



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego



S003089

SA 103

ŚWIADECTWO

Nr T/2006/0723

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *autobus szynowy jednoczłonowy typu 214Ma*

Producent: *Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding, Bydgoszcz*

Rok budowy: *od 2005*

Charakterystyka pojazdu: *autobus szynowy spalinowy jednoczłonowy typu 214Ma przeznaczony jest do przewozu pasażerów w ruchu lokalnym i podmiejskim.*

Długość całkowita ze zderzakami 24 500 mm, skrajnia wg UIC 505-1, rozstaw czopów skrętu 17 200 mm, całkowita ilość miejsc (siedzących i stojących) – 160, prędkość maksymalna eksploatacyjna 120 km/h.

Parametry techniczne autobusu szynowego typu 214Ma określone są w „Dokumentacji Techniczno-Ruchowej Autobusu Szynowego SA103 typu 214Ma” nr 214Ma 0159-1, wydanie maj 2005 r., opracowanej przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.

Autobus szynowy typu 214Ma musi być wykonywany zgodnie z rysunkiem nr 214Ma 010000-1-00 z 2005 r. oraz „Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Autobusu Szynowego typu 214Ma”, nr 214Ma 0136-1, wydanie 2005 r., opracowanymi przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.

Dopuszczenie do eksploatacji kolejnych autobusów musi być poprzedzone potwierdzeniem zgodności z typem, przeprowadzonym pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego. Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie autobusu szynowego musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

Badania typu pojazdu: zostały wykonane i dały wynik pozytywny, a dotychczasowa eksploatacja potwierdziła poprawność przyjętych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Świadectwo ważne jest: bezterminowo

Świadectwo wydano na wniosek firmy Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding w Bydgoszczy (nr rejestru 101/06)

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86, poz. 789 z późn. zmianami).



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Janusz Dyduch

Warszawa, dnia 24 marca 2006 r.

DYREKTOR DEPARTAMENTU WICEPREZES

Ryszard Nowicki
mgr inż. Ryszard Nowicki
Piotrowski
mgr inż. Piotr Piotrowski



Rzeczpospolita Polska

Prezes

Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2012/0391

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: **autobus szynowy dwuczłonowy 4-osiowy typu 212M**

Producent: **Kolejowe Zakłady Maszyn KOLZAM S.A., Racibórz**

Rok budowy: **od 2003**

Charakterystyka pojazdu: **autobus szynowy dwuczłonowy 4-osiowy typu 212M przeznaczony jest do przewozu pasażerów po liniach kolejowych normalnotorowych.**

Długość ze zderzakami 27 896 mm, szerokość maksymalna 2 910 mm, wysokość maksymalna 3 934 mm, rozstaw osi w członie 7 200 mm, rozstaw osi skrajnych autobusu 19 000 mm, wózek jednoosiowy napędny typu 18MNb, wózek jednoosiowy toczny typu 31ANb, zespół napędowy (silnik D10UTSL o mocy 190 kW, turboprzekładnia D864.3), prędkość maksymalna eksploatacyjna 100 km/h.

Przejazd przedmiotowych autobusów szynowych przez przejazdy kategorii B i C z urządzeniami oddziaływania EON-6 musi być realizowany poprzez zatrzymanie autobusu przed przejazdem i następnie jazdę czoła tego autobusu przez przejazd z zachowaniem szczególnej ostrożności, z prędkością nie przekraczającą 20 km/h.

Charakterystyka autobusu szynowego dwuczłonowego 4-osiowego typu 212M zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa dwuczłonowego autobusu szynowego serii SA109”, nr 212M 0159-1, opracowanym przez Kolejowe Zakłady Maszyn KOLZAM S.A.

Autobus szynowy dwuczłonowy 4-osiowy typu 212M musi być zgodny z warunkami technicznymi wykonania i odbioru, w skład których wchodzi dokumenty pn. „Warunki Techniczne Wykonania autobusu szynowego typu 212M”, nr 212M 013601-1, wydanie: sierpień 2002 r. i „Warunki Techniczne Odbioru autobusu szynowego typu 212M”, nr 212M 013602-1, wydanie: sierpień 2003 r., opracowanymi przez Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi i obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie autobusu szynowego dwuczłonowego 4-osiowego typu 212M musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

Wprowadzenie do eksploatacji każdego autobusu szynowego dwuczłonowego 4-osiowego typu 212M musi być poprzedzone potwierdzeniem zgodności z typem przeprowadzonym pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego.

