото, во согласност со EN 50206-1.	3
1.1.1.3	Потсистеми “контролна команда и сигнализација”			
1.1.1.3.1	Изјави за верификација на железничка пруга			
1.1.1.3.1.1	Изјави на ЕС верификација за железничка пруга (KKS)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NN NNNN]	Единствен број за изјави на ЕС, според барањата за формат на податоци, утврдени во “Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност” (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ
1.1.1.3.1.2	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за железничка	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за форматна податоци, утврдени во “Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност” (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно

	пруга (ККС)			
1.1.1.3.2	Класа А – Систем за заштита на возот (ЕТЦС)			
1.1.1.3.2.1	Опрема од системот на ЕТЦС	[Карактери во низа] избор од претходно дефинираниот список бр./1/2/3	Различните нивоа на примена на ЕРТМС/ЕТЦС се начин да се изразат можните оперативни врски меѓу колосекот и возот. Одредбите на нивоата обично се поврзани за користење на опрема покрај колосекот, така што информациите кои достигнуваат до деловите на возот каде што функциите се обработуваат, истото се обработува преку опремата поставена покрај колосекот.	3
1.1.1.3.2.2	ЕТЦС основна варијанта (x.y)	[N.NN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/3.0.0	Основна варијанта на ЕТЦС инсталирана долж железничка линија. (верзијата се наведува во загради, доколку не е целосно компатибилна)	3
1.1.1.3.2.3	Пополнување на информации за ЕТЦС потребни за пристап до железничка линија	[ДА/НЕ]	Пополнување на информации е критериум за пристап до железничката инфраструктура	Д
1.1.1.3.2.4	Опрема за пополнување на	[Карактери во низа] избор на една варијанта	Информации за инсталирана опрема долж колосекот, што овозможува пренос на	Д

	информации за ЕТЦС инсталирана долж железничка линија	од претходно дефинираниот список: -Нема -Струјно коло -GSM-R (GSM-R) -Струјно коло и GSM-R	информации за пополнување преку струјно коло или GSM-R за инсталации од ниво 1.	
1.1.1.3.2.5	Вградена национална апликација за ЕТЦС	Број од претходно дефиниран список	Пакет 44 е начинот за пренос на податоци за национални апликации меѓу возови и колосеци и обратно, со користење на опремата за пренос на податоци, вклучени во ЕТЦС. Вредностите на NID_XUSER се управуваат од ЕЖА (ERA) во документите во врска со променливи на ЕТЦС, достапни на интернет -страницата на ЕЖА. Опрема на национална апликација, инсталирана долж железничка линија.	Д
1.1.1.3.2.6	Оперативни ограничувања или услови	[ДА + врска/НЕ]	Ограничувања или услови поради делумна согласност со ТСИ ККС.	Д
1.1.1.3.2.7	Незадолжителни функции на ЕТЦС	[Карактери во низа]	Употребата на овие незадолжителни функции на ЕТЦС може да ги подобри условите на работа на железничка линија. Тие служат само за информирање и не се критериум за пристап до железничката инфраструктура.	Д

Класа А - Радио (ГСМ-Р)				
1.1.1.3.3	Верзија на опрема ГСМ-Р	[Карактери во низа] повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: бр./1/2/3 нема, 6/14, 7/15	Број на верзијата на ГСМ-Р, ФРС и СРС, инсталирани долж железничка линија.	3
1.1.1.3.3.1	Минимален број на активни мобилни ГСМ-Р уреди на возот за пренос на податоци.	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: бр./1/2/3	Број на мобилни уреди за пренос на податоци потребни за непречено сообраќање на возот. Оваа бројка не е од клучно значење за безбедноста и не е за исполнување на интероперабилноста.	3
1.1.1.3.3.2	Незадолжителни функции на ГСМ-Р	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: Упатство при преминување на граница/Бализа при преминување на граница/Радио при преминување на граница/...	Употребата на овие незадолжителни функции на ГСМ-Р може да ги подобри условите на работа на железничка линија. Тие служат само за информирање и не се критериум за пристап до железничката инфраструктура.	Д

