Moduł B1

Kategorie użytkowania drogi kolejowej i poziomy przydatności eksploatacyjnej

Warunki utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1

SPIS TREŚCI

§ 1. Przepisy ogólne 3
§ 2. Kryteria przydatności eksploatacyjnej 4
§ 3. Kategorie użytkowania drogi kolejowej 4
§ 4. Pojęcie elementu niezdatnego 5
§ 5. Terminy i uprawnienia do klasyfikacji 6
§ 6. Klasyfikacja a dalsze użytkowanie 7
§ 7. Kategoria użytkowa a interoperacyjność 7
§ 8. Fragmentacja odcinków klasyfikowanych 8
§ 9. Ewidencja odcinków kwalifikowanych 8
§ 10. Przepisy końcowe 9
Załącznik nr 1 Zasady kwalifikacji drogi kolejowej do kategorii użytkowania i przydatności eksploatacyjnej 10

§ 1.
Przepisy ogólne

1. Moduł B1 ustanawia zasady klasyfikacji wniosków diagnostycznych poprzez przypisanie odcinkom drogi kolejowej określonej kategorii użytkowania, a następnie poprzez przypisanie większym odcinkom określonego poziomu przydatności eksploatacyjnej, stosując przyjęte zasady fragmentacji sieci.
2. Klasyfikacja, o której mowa w ust. 1, jest wykorzystywana w ramach tzw. opisu sieci dla potrzeb zarządczych, prowadzenia rejestru infrastruktury oraz optymalizacji zasobów diagnostycznych i naprawczych w sposób adekwatny do stanu technicznego i warunków eksploatacji.
3. Zgodność techniczną pojazdów i infrastruktury w zakresie interakcji pojazd/tor na torach o różnym poziomie przydatności eksploatacyjnej zapewnia się podstawowo poprzez niedoprowadzanie do nadmiernego pogorszenia:
   1) własności użytkowych nawierzchni, przy czym dla oceny interakcji z pojazdem jako wiodące uznaje się wymagania dotyczące jakości toru jazdy określone w PN-EN 13848;
   2) stanu technicznego pojazdów kolejowych, przy czym dla oceny interakcji z torem jako wiodące uznaje się wymagania dotyczące układu biegowego i cięgłowo-zderzakowego oraz obciążenia wynikające z polskich norm zharmonizowanych z Technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI), kartami UIC i przepisami krajowymi.
4. Definicje określeń użytych w module:
   1) kompatybilność techniczna – zgodność techniczna w rozumieniu Technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI);
   2) zasady wiedzy technicznej – umiejętności i uprawnienia wynikające ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane;
   3) element niezdatny – część konstrukcji nie pełniąca funkcji w przenoszeniu obciążeń lub zachowaniu zgodności technicznej a w szczególności toru jazdy lub skrajni, z uwagi na jej degradację;
   4) tor – rozumie się tor jazdy wytyczający trajektorię ruchu pojazdu kolejowego, wyznaczoną tokami szynowymi w nawierzchni torowej i rozjazdowej (w tym również na skrzyżowaniach torów);
   5) gniazdo – zbiór sąsiadujących ze sobą elementów niezdatnych lub ocenionych pod względem degradacji;

6) skupisko – sekwencja graniczna gniazd elementów niezdatnych rozdzielonych elementami zdatnymi.

§ 2.

Kryteria przydatności eksploatacyjnej

1. Ogólny wpływ stanu technicznego drogi kolejowej na eksploatację należy opisywać poprzez rozróżnienie poziomów przydatności eksploatacyjnej:
   1) pełnej – w przypadku gdy stan techniczny nie wywołuje konieczności wprowadzania ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych;
   2) ograniczonej – w przypadku przeciwnym.
2. Podstawą ustalania poziomów przydatności eksploatacyjnej są kategorie użytkowania.
3. Poziom przydatności eksploatacyjnej należy ustalać na podstawie najniższej kategorii użytkowania występującej na długości odcinka przydatności eksploatacyjnej.

§ 3.