Badania typu pojazdu: zostały wykonane i dały wynik pozytywny, a przeprowadzone próby eksploatacyjne potwierdziły poprawność zastosowanych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Świadectwo ważne jest: bezterminowo – wydane na wniosek firmy „Przewozy Regionalne”

Sp. z o. o. w Warszawie (nr rejestru 189/12).

Świadectwo nr T/2011/0777 z dnia 29 września 2011 r. – nie obowiązuje.

Potwierdzenia zgodności wydane na podstawie świadectwa nr T/2004/014 zachowują ważność.

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)



Warszawa, dnia 29 maja 2012 r.

p.o. Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl

Z UP PREZESA
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Krzysztof Banaszek
VICEPREZES

SA 134-022



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2015/0030

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: autobus szynowy typu 218Md – Mińsk 2

Producent: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A., Mińsk Mazowiecki
produkcja pod nadzorem: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. (dawna nazwa: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding, Bydgoszcz)

Rok budowy: od 2011 r.

Charakterystyka pojazdu: autobus szynowy typu 218Md – Mińsk 2 przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.

Układ osi B'2'B', długość ze zderzakami 41 700 mm, szerokość 2 890 mm, wysokość pudła od główki szyny 4 015 mm, wózek napędny typu J-Bg 3964, wózek pośredni typu 37AN, zespół napędowy (silnik 6H1800 R83 o mocy 360 kW, przekładnia hydrodynamiczna Ecomat 5 HP902), prędkość maksymalna eksploatacyjna 120 km/h, miejsc stojących – 140, miejsc siedzących – 134, miejsc z pasami do przypięcia wózka inwalidzkiego – 2.

Charakterystyka autobusu szynowego typu 218Md – Mińsk 2 zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa Autobusu Szynowego SA134 typu 218Md”, nr 218Md 0159-3, wydanie: luty 2011 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.

Autobus szynowy typu 218Md - Mińsk 2 musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Autobusu Szynowego typu 218Md”, nr 218Md 0136-3, wydanie: luty 2011 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi i obowiązującymi przepisami.

Badania typu pojazdu: zostały wykonane przez Instytut Kolejnictwa i dały wynik pozytywny, a przeprowadzone próby eksploatacyjne potwierdziły poprawność przyjętych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa, co potwierdzono w sprawozdaniu Instytutu Kolejnictwa 5457/13/M/21.01/15 oraz pracy nr 5457/13/M/21.02/15.

Świadcstwo ważne jest: na czas nieokreślony.

Świadcstwo wydane na wniosek: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A.

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.)



Warszawa, dnia 14 maja 2015 r.

Prezes

Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2014/0228

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: autobus szynowy spalinowy jednoczlony typu 214Mb – Mińsk 1

Producent: Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A.

Rok budowy: od 2010 r.

Charakterystyka pojazdu: autobus szynowy spalinowy jednoczlony typu 214Mb – Mińsk 1 przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.

Długość ze zderzakami 24 500 mm, szerokość 2 890 mm, wysokość 4 135 mm, rozstaw czopów skreću 17 200 mm, masa własna 45 t \pm 3%, masa słuźbowa 46,5 t \pm 3%, wózek napędny typu JBg3964, wózek toczny typu JBg3965, zespół napędowy (silnik 6H1800R84 MTU z przekładnią hydromechaniczną ZF 5HP902) o mocy 390 kW, maksymalna prędkość eksploatacyjna 120 km/h.

Charakterystyka autobusu szynowego spalinowego jednoczlonego typu 214Mb – Mińsk 1 zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa NR MR/01/2010 Autobusu szynowego Typu 214Mb – Mińsk 1 Serii SA135” z dnia 11 października 2010 r., opracowanym przez Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. na podstawie umowy licencyjnej udostępnionej przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.

Autobus szynowy spalinowy jednoczlony typu 214Mb – Mińsk 1 musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru NR MR/02/2010 Autobusu Szynowego Typu 214Mb – Mińsk 1 Serii SA135”, z dnia 11 października 2010 r., opracowanym przez Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. na podstawie umowy licencyjnej udostępnionej przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi i obowiązującymi przepisami prawa.

Badania typu pojazdu: zostały wykonane i dały wynik pozytywny.

Świadectwo ważne jest: bezterminowo.

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

m.p



Prezes

Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyk

Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof D.

Za zgodność z oryginałem

Warszawa, dnia 30 maja 2014 r.