Класа А – Систем за откривање на воз			
1.1.1.3.4	Систем за откривање на воз од класа А	[ДА + врска/НЕ]	Отворено прашање со упатување кон националните стандарди доколку постојат.
1.1.1.3.4.1			Д
Класа Б – Систем за заштита на воз			
1.1.1.3.5			
1.1.1.3.5.1	Инсталирни заштитни, контролни и предупредувачки системи на воз од класа Б и/или други (систем и верзија, доколку е применливо)	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: LZB DE/LZB Шпанија/LZB AT/TVM430/PZB90/друг и (да се посочи)	Заштитни, контролни и предупредувачки системи на возот од класа Б и / или други, во нормални услови на работа, инсталирани долж железничка линија.
1.1.1.3.5.2	Потребата за возот да има повеќе од еден заштитен, контролен и предупредувачки систем од класа Б или други	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: KVB/други (да се посочи)	Потребата за возот да има повеќе од еден заштитен, контролен и предупредувачки систем од класа Б или други кои се активни истовремено.
1.1.1.3.6			3
Класа Б – Радио			

1.1.1.3.6.1	Инсталиран радио систем (систем и верзија, доколку е применливо) од класа Б или други	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: Радио UIC Глава 1-4/BR 1845/VR радио на воз / други (да се посочи)	Радио системи од класа Б или други во нормални услови на работа, инсталирани долж железничка линија.	3
1.1.1.3.7	Префрлување помеѓу системите			
1.1.1.3.7.1	Спојка помеѓу различни заштитни, контролни и предупредувачки системи	[ДА + врска/НЕ]	Префрлување меѓу системи ЕТЦС / класа Б и системи класа Б/класа Б за време на возењето. Инсталирањето зависи од локалните услови.	Д - постојно
1.1.1.3.7.2	Спојка помеѓу различни радио системи	[ДА + врска/НЕ]	Префрлување меѓу радио системи ГСМ-Р / класа Б и системи класа Б/класа Б без систем за комуникација за време на возењето. Инсталирањето зависи од локалните услови.	Д - постојно
1.1.1.3.8	Класа Б – Системи за откривање на воз			
1.1.1.3.8.1	Видови на системи за откривање на воз	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список:	Видови на инсталирани системи за откривање на воз. Тоа помага за утврдување за тоа кои параметри поврзани со утврдување на присуството на воз, се применливи во конкретна делница од железничката линија	3

		Коло/детектор на тркало/струјно коло	(не сите параметри се однесуваат на сите видови системи за утврдување на присуството на воз).	
1.1.1.3.8.2	Максимално дозволено растојание помеѓу две последователни оски	[NNNNN]	Растојанието се дава во милиметри. Тоа е поврзано со минималната должина на делницата за детекција на присуството на воз. Ова барање е поврзано со минималната должина на делот за сигнализација, така што железничкото возило или дел од него не го "маскира" како целосно зафатен и на тој начин системот за утврдување на присуството на воз сигнализира дека е "слободен".	3
1.1.1.3.8.3	Минимално дозволено растојание помеѓу две последователни оски	[NNNN]	Растојанието се дава во милиметри. Тоа е поврзано со бројачот на оските, или сензор за тркала или специфичен случај. Системот за броење на оската мора да се во состојба да прават разлика помеѓу детекција на оска од два последователни бројачи при доволно голема резолуција, инаку ќе дојде до грешки при броењето.	3
1.1.1.3.8.4	Минимално дозволено растојание помеѓу првата и последната оска	[NNNN]	Растојанието се дава во милиметри. Тоа е поврзано со системите за детекција на воз на колосек или со соодветни специфични случаи. Во електронските наставки меѓу системите	3

1.1.1.3.8.5	Максимална дозволена должина на челото на возило	[NNNN]	за детекција на воз на колосек може да се добајат површини во кои откривањето на оска на возило не е гарантирана. Должината се дава во милиметри. Таа е поврзана со системите за детекција на воз на колосек и бројачите на оските. Системот за утврдување на присуството на воз е во состојба да ја детектира првата оска пред челото на возот да достигне опасна точка пред него, како и последната оска додека задниот крај на возот ја одмине опасната точка. Терминот “чело” се применува и за двете страни (предна и задна) на возило или воз.	3
1.1.1.3.8.6	Минимална дозволена ширина на бандаж на тркало	[NNN]	Ширината се дава во милиметри. Таа е поврзана со бројачите на оски, педалите и педалите за управување. Полето на детекција на бројачот на оските е под влијание на тркалото кое поминува. Ширината на бандажот на тркалото мора да биде доволно голема за да влијае во доволна мера на ова поле, така што да се обезбеди соодветно откривање.	3
1.1.1.3.8.7	Минимален дозволен дијаметар на тркалото	[NNN]	Дијаметарот се дава во милиметри. Компатибилност со бројачите на оските. Површината на влијание (на површината на	3