Kategorie użytkowania drogi kolejowej

1. Kategoria użytkowania drogi kolejowej stanowi cechę uwzględniającą łącznie:
   1) jakość geometryczną toru jazdy oraz stan techniczny konstrukcji – z uwagi na najsłabsze elementy i oceny syntetyczne;
   2) zasady eksploatacji i dozorowania, które powinny być dostosowane do stanu technicznego i warunków eksploatacji.
2. Oceny syntetyczne, o których mowa w ustępie 1 mogą być wynikiem stosowania systemów eksperckich branży drogowej przez personel stosujący zasady wiedzy technicznej.
3. Wyróżnia się następujące kategorie użytkowania drogi kolejowej:
   1) kategoria użytkowania I, która odpowiada stanom konstrukcji bez oznak, które w najbliższym czasie mogłyby doprowadzić do zauważalnego wystąpienia degradacji; w tej kategorii utrzymanie nawierzchni obejmuje przyjęte procesy diagnostyczne oraz typowe konserwacje i naprawy zapewniające bieżące usuwanie usterek i wad nie dopuszczając do konieczności wprowadzania ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych ani pozostawiania w konstrukcji elementów niezdatnych;

2) kategoria użytkowania II, która odpowiada stanom konstrukcji o niewielkiej wadliwości łatwej do usunięcia w ramach konserwacji lub napraw selektywnych, a w miarę potrzeby w ramach napraw bieżących; w tej kategorii występować mogą elementy wadliwe lub nawet elementy niezdatne jednak wyłącznie ilościach i w sekwencjach granicznych określonych w załączniku 1, i nie dopuszczając do konieczności wprowadzania ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych;

3) kategoria użytkowania III, która odpowiada stanom degradacji wymagającym remontu względnie napraw kompleksowych (np. ciągłej wymiany samych podkładów); w tej kategorii występują elementy niezdatne ale w gniazdach i ich skupiskach, spełniających kryteria parametryczne lub podobne wskazane w załączniku 1;

4) kategoria użytkowania IV, która odpowiada zaawansowanej degradacji konstrukcji zachowującej jedynie przejezdność na warunkach określanych indywidualnie.

4. W klasyfikacji nawierzchni do kategorii użytkowania wykorzystuje się kryteria wynikające z przepisów diagnostycznych w sposób przedstawiony w załączniku nr 1 do niniejszego modułu wraz ze wskazanymi w tym załączniku kryteriami uzupełniającymi.

5. O zaklasyfikowaniu do kategorii decyduje najniższa kategoria ustalona spośród wszystkich kryteriów zestawionych w załączniku nr 1 modułu.

6. Zróżnicowaną rangę kryteriów kwalifikacji przedstawionej w załączniku nr 1 określają wymagania odniesienia uznane za wiodące dla danego aspektu (wiersza), obejmujące:

1) wymagania zasadnicze dotyczące:

a) nośności i stateczności budowli (wytrzymałość konstrukcji),

b) kompatybilności technicznej (tor jazdy, skrajnia);

2) wymagania inne a w szczególności dotyczące niezawodności, dostępności i podatności na utrzymanie (RAMS).

7. W przypadku istotnych rozbieżności ocen konstrukcji należy przeprowadzać ekspertyzy techniczne z udziałem biur inżynierskich zgodnie z zasadami wiedzy technicznej lub z udziałem niezależnych jednostek naukowo-badawczych.

§ 4.
Pojęcie elementu niezdatnego

1. Z uwagi na zapas wytrzymałości ramy toru i całej nawierzchni oraz powtarzalność elementów dopuszcza się występowanie niezdatności niektórych elementów w konstrukcji nawierzchni zgodnie z kryteriami diagnostycznymi, stosując przy klasyfikacji załącznik nr 1.

2. W odniesieniu do nawierzchni kolejowej zaleca się rozpatrywać odrębnie wpływ cech elementu niezdatnego na przenoszenie obciążeń w części dotyczącej kierunku: pionowego, poprzecznego oraz wzdłużnego w stosunku do osi toru.
3. Sekwencje graniczne elementów wskazane w załączniku nr 1 oznaczają ilość elementów powtarzalnych niezdatnych oraz wymagana ilość elementów zdatnych przed i za elementem niezdatnym jak w przykładzie: oznaczenie w załączniku nr 1: 1/3 oznacza, że jeden element niezdatny powinien w sąsiedztwie posiadać co najmniej po 3 elementy zdatne, przy czym mogą one pozostawać wadliwe pod warunkiem, że pełnią funkcje w przenoszeniu obciążeń.