Członek Zarządu
Dyrektor Finansowo-Handlowy

mgr Krzysztof Adamski

Prokurent

Tadeusz Górski



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2012/0757

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: autobus szynowy typu 218Md

Producent: Konsorcjum: - Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A.
Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.

Rok budowy: od 2010

Charakterystyka pojazdu: autobus szynowy typu 218Md przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych normalnotorowych.

Układ osi B'2'B', długość ze zderzakami 41 700 mm, szerokość 2 890 mm, wysokość pudła od główki szyny 4 015 mm, wózek napędny typu J-Bg 3964, wózek pośredni typu 37AN, zespół napędowy (silnik 6H1800 R83P o mocy 350 kW, przekładnia hydrodynamiczna Ecomat 5 HP902), prędkość maksymalna eksploatacyjna 120 km/h.

Charakterystyka autobusu szynowego typu 218Md zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa Autobusu Szynowego SA134 typu 218Md”, nr 218Md 0159-2, wydanie: maj 2010 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.

Autobus szynowy typu 218Md musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Autobusu Szynowego typu 218Md”, nr 218Md 0136-2, wydanie: kwiecień 2010 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi i obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie autobusu szynowego typu 218Md musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

Wprowadzenie do eksploatacji każdego autobusu szynowego typu 218Md musi być poprzedzone potwierdzeniem zgodności z typem przeprowadzonym pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego.

Badania typu pojazdu: zostały wykonane i dały wynik pozytywny a przeprowadzone próby eksploatacyjne potwierdziły poprawność przyjętych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Świadectwo ważne jest: bezterminowo – wydane na wniosek firmy Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. w Bydgoszczy (nr rejestru 152/12).

Świadectwo nr T/2011/0781 z dnia 28 września 2011 r. – nie obowiązuje.

Potwierdzenia zgodności wydane na podstawie świadectw nr: T/2011/0781, T/2010/0569 i T/2010/0231 zachowują ważność.

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)

m.p.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

Warszawa, dnia 30 października 2012 r.

Kopia wydana na okazność przekazania do eksploatacji pojazdu SA 134-029

SA 134-029

PESA Bydgoszcz SA

KOPIA WIADECTWA

Główny Specjalista
Odbiorów Technicznych

Włodzisław Szlachetka

2014-02-22



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

ZEZWOLENIE

Nr PL 51 2014 0041

na dopuszczenie do eksploatacji dla typu pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI

Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla typu pojazdu kolejowego, niezgodnego z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, dla elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 37WE o numerze fabrycznym 001.

Dla pojazdów wyprodukowanych przed dniem 28 marca 2024 r. niniejsze zezwolenie jest ważne bezterminowo.

Podstawa prawna: ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r., poz. 43), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r., poz. 492).

Opis pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 37WE o numerze fabrycznym 001, dla którego został wydany przez Instytut Kolejnictwa „Certyfikat Weryfikacji Podsystemu niezgodnego z TSI. Nr: IK/A/B/14/TABOR/PL/023”.

Pojazd kolejowy: elektryczny zespół trakcyjny typu 37WE o numerze fabrycznym 001, o następujących parametrach technicznych:

Szerokość toru	1 435 mm
Długość pojazdu (ze sprzęgami)	42 400 mm
Wysokość pojazdu (ze złożonym pantografem)	4 172 mm
Szerokość pojazdu	2 895 mm
Rozstaw czopów skrzętu	16 000 mm
Masa własna pojazdu	81 t ± 3%
Masa brutto pojazdu (4 osoby/m ²)	103 t ± 3%
Maksymalny nacisk na tor	≤ 180 kN/oś
Drzwi wejściowe dla pasażerów	boczne odskokowo-przesuwne
- liczba	4 (2 na stronę)