1.1.1.3.8.8	Минимална дозволена дебелина на фланша	[NNN]	фланша на тркалото) на полето на детекција на бројачите на оските е поврзана со дијаметарот на тркалото.	3
			Дебелината се дава во милиметри. Компатибилност со бројачите на оските, педалите и педалите за управување. Полето на детекција на бројачот на оските е под влијание на тркалото кое поминува. Дебелината на фланшата мора да биде доволно голема за да влијае во доволна мера на ова поле, така што да се обезбеди соодветно откривање.	
1.1.1.3.8.9	Минимална дозволена висина на фланша	[NN.N]	Висината се дава во милиметри. Компатибилност со бројачите на оските, педалите и педалите за управување. Полето на детекција на бројачот на оските е под влијание на тркалото кое поминува. Висината на фланшата мора да биде доволно голема за да влијае во доволна мера на ова поле, така што да се обезбеди соодветно откривање.	3
1.1.1.3.8.10	Максимална дозволена висина на фланша	[NN.N]	Висината се дава во милиметри. Компатибилност со бројачите на оските, педалите и педалите за управување. Полето на детекција на бројачот на оските е под влијание на тркалото кое поминува. За висината на фланшата се утврдува граница	3

			на димензијата $Sh (min) - Sh (max)$.	
1.1.1.3.8.11	Минимално дозволено оптоварување на оската	[N.N]	Оптоварувањето се дава во тони. Компатибилност со воз на колосек, педалите и педалите за управување. Минималното оптоварување на оските ќе ги активира педалите и педалите за управување. Минималното оптоварување на оската, исто така позитивно ќе влијае на отпорноста помеѓу тркалата и шината, што е важно за работата на самиот воз на колосек.	3
1.1.1.3.8.12	Правила за неметалниот простор околу тркалата	[ДА + врска/NE]	Компатибилност со сензорите на тркала за бројачите на оски. Принципот на бројачот на оска се базира врз дисторзијата на електромагнетно поле. Дисторзијата настанува само од страна на преминот на тркалото, а не на околните делови на железничките возила. Отворено прашање со упатување кон националните стандарди доколку постојат.	3
1.1.1.3.8.13	Правила за металната маса на возила	[ДА + врска/NE]	Компатибилност со индукциските струјни кола. Металната маса влијае врз системите за ОТкривање на струјните кола. Отворено прашање со упатување кон националните стандарди доколку постојат.	3

1.1.1.3.8.14	Феромагнетни карактеристики на материјалот потребен за тркала	[ДА/НЕ]	Компатибилност со сензорите на тркала за бројачите на оски. Оваа функција е потребна да се создаде дисторзија на електромагнетното поле во областа на бројачите, што обезбедува соодветна детекција. Барањето во ТСИ ККС не е прецизно.	3
1.1.1.3.8.15	Максимална дозволена импеданса помеѓу спротивни тркала кај сет од тркала	[N.NN]	Импедансата се дава во оми. Компатибилност со системите за детекција на воз на колосек. Системот за детекција на воз на колосек е во состојба да открие железнички возила само ако импедансата меѓу шините не надминува одредена вредност. Оваа вредност се изразува преку вредноста на импеданса на спротивните тркала кај сет од тркала и контактниот отпор по површината тркало-шина. Барањето за врска дадено овде е поврзано само со електричниот отпор меѓу подвижните површини на спротивните тркала кај сет од тркала.	3
1.1.1.3.8.16	Минимална дозволена импеданса помеѓу пантограф и тркала	[N.NN]	Импедансата се дава во оми. Компатибилност со системите за детекција на воз на колосек. Во системите за детекција на воз на колосек генерирани од системот за напојување, може да се генерираат пречки и да се добие ефект на поврзување во	3