§ 5.
Terminy i uprawnienia do klasyfikacji

1. Klasyfikację do kategorii użytkowania należy przeprowadzać na podstawie rocznego badania nawierzchni, podtorza lub obiektu inżynieryjnego.
2. Klasyfikację do kategorii użytkowania:
   1) przeprowadza: inspektor diagnosta przy udziale zastępcy naczelnika sekcji ds. drogowo-budowlanych;
   2) uzgadnia: główny inżynier;
   3) zestawia dla poszczególnych linii kolejowych pod względem ostatecznej fragmentacji (z uwagi na odrębne uzgodnienia głównych inżynierów) i prowadzi ewidencję zbiorczą – komórka organizacyjna zakładu właściwa ds. drogi kolejowej;
   4) zatwierdza: Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych lub Zastępca Dyrektora Zakładu ds. technicznych lub Zastępca Dyrektora Zakładu ds. eksploatacyjnych;
   5) wdraża w zakresie zasad dozoru linii: zastępca naczelnika sekcji ds. drogowo-budowlanych.
3. Wprowadzenie kategorii użytkowania do ewidencji powinno nastąpić nie później niż w okresie 3 miesięcy od daty zakończenia ostatniego badania rocznego, o którym mowa w ust. 1, przy czym procedura ta nie może wpływać na decyzje o ograniczeniach eksploatacyjnych wymagających niezwłocznego wprowadzenia.
4. Kategoria użytkowania może być:
   1) obniżona, w konsekwencji pojawienia się istotnych zmian stanu konstrukcji, pogorszenia parametrów toru jazdy lub kompatybilności technicznej (np. skrajni);
   2) podwyższona, w przypadku wykonanych robót utrzymaniowych, remontowych lub modernizacyjnych.

§ 6.
Klasyfikacja a dalsze użytkowanie

1. Przypisanie kategorii użytkowania stanowi potwierdzenie możliwości dalszego użytkowania obiektu z uwagi na uwzględnione kryteria, na warunkach wynikających z wniosków diagnostycznych.
2. W przypadku odcinków zakwalifikowanych do kategorii użytkowania I lub II nie wprowadza się ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych, z wyjątkiem ograniczeń wprowadzanych na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, pod rygorem obniżenia kategorii użytkowania.
3. Na odcinkach zakwalifikowanych do kategorii III, w celu trwałego zmniejszenia oddziaływań na konstrukcję dopuszcza się wprowadzanie stałych ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych.
4. W przypadku odcinków kategorii IV celem wprowadzenia ograniczeń jest trwałe zmniejszenie oddziaływań na konstrukcję oraz obniżenie ryzyka eksploatacyjnego łącznie.
5. Ograniczenia służące obniżeniu ryzyka eksploatacyjnego powinny być ustalane i wprowadzane niezwłocznie zgodnie z zasadami wiedzy technicznej.
6. W przypadku wątpliwości co do ograniczeń, o których mowa w ust. 5, należy je poddać weryfikacji w trybie dokonania analizy i wyceny ryzyka w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem SMS, przy czym ograniczenia takie obejmować mogą między innymi:
   1) zakaz realizacji określonych przewozów (np. przewozów ładunków niebezpiecznych);
   2) szczególne rygory realizowania przebiegów jednoczesnych na odcinkach podwyższonego ryzyka wykolejenia skutkującego zajęciem skrajni toru sąsiedniego (np. na odcinkach o nadzwyczajnej wadliwości szyn);
   3) inne zidentyfikowane zagrożenia i ryzyka nimi spowodowane, ocenione w ramach procedury oceny ryzyka technicznego i operacyjnego.

§ 7.
Kategoria użytkowa a interoperacyjność

1. Wprowadzenie IV kategorii użytkowania w nawierzchni rozjazdowej z uwagi na jakość geometryczną toru jazdy powodować może niezachowanie warunków interoperacyjności w zakresie podsystemu infrastruktura.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, należy wprowadzić zmiany dotyczące danych o infrastrukturze do systemu e-POS.