Strona 1 z 5

PL 51 2014 0041

- szerokość	1 400 mm
Szerokość przejścia w części pasażerskiej	~ 650 mm
Minimalna szerokość przejścia między członami	~ 800 mm
Wysokość podłogi w strefie wejść	760 ± 40 mm od pgs
EZT wpisuje się w skrajnię	UIC 505-1
Średnica kół zestawów kołowych nowe/max zużyte	840/790 mm
Minimalny promień krzywizny łuku toru	100 m (w warunkach warsztatowych) 150 m na szlaku
Rozplanowanie wnętrza i wyposażenie przedziału pasażerskiego	
Fotele	dwumiejscowe stałe oraz pojedyncze uchylne. Zastosowane siedzenia spełniają wymagania normy PN-K-02511:2000
Układ miejsc	fotele stałe w układzie rzędowym i naprzeciwległym zabudowane przodem lub tyłem do kierunku jazdy, fotele uchylne w układzie „metro” w przestrzeni przeznaczonej dla osób z ograniczeniami ruchowymi i rowerów oraz na większy bagaż
Układ pomieszczeń	bezprzedziałowy, tylko klasa 2
Podłoga wagonu	pokryta wykładziną podłogową w sposób umożliwiający mycie wodą ze środkami usuwającymi brud
Miejsce na bagaż	półki wzdłużne, pod sufitem
Liczba miejsc siedzących (w tym uchylnych)	120 (14)
Liczba miejsc stojących (4 osoby/m ²)	145
Całkowita liczba miejsc	265
Miejsce dla osób z ograniczeniami ruchowymi	2 w członie A, wydzielone i oznaczone przy drzwiach wejściowych, wyposażone w uchwyty dla zamocowania dwóch wózków inwalidzkich
Przejścia między wagonami	otwarte, dostępne dla pasażerów w czasie jazdy
Podesty dla niepełnosprawnych	w członie A, strona lewa i prawa
Wielkość obszaru na większy bagaż	ok. 5 m ² (może jednocześnie pełnić rolę miejsca dla osób na wózkach i/lub rowerów)
Układ wentylacji, klimatyzacji i ogrzewania	wentylacja wymuszona, klimatyzacja z układem awaryjnego przewietrzania, ogrzewanie elektryczne z automatyczną regulacją
Liczba toalet	1 zgodna z wymaganiami TSI PRM

Typ toalety	próżniowa SEMIVAC MINI III
Oświetlenie wewnętrzne	
- podstawowe	LED
- miejscowe	LED
- awaryjne	zasilane bezpośrednio z baterii akumulatorowej
System rozgłoszeniowy	elektroakustyczny, nadawanie komunikatów z pulpitu maszynisty z niezależnym pulpitem sterującym (system automatyczny – cyfrowy)
Urządzenia łączności awaryjnej (maszynista – pasażer)	Intercom w strefach wejściowych do pojazdu
System monitoringu	cyfrowa rejestracja obrazu i dźwięku
Warunki środowiskowe pracy	
Eksploatacyjna temperatura pracy pojazdu	od - 35°C do +40°C
Maksymalna wysokość nad poziom morza	1 400 m
Największe wzniesienie, przy którym EZT ruszy z pełnym obciążeniem	35 ‰
Parametry trakcyjne	
Silniki trakcyjne asynchroniczne	serii TMF 50-29-4 firmy TSA
Maksymalna prędkość konstrukcyjna	160 km/h
Prędkość eksploatacyjna (przy obsłudze dwuosobowej)	160 km/h
Napięcie sieci	3 000 V DC
Zmienność napięcia trakcyjnego	2 000 – 3 600 V DC
Moc znamionowa pojazdu	1 600 kW
Średnie przyspieszenie rozruchu (w zakresie prędkości od 0 do 50 km/h)	$\geq 1,0 \text{ m/s}^2$
Opóźnienie hamowania na płaskim torze przy suchych szynach	
Hamowanie eksploatacyjne	$\leq 0,9 \text{ m/s}^2$
Hamowanie awaryjne	$\leq 1,2 \text{ m/s}^2$
Układ osi	Bo 2' Bo
Typ wózka (toczny/napędowy)	72RSTc/70RSNc
Wyposażenie kabiny maszynisty	
Oslony przeciwsłoneczne	na szybie czołowej
Urządzenia radiotelefoniczne	Radiotelefon typu „Koliber”, którego parametry są zgodne z warunkami włączenia do kolejowej sieci radiołączności określone przez PLK S.A. stosowane na liniach kolejowych PLK, włączone do systemu zdalnego zatrzymywania pociągów „Radiostop”