			контактен систем од еден колосек до друг. Доволно висока импенданца на возилото го спречува тоа.	
1.1.1.3.8.17	Максимално количество на посипување со песок	[Карактери во низа] Избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: 500 g / 800 g / друго (да се посочи)	Максималното посипување се дава на 30 секунди. Компатибилност со системите за детекција на воз на колосек. Премногу песок доведува до ризик да не бидат откриени возовите по коловози опремени со системи за детекција на воз на колосек.	3
1.1.1.3.8.18	Можност за исклучување за посипување со песок од машиновозачот	[ДА/НЕ]	Компатибилност со системите за детекција на воз на колосек на места каде што посипување со песок не е дозволено.	3
1.1.1.3.9	Параметри поврзани со електромагнетни пречки			
1.1.1.3.9.1	Правила за повторно враќање на струја во шините	[ДА + врска/НЕ]	Компатибилност со системите за детекција на воз на колосек и детекторите на тркала на бројачите на оски. Хармониците во влечната струја во шините ОТже да доведат до пречки во функционирањето на системите за детекција на воз на колосек. Едномерната струја во шините може да го засити детекторот за бројачите на оски и да го спречи нивното функционирање. Отворено прашање со упатување кон националните	3

				стандарди доколку постојат.	
1.1.1.3.9.2	Правила за електрични, магнетни, електромагнетни полиња	[ДА + врска/НЕ]	Компатибилност со детектор за тркала. Електромагнетните полиња создадени од железнички возила, можат да доведат до пречки во функционирањето на бројачите на оски и детекторите на тркала. Отворено прашање со упатување кон националните стандарди доколку постојат.	3	
1.1.1.3.10	Систем долж железничка линија при влошени ситуации				
1.1.1.3.10.1	Опрема на ЕТЦС при влошена ситуација	[Карактери во низа] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список бр./1/2/3	Систем при влошени ситуации. Во случај на паѓање на системот на опремата на ЕТЦС за работа во нормални услови, движењето на возовите може да се набљудува на друго ниво на ЕТЦС. Пример: Ниво 1 како начин за влошени работни услови за ниво 2.	3	
1.1.1.3.10.2	Заштитни, контролни и предупредувачки системи за возови од класа Б за работа при влошени ситуации	[Карактери во низа] Повеќекратен избор од претходно дефинираниот список: LZB DE/LZB Шпанија/LZB at/TVM430/PZB 90/други (посочи)	Систем за влошени ситуации. Во случај на паѓање на системот на нивото на ЕТЦС за работа во нормални услови, движењето на возовите може да се набљудува на друг начин. Пример: Работа на воз заштитена од систем од класа Б и/или сигнали надвор од железничка линија.	3	

1.1.1.3.11	Параметри поврзани со кочници		
1.1.1.3.11.1	Минимална потребна ефикасност на запирање	[ДА + врска/НЕ]	Д За пресметување на крива за кочење за следење на брзината Барането поврзано со ефикасноста на запирање, може да зависи од: - растојанието помеѓу два последователни сигнали (должина на делот од колосекот); - брзина на возот; - маса на возот и - наклон.
1.1.1.3.12	Други параметри		
1.1.1.3.12.1	Можност за накривување на возилото	[ДА + врска/НЕ]	Д Поддршката на функцијата за накривување помага да се вози побрзо на кривини и да се намали времето на патување на железничката линија опремена со ЕТЦС (со користење на специјална категорија на возови "воз за накривување" за возови опремени со ЕТЦС); ако оваа функција не се поддржува, дури и ЕТЦС возови опремени со накривување, се движат како нормални возови со построги ограничувања на брзината на кривини.

МЕСТОПОЛОЖБА НА ОПЕРАЦИЈА				
Општи информации				
1.2	Име на местоположба на операција (МО)	[Карактери во низа]	Име, кое обично се поврзува со град или село или со цел контрола на сообраќајот.	Д
1.2.0.0.0	Идентификациски код на МО	[AANNNNNNNN NN NNNN]	Код, составен за ТСИ ТАФ, од СЕДП како што е даден во CEN CWA15541: мај 2006 година. Тој е составен од две букви за кодот на државата и четиринаесет цифри за кодот на местото.	3
1.2.0.0.0.1	Национален идентификациски код на МО	[Карактери во низа]	Единствена идентификација или единствен број на МО во рамките на Република Македонија.	Д
1.2.0.0.0.2	Вид на МО	[Карактери во низа]	Вид објекти во врска со главната оперативна функција или функции.	3
1.2.0.0.0.3	Избор на една варијанта од претходно дефинираниот список:	Станица/патничко стојалиште/товарен терминал/железнички јазол/станица за маневрирање/друго (да се посочи)		
1.2.0.0.0.4				