§ 8.

Fragmentacja odcinków klasyfikowanych

1. Fragmentacja odcinków nawierzchni dla potrzeb klasyfikacji obejmuje odcinki o zróżnicowanej długości (tzn. jest zmienna).
2. Odcinki określonej kategorii użytkowania powinny charakteryzować się możliwie jednorodnym stanem technicznym.
3. Odcinki jednej kategorii w odniesieniu do:
   1) drogi kolejowej – powinny być indywidualnie ustalane według cech konstrukcji i jej stanu technicznego, przy czym zaleca się aby nie były krótsze niż 3 m (np. długość nawierzchni na przejściu w poziomie szyn);
   2) nawierzchni rozjazdowej – powinny obejmować całą nawierzchnię rozjazdową lub skrzyżowania torów wraz z odcinkiem podrozjazdnic wspólnych odrębnych torów jazdy (za krzyżownicą).
4. Przedmiotem kwalifikacji do stanu przydatności eksploatacyjnej powinny być najmniejsze odcinki toru w rozumieniu przepisów ruchu i sygnalizacji, mogące podlegać wyłączeniu z eksploatacji, tj. w szczególności:
   1) tor szlakowy;
   2) tor główny zasadniczy lub główny dodatkowy;
   3) droga rozjazdowa w torze szlakowym lub głównym zasadniczym;
   4) inne drogi rozjazdowe klasyfikowane funkcjonalnie według przeznaczenia rozjazdów zgodnie ze standardami technicznymi;
   5) grupy torów bocznych;
   6) drogi rozjazdowe boczne, tj. położone w torach bocznych.

§ 9.

Ewidencja odcinków kwalifikowanych

1. Ewidencję kategorii użytkowania prowadzi komórka zakładu właściwa ds. drogi kolejowej.
2. Ewidencję stanów przydatności eksploatacyjnej w bazie e-POS prowadzi komórka zakładu właściwa ds. eksploatacji.

§ 10.
Przepisy końcowe

1. Kwalifikacji do kategorii użytkowania i stanu przydatności eksploatacyjnej w ramach rocznego badania obiektu budowlanego należy dokonywać sukcesywnie w miarę przeprowadzania takich badań.
2. Do czasu objęcia obiektu kwalifikacją, o której mowa w ust. 1, stosuje się zasady dotychczasowe.
3. Ewidencja w bazie e-POS powinna być prowadzona po jej przystosowaniu do wymagań niniejszego modułu.

Załącznik nr 1 Zasady kwalifikacji drogi kolejowej do kategorii użytkowania i przydatności eksploatacyjnej

Tabela 1 Zasady kwalifikacji drogi kolejowej do kategorii użytkowania i przydatności eksploatacyjnej

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A	Nawierzchnie torowe i rozjazdowe – ocena ogólna						
A.1	RAMS	Stopień degradacji nawierzchni	poniżej 0,2	0,2-0,6	0,6-0,8	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx
A.2	RAMS	Zachwaszczenie	nie występują	występują pojedyncze rośliny do wypielenia ręcznie	występują powierzchnie zarośnięte na powierzchni do 30% korony pryzmy	powstała ukorzeniona warstwa na ponad 30% powierzchni korony pryzmy podsypki	xxx
A.3	RAMS	Ocena syntetyczna nawierzchni torowej	wg OCEO (z pominięciem intensywności obciążenia)	wg OCEO (z pominięciem intensywności obciążenia)	wg OCEO (z pominięciem intensywności obciążenia)	wg OCEO (z pominięciem intensywności obciążenia)	Id-7