Pokładowy system rejestracji parametrów pojazdu	ATM-RPS4NP
System monitoringu	rejestracja obrazu firmy ENTE, umożliwiająca zapis oraz archiwizację obrazu i dźwięku z kamer i mikrofonów zainstalowanych na pokładzie pojazdu
Szyba czołowa	szyba czołowa zgodna z EN-15152 oraz UIC 651, wykonana jako wielowarstwowa i wyposażona w między warstwowe ogrzewanie elektryczne szyby
Sygnalizacja alarmowa	zintegrowana z systemem monitoringu
Urządzenia zabezpieczenia ruchu	
- czuwak aktywny i SHP	parametry zgodne z wymaganiami karty UIC 641
- radio - stop	radiotelefon „KOLIBER” z funkcją „Radiostop”
System obserwacji drzwi pasażerskich	zintegrowany z systemem monitoringu
Sygnalizacja pożarowa	instalacja sygnalizacji pożaru oraz zadymienia
Sprzęg automatyczny	
Samoczynny sprzęg czołowy	firmy Voith typu 010.596
Układ hamulcowy	
Hamulec zasadniczy	pneumatyczny, elektropneumatyczny
Hamulec bezpieczeństwa	rączka w każdej części przedziału pasażerskiego i przycisk w każdej kabinie maszynisty z dodatkową możliwością przerwania przez maszynistę hamowania nagłego wywołanego uruchomieniem hamulca
Układ przeciwoślizgowy	elektroniczny, działający przy ruszaniu i hamowaniu pojazdu oraz piasecznice wspomagające jego pracę
Hamulec postojowy	sprężynowy zapewniający postój max obciążonego pociągu na pochyleniu 35 ‰
Okładziny cierne hamulca tarczowego	bezazbestowe
Odbierak prądu	
Producent	EC Engineering sp. z o. o.
Typ	160EC
Rodzaj odbieraka	niesymetryczny (połówkowy)
Min wysokość robocza	800 ± 10 mm
Max wysokość robocza	1 800 ± 10 mm
Długość całkowita ślizgacza	1 950 ± 10 mm

Długość części roboczej ślizgacza	1 030 mm
Szerokość ślizgacza	347 mm
Wysokość ślizgacza	368 ± 10 mm
Profil ślizgacza	wg PN-EN 50367, Aneks B rys. B.3
Napięcie znamionowe	3 000 V
Prąd znamionowy	1 200 A
Rodzaj prądu	stały
Max prędkość jazdy	160 km/h
Średnia siła nacisku statycznego	100 ± 3N
Siła opuszczająca	min 130 N
Inne urządzenia	
Wyłącznik szybki prądu stałego	UR 26-64 firmy Sécheron
Przetwornica statyczna	PSM-82LQC
Falownik	FT800-3KLQC

Charakterystyka techniczna i parametry eksploatacyjne elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 37WE o numerze fabrycznym 001, zawarte są w dokumentach wskazanych w Opisie do Certyfikatu Weryfikacji Podsystemu niezgodnego z TSI. Nr: IK/A/B/14/TABOR/PL/023.

Pojazd jest przeznaczony do poruszania się po sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 23b ust. 6 zdanie drugie ustawy o transporcie kolejowym, do ruchu regionalnego, po liniach o szerokości toru 1435 mm, z wyłączeniem transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

Poza uwagami zawartymi wyżej nie istnieją żadne inne szczególne warunki użytkowania i/lub ograniczenia w użytkowaniu.

Informacje dodatkowe związane z przedmiotowym zezwoleniem:

W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego, niezgodnego z TSI, elektrycznego zespołu trakcyjnego, jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub zgody na odstępianie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia zgodnie z art. 23i ustawy o transporcie kolejowym, a w przypadku zmiany przepisów krajowych, na podstawie których wydano niniejsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego zgodnie z art. 23d ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, w drodze decyzji, nakazać uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia).

Data wydania zezwolenia: 2 czerwca 2014 r.

Data wydania decyzji zmieniającej zezwolenie: 2015 r.

Załącznik do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 2015 r. nr DZTI-WP.8203.15.2015.EG.


 KRZYSZTOF DYŁ
 PREZES URZĘDU TRANSPORTU
 KOLEJOWEGO

37WE 002



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

ZEZWOLENIE

PL 51 2014 0050

**na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z technicznymi
specyfikacjami interoperacyjności, zgodnego z dopuszczonym typem**

Podstawa prawna: ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r., poz. 1297).

1. Przedmiot zezwolenia:

Pojazd kolejowy: Elektryczny zespół trakcyjny typu 37WE, nr fabryczny: 002

2. Producent:

NEWAG S.A.

3. Numer zezwolenia typu:

PL 51 2014 0041

4. Deklaracja zgodności z typem:

Deklaracja zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI o numerze fabrycznym 002 sygn. RB/PS/137/06/14

5. Jednostka odpowiedzialna za weryfikację:

Instytut Kolejnictwa, nr identyfikacyjny UE: 1467

6. Certyfikat:

Certyfikat Weryfikacji Podsystemu niezgodnego z TSI nr IK/A/B/14/TABOR/PL/023, z dnia 28 marca 2014 r.