1.2.0.0.5	Локација на МО	[WGS84 + NNN.NN +карактери во низа]	Географски координати во согласност со стандардниОТ светски геодетски систем (WGS) и километри поврзани со идентификација на железничка линија со која се одредува локацијата на МО. Таа обично е во центарот на МО.	3
1.2.1	ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРУГА			
1.2.1.0.0	Општи информации			
1.2.1.0.0.1	Име на УИ	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)	3
1.2.1.0.0.2	Идентификација на железничка пруга	[Карактери во низа]	Единствена идентификација или единствен број на железничка пруга во рамките на МО.	3

Изјави за верификација на железничка пруга				
1.2.1.0.1	Изјави на ЕС	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NN NNNN]	Единствен број за изјави на ЕС, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ
1.2.1.0.1.2	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за железничка пруга (ИНФ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно
1.2.1.0.2	Карактеристики на параметри			
1.2.1.0.2.1	Вид на железничка линија	[RN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: I/II/III/IV/V/VI/VII	Важност на железничка линија (клучна или друга) и начин на постигнување на параметрите потребни за интероперабилност (нови или ажурирани) утврдена во ТСИ за инфраструктурата на конвенционалниот железнички систем. Овој параметар се применува само за МО на железнички линии од ТЕН.	3 -ТЕН ХЦ 3 -ТЕН ЦР
1.2.1.0.2.2	Вид на сообраќај	[A] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список:	Наведување за категорија на ТСИ на железничка линија на доминантниот сообраќај за целиот систем и соодветните	3

		П/Т/М/(Р/Г/М)	основни параметри (патнички/товарен/мешан) како што е дефинирано во ТСИ за инфраструктурата и на конвенционалниот железнички систем. Овој параметар се применува исто така за МО на железнички линии надвор од ТЕН.	
1.2.1.0.3	Местоположба на железничка линија			
1.2.1.0.3.1	Интероперабилна ширина на колосек	[AA] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: GA/GB/GC	Ширина на колосек GA, GB или GC како што е дефинирано во EN 15273-3:2009 Прилог Б (Annex C).	3
1.2.1.0.3.2	Мултинационална ширина на колосек	[Карактери во низа]	Мултилатерална ширина (Прилог Г (Annex D) оддели од Г.1 до Г.3 од EN 15273-3:2009) или меѓународна ширина на колосек (Прилог Б (Annex C) Оддел Б 2.1 од EN 15273-3:2009), различен од GA, GB и GC.	3
1.2.1.0.3.3	Национална ширина на колосек	[Карактери во низа]	Национална ширина како што е дефинирано во 15273-3:2009 или друга локална ширина.	Д
1.2.1.0.4	Параметри на железничка пруга			
1.2.1.0.4.1	Номинална ширина на колосек	[NNNNN] избор на една варијанта	Единиична вредност изразена во милиметри, со која се дефинира ширината на колосекот.	3

		од претходно дефинираниот список: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Во случај на колосек со повеќе колосеци, се објавува збир на податоци за секој пар на шини со цел да се управува како посебна железничка пруга.	
1.2.1.0.5	Тунел			
1.2.1.0.5.1	Име на УИ	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)	3
1.2.1.0.5.2	Идентификација на тунел	[Карактери во низа]	Единствена идентификација или број на тунелот во рамките на Република Македонија.	Д
1.2.1.0.5.3	Изјави на ЕС верификација на тунел (БЖТ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/У YYY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ЕС, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ

1.2.1.0.5.4	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за тунел (БЖТ)	[CC/RRRRRRRRRRRR/Y YYY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно
1.2.1.0.5.5	Должина на тунел	[NNNNN]	Вистинската должина на тунел (изразена во метри) од еден до друг портал од горната ивица на шината. Потребно е само за тунел со должина поголема или еднаква на 100 метри.	Д
1.2.1.0.5.6	План за дејствување во итни ситуации	[ДА/НЕ]	План изработен во согласност со насоките на УИ, доколку е потребно, во соработка со железничките превозници, спасувачките служби и соодветните субјекти за секој тунел. Истиот е во согласност со достапните капацитети за самоспасување, евакуација и спасување (ТСИ за безбедноста во железничките тунели, Одлука 2008/163/E3).	3 - ТСИ Д - постојно
1.2.1.0.6	Перон			
1.2.1.0.6.1	Име на УИ	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од	3

			мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)		
1.2.1.0.6.2	Идентификација на перон		[Карактери во низа]	Единствена идентификација или број на перон во рамките на МО.	3
1.2.1.0.6.3	Класификација на перон		[Карактери во низа] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: ВБ ТЕМ/КЖС ТЕМ/надвор од ТЕМ	Перонот служи како дел од ТЕН ХС, ТЕН ЦР или надвор од ТЕН.	3
1.2.1.0.6.4	Адаптирано за ПРМ (лица со намалена мобилност)		[ДА/НЕ]	Информации за тоа дали перонот е соодветен со ПРМ ТСИ.	3
1.2.1.0.6.5	Изјави на ЕС за верификација на перон (ИНФ/ПРМ)		[СС/ RRRRRRRRRRRR/Y YYY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ЕС, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ
1.2.1.0.6.6	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за перон		[СС/ RRRRRRRRRRRR/Y YYY/NNNN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за	Д - постојно

	(ИНФ/ПРМ)	NN]	интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	
1.2.1.0.6.7	Корисна должина на перон	[NNNN]	Максималната континуирана должина (изразена во метри) на овој дел од перонот пред кој е предвидено возот да останува во состојба на мирување во нормални сообраќајни услови за да може патниците да влезат и излезат од возот, земајќи ги предвид отстапките за запирање (ТСИ за инфраструктурата на конвенционалниот железнички систем).	3
1.2.1.0.6.8	Висина на перон	[NNNN] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: 550/760/други (да се посочи)	Растојание помеѓу горната површина на перонот и површината на движење на соседниот колосек. Тоа е номинална вредност, изразена во милиметри.	3
1.2.1.0.6.9	Фиксни објекти за тргнување на возови од перон	[Карактери во низа]	Фиксната опрема како што се огледала, камери за видео надзор обезбедени како дел од сигнална опрема кои му овозможуваат на персоналот на перонот да му соопшти на персоналот на возот кога да се затворат вратите и кога тоа е направено успешно, возот да тргне.	Д
1.2.1.0.6.10	Помошни помагала за качување од	[ДА/НЕ]	Информации кои укажуваат на присуство на било која опрема за олеснување при	3

	перон на воз		качување во возот.	
1.2.2	ПРИКЛУЧНИ ПРУГИ			
1.2.2.0.0	Општи информации			
1.2.2.0.0.1	Име на УИ	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)	3
1.2.2.0.0.2	Идентификација на приклучна пруга	[Карактери во низа]	Единствена идентификација или број на приклучна пруга во рамките на МО.	3
1.2.2.0.0.3	Класификација на приклучна пруга	[Карактери во низа] избор на една варијанта од претходно дефинираниот список: ТЕН ХС, ТЕН ЦР или надвор од ТЕН.	Приклучната пруга служи како дел од ТЕН ХС, ТЕН ЦР или надвор од ТЕН.	3

Изјава за верификација на приклучна пруга				
1.2.2.0.1	Изјави на ЕС верификација на приклучна пруга (ИНФ)	[CC/ RRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ЕС, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 -ТСИ
1.2.2.0.1.2	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за приклучна пруга (ИНФ)	[CC/ RRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно
1.2.2.0.2	Карактеристики на параметри			
1.2.2.0.2.1	Корисна должина на приклучна пруга	[NNNN]	Вкупна должина на приклучна пруга /споредниот колосек, изразена во метри, каде што возовите можат безбедно да се паркираат.	3
1.2.2.0.3	Местоположба на железничка линија			
1.2.2.0.3.1	Максимален наклон на приклучна пруга	[N.N]	Вредност за наклонот која ја надминува границата од 2,5 на ТСИ изразена во милиметри на метар.	Д - постојно