<table>
<tr><td rowspan="4">Kod</td><td rowspan="4">Rodzaj wymagań odniesienia</td><td rowspan="4">Aspekt</td><td colspan="4">Przydatność eksploatacyjna</td><td rowspan="4">Kryteria cykli dozoru</td></tr>
<tr><td colspan="3">Pełna</td><td>Ograniczona</td></tr>
<tr><td colspan="4">Kategoria użytkowania</td></tr>
<tr><td>KTU – 1</td><td>KTU – 2</td><td>KTU – 3</td><td>KTU – 4</td></tr>
<tr><td>kol.1</td><td>kol.2</td><td>kol.3</td><td>kol.4</td><td>kol.5</td><td>kol.6</td><td>kol.7</td><td>kol.8</td></tr>
<tr><td>A.4</td><td>Kompatybilność techniczna</td><td>Jakość geometryczna</td><td colspan="2">jakość geometryczna toru jazdy z uwagi na stan ocenianego składnika interoperacyjności/nawierzchni pozostaje zgodna z wymaganiami dla danej prędkości (bez jej ograniczania)</td><td>jakość geometryczna toru jazdy z uwagi na stan jakiegokolwiek składnika jest pogorszona i może wymagać ograniczania prędkości, lecz nie mniejszej niż 50 km/h</td><td>przypadki gorsze niż w kat. III</td><td>xxx</td></tr>
<tr><td>A.5</td><td>Nośność stateczność</td><td>Naprężenia w szynach - temperatura neutralna</td><td>18°C lub wyższa</td><td>14°C ≤ t < 18°C</td><td>10°C ≤ t < 14°C</td><td>mniejsza od 14°C</td><td>Id-7</td></tr>
</table>

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A.6	Kompatybilność techniczna	Jakość geometryczna - nawierzchnia rozjazdowa	zachowane odchyłki geometrii rozjazdu dla parametrów: - szerokości toru, - przechyłki, - żłobków, - wichrowatości toru, - gradientów wysokości, - strzałek, (wg Id-4)		zachowane odchyłki geometrii rozjazdu dla parametrów: - szerokości toru, - przechyłki, - żłobków, - wichrowatości toru, (wg Id-4)	przekroczenia odchyłek	xxx
A.7	Kompatybilność techniczna	Geometria elementów wspomagających - wymiary powiązane	zachowane dopuszczalne wymiary: -szerokość prowadzenia w zwrotnicy (w) -szerokość prowadzenia w krzyżownicy (f) -rozstaw powierzchni prowadzących w krzyżownicy (p) (wg Id-4)			przypadki gorsze niż w kat. III	xxx
A.8	RAMS	Ogólny stan techniczny - nawierzchnia rozjazdowa	spełnia pozostałe wymagania wg badań technicznych zgodnie z Id-4		przypadki gorsze, uzasadniające ograniczenie prędkości lecz nie mniejszej niż 40km/h	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A.9	Interfejsy	Współpraca z napędem	Zachowane parametry współpracy rozjazd – napęd (Id-4 - załącznik nr 20, cz. D)		przypadki gorsze, uzasadniające ograniczenie prędkości lecz nie mniejsze niż 40km/h	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx
A.100	Szyny i łączenia szyn						
A.101	RAMS	Szyny - trwałość projektowa	przeniesione obciążenie poniżej 100% projektowego		przeniesione obciążenie przekraczające 100% projektowego	nie dotyczy	xxx
A.102	Nośność stateczność	Szyny - występowanie szyn pękniętych lub wad wg katalogu wad szyn z wyjątkiem HCH	niewystępowanie wad "O", "W" ani "N" względnie występowanie wad "O", a wymiana miejsc z wadami pozwala użyć moduły szyn 6-metrowe (wstawki)	występowanie wad "O" lecz wymiana odcinków uzasadnia użycie modułów szyn większych niż 6-metrowe lecz nie większych niż 30m	wystąpienie wad "W" lub występowanie wad "O", które uzasadniają zabudowę dłużek większych niż 30 metrowe	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A.103	Nośność stateczność	Szyny - szyny zakwalifikowane do wymiany oraz szyny pęknięte	brak		do 2 szyn zakwalifikowanych do wymiany na długości 1 km naprawionych tymczasowo	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7
A.104	Nośność stateczność	Szyny - ocena wady HCH (2223)	brak	długość rys na zaokrągleniu główki szyny nie przekracza 20 mm	długość rys na zaokrągleniu główki szyny nie przekracza 25 mm	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7
A.105	RAMS	Szyny - ocena zagłębiania powierzchni tocznej w miejscu wady (lub złącza)	brak widocznych zagłębień	do głębokości 1,0 mm	do głębokości 2,5 mm	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7
A.106	RAMS	Szyny - zgniecenia końców szyn	zgniecenia końców szyn do 2 mm	zgniecenia końców szyn do 3 mm	zgniecenia końców szyn do 4,0 mm	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A.107	RAMS	Szyny - zużycia (boczne, pionowe, kąt)	Odpowiada wymaganiom Modułu D5	Odpowiada wymaganiom Modułu D5	Odpowiada wymaganiom Modułu D5	nie określa się	xxx
A.108	RAMS	Szyny - zużycia boczne - ocena uproszczona	niewidoczne	nie przekracza połowy wysokości główki szyny	nie sięga do dolnej krawędzi główki szyny; brak odszczepień	dochodzi do dolnej krawędzi główki	Id-7
A.109	RAMS	Szyny - spływy boczne	nie większe niż 2mm	nie większe niż 5mm	nie większe niż 9mm	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7
A.110	RAMS	Szyny rozjazdowe - zużycia	Zużycie części rozjazdowych mniejsze od dopuszczalnego (wg Id-4)			Zużycie części nie przekracza 30% wartości dopuszczalnej (wg Id-4)	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A.111	Nośność stateczność	Złącze szynowe - niezdatne	nie występują	nie występują	złącza szynowe skręcone niekompletną liczbą śrub łubkowych lub poluzowane śruby łubkowe lub uszkodzone styki klejono-sprężone	występują złącza niezdatne (np. skręcone na jedną śrubę lub pęknięty łubek)	Id-7
A.200	Węzły przytwierdzenia						