7. Ograniczenia:

Pojazd jest przeznaczony jest do poruszania się po sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 23b ust. 6 zdanie drugie ustawy o transporcie kolejowym, do ruchu regionalnego, po liniach o szerokości toru 1435 mm, z wyłączeniem transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, zgodnie z powszechnie

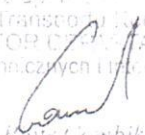
obowiązującymi przepisami prawa.

8. Termin ważności zezwolenia:

bezterminowo

9. Data wydania:

25 czerwca 2014 r.

z up. F. 8333
Urzędu Transportu Kolejowego
DYREKTOR DEPARTAMENTU
Zezwoleń technicznych i interoperacyjności

Piotr Cichlik



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2014/0302

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny typu 40WE*

Producent: *Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.*

Rok budowy: *od 2013 r.*

Charakterystyka pojazdu: *trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny typu 40WE przeznaczony jest do wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm. Maksymalna liczba pasażerów na miejscach siedzących to 170, w tym 13 na miejscach uchylnych; maksymalna liczba pasażerów na miejscach stojących to 150 przy założeniu 4 os./m². Długość całkowita 58 950 mm, wysokość pudła od główki szyny 4 300 mm, szerokość 2 880 mm, masa własna pojazdu 108 300±3% kg, masa eksploatacyjna w stanie gotowości do pracy 109 000±3% kg, maksymalna prędkość eksploatacyjna 160 km/h.*

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego 40 WE zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa elektryczny zespół trakcyjny typu 40WE” nr 0159-1, wydanie: sierpień 2014 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Elektryczny zespół trakcyjny typu 40WE musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 40WE”, nr 40WE 0136-1, wydanie: Bydgoszcz 2014 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

Niniejsze świadectwo dotyczy przeprowadzenia prób eksploatacyjnych elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 40WE, które będą prowadzone przez: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Przewozy Regionalne sp. z o.o. i Instytut Kolejnictwa, zgodnie z zawartymi porozumieniami w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych z 19 września 2014 r. i z 30 września 2015 r. oraz programami prób eksploatacyjnych: „Program prób eksploatacyjnych elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 40WE produkcji PESA Bydgoszcz S.A.”, nr 5359/21/LW/41.12/2014 wersja 2, z 19 września 2014 r. i „Program prób eksploatacyjnych elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 40WE”, nr 5445/13/M/01.03/15 wersja 2 z 25 września 2015 r., opracowanymi przez Instytut Kolejnictwa.

Badania typu pojazdu: *zostały wykonane i dały wynik pozytywny.*

Świadectwo ważne jest: *do 30 września 2016 r. – wydane na wniosek spółki Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.*

Podstawa prawna: *Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)*




Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

Warszawa, dnia 23 września 2014 r.

Data wydania świadectwa: 23 września 2014 r. Data wydania decyzji zmieniającej świadectwo: 30 września 2015 r.
Załącznik do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 30 września 2015 r. o sygn. DZTI-WP.8002.89.2015.EG

36WE 001

Załącznik nr 1 do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 25 listopada 2013

Warszawa, dnia 25 listopada 2013 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

ZEZWOLENIE

Nr PL 51 2013 0003

**na dopuszczenie do eksploatacji dla typu pojazdu kolejowego
niezgodnego z TSI**

dla NEWAG S.A.

ul. Wyspiańskiego 3

33 – 300 Nowy Sącz

Pierwsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla typu pojazdu kolejowego, niezgodnego z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, dla elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 36WE.

Zezwolenie jest ważne do dnia 4 listopada 2020 r.

Podstawa prawna: ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2013 r., poz. 43), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2012 r., poz. 492).

Opis pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 36WE:

PL 51 2013 0003

Strona 1 z 5

Pojazd kolejowy niezgodny z TSI elektryczny zespół trakcyjny typu 36WE, przeznaczony jest do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o szerokości toru 1435 mm, celem obsługi ruchu aglomeracyjnego.