1.2.2.0.3.2	Минимален радиус на хоризонтална кривина	[NNN]	Вредност на радиусот (изразена во метри), ако е под минималната граница дадена во ТСИ за инфраструктурата на железнички линии, кои не одговараат на ТСИ.	Д - постојно
1.2.2.0.3.3	Минимален радиус на вертикална кривина	[NNN]	Вредност на радиусот (изразена во метри), ако е под минималната граница дадена во ТСИ за инфраструктурата на железнички линии, кои не одговараат на ТСИ.	Д - постојно
1.2.2.0.4	Фиксни инсталации за сервисирање на возови			
1.2.2.0.4.1	Систем за празнење на тоалети	[ДА + врска/НЕ]	Вид на систем за празнење на тоалетите (фиксна инсталација за сервисирање на возовите), како што е дефинирано во ТСИ на ИНФ. Ако тоа постои - упатување кон надворешен документ.	3
1.2.2.0.4.2	Опрема за надворешно чистење	[ДА + врска/НЕ]	Вид на опрема за надворешно чистење (фиксна инсталација за сервисирање на возовите), како што е дефинирано во ТСИ на ИНФ. Ако тоа постои - упатување кон надворешен документ.	3
1.2.2.0.4.3	Опрема за снабдување со вода	[ДА + врска/НЕ]	Вид на опрема за снабдување со вода (фиксна инсталација за сервисирање на возовите), како што е дефинирано во ТСИ на ИНФ. Ако тоа постои - упатување кон надворешен документ.	3

			документ.	
1.2.2.0.4.4	Опрема за полнење на гориво	[ДА + врска/НЕ]	Вид на опрема за полнење на гориво (фиксна инсталација за сервисирање на возовите), како што е дефинирано во ТСИ на ИНФ. Ако тоа постои – упатување кон надворешен документ.	3
1.2.2.0.4.5	Опрема за дополнување со песок	[ДА + врска/НЕ]	Вид на опрема за дополнување со песок (фиксна инсталација за сервисирање на возовите), како што е дефинирано во ТСИ на ИНФ. Ако тоа постои – упатување кон надворешен документ.	3
1.2.2.0.4.6	Електрично земјано напојување	[ДА + врска/НЕ]	Вид на електрично земјано напојување (фиксна инсталација за сервисирање на возовите), како што е дефинирано во ТСИ на ИНФ. Ако тоа постои – упатување кон надворешен документ.	3
1.2.2.0.5	Тунел			
1.2.2.0.5.1	Име на УИ	[Карактери во низа]	УИ е јавно или приватно, домашно или странско правно лице кое е одговорно за поставување, одржување и управување на железничката инфраструктура, вклучувајќи го и регулирањето на железничкиот сообраќај и сопствениот сигурносен систем. Функцијата УИ на една мрежа или на дел од	3

			мрежа може да се додели на различни управители (член 2 точка 54 од Законот за железничкиот систем "Службен весник на Република Македонија" бр.48/10 и 23/11)		
1.2.2.0.5.2	Идентификација на тунел	[Карактери во низа]	Единствена идентификација или број на тунелот во рамките на Република Македонија.	Д	
1.2.2.0.5.3	Изјави на ЕС верификација на тунел (БЖТ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ЕС, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	3 - ТСИ	
1.2.2.0.5.4	Изјава за демонстрација на постојна инфраструктура (ПИ) за тунел (БЖТ)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/Y YY/NNNN NN]	Единствен број за изјави на ПИ, според барањата за формат на податоци, утврдени во "Документ за практичните постапки за пренесување на документи за интероперабилност" (ERA/INF/10-2009/INT)	Д - постојно	
1.2.2.0.5.5	Должина на тунел	[NNNNN]	Вистинска должина на тунел (изразена во метри) од еден до друг портал од горната ивица на шината. Потребно е само за тунел со должина поголема или еднаква на 100 метри.	Д	
1.2.2.0.5.6	План за дејствување во итни ситуации	{ДА/НЕ}	План изработен во согласност со насоките на УИ, доколку е потребно, во соработка со железничките превозници, спасувачките служби и соодветните субјекти за секој тунел. Истиот е во согласност со достапните	3 - ТСИ Д - постојно	
			капацитети за самоспасување, евакуација и спасување (ТСИ за безбедноста во железничките тунели, Одлука 2008/163/ЕЗ).		