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A.201	Nośność stateczność	Węzeł przytwierdzenia niezdatne	nie występują	występują węzły niezdatne w ilości do 10% przy czym wymagana ocena podkładów z niezdatnym węzłem w sekwencji granicznej takich podkładów jak następuje: a) na prostych i łukach R>600m: 1/9, 2/18 b) na łukach R≤600: 1/9.	występują węzły niezdatne w ilości powyżej 10% lecz nie większej niż 30% przy czym wymagana ocena podkładów z niezdatnym węzłem w sekwencji granicznej takich podkładów jak następuje: a) na prostych i łukach R>600m 1/3, 2/6, 3/9 b) na łukach R≤600m 1/3, 2/6. (maksymalnie 2 w gnieździe)	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A202	RAMS ocena odcinków 100m	Stan złączek	dobry, tj. do 5% wadliwych lub brakujących	dostateczny, w zakresie 5-10% wadliwych lub brakujących	dostateczny, w zakresie powyżej 10% lecz nie więcej niż 30% wadliwych lub brakujących	zły, tj. powyżej 20% wadliwych lub brakujących	Id-7
A300	Podkłady i podrozjazdnice						
A301	RAMS	Podkłady - trwałość projektowa	nieprzekroczona		przekraczająca 100% projektowej	nie dotyczy	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A302	Nośność stateczność	Podkłady - niezdatne	nie występują	występują podkłady niezdatne w ilości do 5% przy czym wymagana ocena podkładów niezdatnych w sekwencji granicznej jak następuje: a) na prostych i łukach R>600m: 1/18, 2/36 (maksymalnie 2 w gnieździe) b) na łukach R≤600: 1/18.	występują podkłady niezdatne w ilości powyżej 5% lecz nie większej niż 25% przy czym wymagana ocena podkładów niezdatnych w sekwencji granicznej jak następuje: a) na prostych i łukach R>600m 1/3, 2/6, 3/9 (maksymalnie 3 w gnieździe) b) na łukach R≤600m: 1/3, 2/6. (maksymalnie 2 w gnieździe)	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7
A303	RAMS	Podkłady - zużycie wg Id-1	poniżej 0,2	0,2-0,7	0,7-0,9	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A400	Składnik nawierzchni: podsypka						
A401	Nośność stateczność	Pryzma - szerokość pryzmy za czołem podkładu	zgodna z nominalną lub powiększona	zawężona nie więcej niż o 1/3 szerokości nominalnej	Występują zwężenia poniżej 1/2 wartości nominalnej (niezdatne). Wymagana ocena niezdatnych w sekwencji granicznej i procencie jak następuje (sekwencja niezdatnych / dobrych) 4/12, 5/15, 6/18, 7/21, 8/24, 9/27, 10/30, 11/33, 12/36	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A402	Nośność stateczność*	Pryzma - wysokość pryzmy za czołem podkładu (odsłonięcie czół podkładów)	zgodna z nominalną lub powiększona	odsłonięcie czół podkładów na 1/3 ich wysokości obejmujące nie więcej niż 12 sąsiednich podkładów przy czym wymagana ocena sekwencji granicznej jak następuje 4/12, 5/15, 6/18, 7/21, 8/24, 9/27, 10/30, 11/33, 12/36	odsłonięcie czół podkładów na 1/2 ich wysokości obejmujące nie więcej niż 12 sąsiednich podkładów przy czym wymagana ocena sekwencji granicznej jak następuje 4/12, 5/15, 6/18, 7/21, 8/24, 9/27, 10/30, 11/33, 12/36	przypadki gorsze niż w kat. III	Id-7