Podsystem strukturalny: elektryczny zespół trakcyjny typu 36WE o następujących danych technicznych:

Skrajnia	UIC 505-1
Minimalny promień łuku toru na szlaku	150 m
Minimalny przejezdny promień łuku toru (bez demontażu elementów)	100 m (przy $V \leq 5$ km/h)
Długość ezt ze sprzęgami	58 400 mm
Rozstaw między czopami skreću wózków Jacobsa (osi wózków)	16 000 mm
Rozstaw między czopami skreću wózków Jacobsa i wózkiem napędnym (osi wózków)	16 000 mm
Rozstaw skrajnych osi	50 500 mm
Wysokość ezt, ze złożonymi odbierakami, od główki szyny	4 172 mm
Szerokość ezt	2 895 mm
Drzwi wejściowe – 3 pary	Odskokowo-przesuwne (3 na jedną stronę)
Zamykanie/otwieranie i blokada drzwi wejściowych	Centralne lub uprawnienia indywidualnego sterowania drzwi prawych lub lewych
Minimalna szerokość przejścia w części pasażerskiej	720 mm
Minimalna szerokość przejścia między członami	800 mm
Eksploatacyjny zakres temperatur otoczenia	Od -30°C do +40°C
Wysokość podłogi od główki szyny (w strefie wejścia)	760 ± 40 mm
Układ wnętrza	Jednoprzestrzenne, klasa 2
Miejsce na bagaż	Półki wzdłuż pojazdu, pod sufitem
Fotele	Wandaloodporne, fotele dwumiejscowe oraz pojedyncze odchylne
Liczba miejsc siedzących	170
Liczba miejsc stojących (4 osoby/m ²)	160
Liczba miejsc dla osób na wózkach inwalidzkich	2, w członie A
Miejsce na większy bagaż	Ok. 5 m ²
Toaleta próżniowa – dostosowana dla osób na wózkach inwalidzkich (członek A)	SEMIVAC MINI III
Średnica toczna kół nowych/zużytych	840 mm / 790 mm
Masa własna ezt	108 t ± 3 %
Maksymalna masa brutto (4 osoby / m ²)	≤ 130 t
Maksymalny nacisk statyczny zestawu kołowego na oś	≤ 185 kN/oś
System napięciowy	3kV DC
Moc znamionowa pojazdu	1 600 kW (4 x 400 kW)
Wyłącznik szybki, prod. Secheron	UR26-64 z układem sterowania

Strona 2 z 5

PL 51 2013 0003

	CID-3
Silniki trakcyjne asynchroniczne	firmy TSA typu TMF 50-29-4
Wentylator silnika trakcyjnego	GFS-2-280/114-550T LG270 IE2 400 / 690 V 50 Hz
Przekładnia osiowa	Typu GGM 275 SO/549
Zasilanie silników trakcyjnych	Falowniki tranzystorowe FT800-3k – szt. 2
Odbierak prądu produkcji Stemman	160EC – EC ENGINEERING sp. z o. o., z nakładką węglową typu MY7A2
Prędkość eksploatacyjna	≤ 160 km/h
Średnie przyspieszenie rozruchu (0÷50km/h)	$\geq 1,0$ m/s ²
Opóźnienie hamowania (na poziomym i suchym torze)	Eksploatacyjne $\geq 0,8$ m/s ² ; Awaryjne $\geq 1,2$ m/s ²
Hamulec zasadniczy	Pneumatyczny KE (tarcze hamulcowe)
Hamulec postojowy systemu EP Compact	sprężynowy na jednym kole każdego zestawu kołowego utrzymujący ezł na pochyleniu ≤ 40 ‰
Hamulec bezpieczeństwa	Wg UIC 543
Układ przeciwoślizgowy	Pneumatyczny typu GV12-3- Knorr Bremse SHP – typu EDA 3100 MER 129801 + ELM 2005
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	CA – typu EDA 3100 MER 129801 Rejestrator zdarzeń – ATM-RPS4NR
Urządzenie radiołączności kolejowej	radiotelefon pociągowy typu Koliber, produkcji RADIONIKA sp. z o.o.
Przetwornica statyczna	2 x PSM – 200 o łącznej mocy 400 kW
Sprężarka śrubowa	Typu SL6-102 o wydajności 40 l/min
Zasilanie obwodów trakcyjnych	Przetwornica statyczna typu 2 x PSM-200
Oświetlenie podstawowe	LED
Oświetlenie miejscowe	LED
Sygnały dźwiękowe produkcji KNORR-BREMSE Systemy Dla Kolejowych Środków Locomocji sp. z o.o.	Sygnalizator akustyczny-syrena 370Hz II51466 (tyfon) Sygnalizator akustyczny-syrena 660Hz II51213 (tyfon)
Oznakowanie czola i końca pojazdu	Projektory halogenowe typ CRH-24 Światła sygnałowe typu S-LED-24
Bateria akumulatorów: niklowo-kadmowa	HBL 19KFM 342 P, 342 Ah RAC - 4
Klimatyzacja w kabinie maszynisty	Moc chłodnicza – 4 [kW]; moc grzewcza – 5 [kW];