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A403	Nośność stateczność *	Pryzma - wypełnienie okienek	zgodna z nominalną	obniżenie pryzmy w okienkach na 1/3 wysokości podkładów	obniżenia pryzmy w okienkach na 1/2 wysokości podkładów przy czym wymagana ocena sekwencji granicznej jak następuje 4/12, 5/15, 6/18, 7/21, 8/24, 9/27, 10/30, 11/31, 12/36	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
A404	Nośność stateczność *	Wychlapki w okienkach między tokami szyn	brak wychlapek, zabłoceń i produktów lasowania się podsypki	brak wychlapek, zabłoceń, widoczne oznaki lasowania się podsypki	Występują wychlapki w okienkach między podkładami w ilości nie większej niż kolejnych 7, przy czym wymagana ocena sekwencji granicznej jak następuje (sekwencja niezdatnych/zdatnych): 1/3, 2/6, 3/9, 4/12, 5/15, 6/18, 7/21	przypadki gorsze niż w kat. III	Id - 7
A405	RAMS	Wytarcia tłucznia (oznaki pustych miejsc pod podkładami lub drgań) - ocena min. 4 kolejnych	nie występują	występują wytarcia tłucznia lecz obejmujące nie więcej niż 12 podkładów	Występują wytarcia tłucznia na długości przekraczającej 12 podkładów	nie dotyczy	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
B	Podtorze kolejowe – ocena ogólna						
B1	Nośność stateczność	Podtorze	nie występują słabe miejsca w podtorzu i nie wprowadzono ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych z uwagi na podtorze		występowanie słabych miejsc w podtorzu lub ograniczenia parametrów techniczno-eksploatacyjnych z uwagi na podtorze	odcinki o obniżonej stabilności (czynne szkody górnicze, osuwiska, zapadliska itp.)	xxx
C	Kolejowe obiekty inżynieryjne – ocena ogólna						
C1	Nośność stateczność	Obiekty mostowe	obiekty bez ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych		obiekty zagrożone wyłączeniem z eksploatacji, na których występują ograniczenia parametrów techniczno-eksploatacyjnych z uwagi na konstrukcję obiektu	przypadki gorsze niż w kat. III	xxx

Kod	Rodzaj wymagań odniesienia	Aspekt	Przydatność eksploatacyjna				Kryteria cykli dozoru
			Pełna			Ograniczona	
			Kategoria użytkowania				
			KTU – 1	KTU – 2	KTU – 3	KTU – 4	
kol.1	kol.2	kol.3	kol.4	kol.5	kol.6	kol.7	kol.8
D	Kompatybilność techniczna – inne aspekty						
D1	Kompatybilność techniczna	Skrajnia budowli	zachowana skrajnia ujednolicona (GPL1) wg Id-1 – Moduł A2	miejscowe niezachowanie skrajni budowli ujednoliconej lecz nie wymagające wprowadzenia ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych	miejscowe niezachowanie skrajni budowli ujednoliconej wymagające wprowadzenia ograniczeń parametrów techniczno-eksploatacyjnych	ryzyko niezachowania Granicznej Skrajni Zabudowy	xxx
D2	Kompatybilność techniczna	Skrajnia peronu i żłobka	zachowana Graniczna Skrajnia Zabudowy wg Id-1 – Moduł A2			ryzyko niezachowania Granicznej Skrajni Zabudowy	xxx