	LRV-10T W1
Klimatyzacja w pomieszczeniach pasażerskich	Moc chłodnicza – 28 [kW] moc grzewcza – 24 [kW] przepływ powietrza wentylacyjnego – 4 000 [m ³ /h]
Ogrzewanie w pomieszczeniach dla pasażerów	Konwektory przyściennne + z układu klimatyzacji
Urządzenie pociągowo-zderzne	Sprzęgi czołowe firmy Dellner Couplers typu Schanfenberga
Elektroniczny licznik energii	LE3000plus
Sygnalizacja p.pożarowa	Centralka CSP1
Podstawowe dane wózków	
Układ wózków	Bo2'2'Bo
Oznaczenie typu wózka napędowego	Typu 70RSNc (masa 8 500 kg)
Prędkość maksymalna	≤160 km/h
Szerokość toru	1435 mm
System monitoringu	Monitor TV, rejestrator cyfrowy, archiwizacja
Rozstaw osi zestawów kołowych wózka napędowego	2 500 mm
Odsprężynowanie	Dwustopniowe I stopień – zespół sprężyn śrubowych II stopień – zespół sprężyn pneumatycznych
Średnica okręgu tocznego koła zestawu (nominalna)	840 mm
Wymiar czopa osi /d x L/	130 mm x 191 mm
Ułożyskowanie zestawu kołowego	Kpl. łożysk walcowych NJ+NJP 130x240x80 GMP64
Układ napędowy	Przekładnia osiowa GGM 275 SO/549 z silnikiem firmy TSA typu TMF 50-29-4
Oznaczenie typu wózka tocznego	Typu 72RSTc (masa 6 000 kg)
Prędkość maksymalna	≤160 km/h
Szerokość toru	1435 mm
Rozstaw osi zestawów kołowych wózka tocznego	2 900 mm
Odsprężynowanie	Dwustopniowe I stopień – zespół sprężyn śrubowych II stopień – zespół sprężyn pneumatycznych
Średnica okręgu tocznego koła zestawu (nominalna)	840 mm
Wymiar czopa osi /d x L/	130 mm x 191 mm
Ułożyskowanie zestawu kołowego	Łożyska walcowe NJ+NJP 130x240xGMP64

Charakterystyka techniczna i parametry eksploatacyjne elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 36WE zawarte są w dokumentach wskazanych w Opisie do Certyfikatu Weryfikacji podsystemu niezgodnego z TSI nr IK/A/B/13/TABOR/PL/009.

Ograniczenia odnoszące się do uznania w zakresie: możliwości przeprowadzenia ponownych prób i badań (weryfikacji), w czasie pierwszego roku eksploatacji elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 36WE, wyszczególnionych w Załączniku nr 1 do Opisu Weryfikacji podsystemu niezgodnego z TSI.

Pojazd jest uprawniony do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - zgodnie z art. 23b ust. 6 zdanie drugie ustawy o transporcie kolejowym.

Poza uwagami zawartymi wyżej nie istnieją żadne inne szczególne warunki użytkowania i/lub ograniczenia w użytkowaniu.

Informacje dodatkowe związane z przedmiotowym zezwoleniem:

W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego, niezgodnego z TSI, elektrycznego zespołu trakcyjnego, jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub zgody na odstąpienie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia zgodnie z art. 23i ustawy o transporcie kolejowym, a w przypadku zmiany przepisów krajowych, na podstawie, których wydano niniejsze zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego zgodnie z art. 23d ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK może, w drodze decyzji, nakazać uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia).

Termin ważności zezwolenia: 4 listopada 2020 r.



PREZES
Urząd Transportu Kolejowego
[Signature]
Krzysztof Dyll

NEWAG Spółka Akcyjna
ul. Wyspiańskiego 3 skł. poczt. nr 25
tel. 70-18/ 449 63-60, fax 449 63-66
33-300 Nowy Sącz
nr ident. 490-490757



*Za zgodność
z oryginałem*

DZIAŁ PROJEKTÓW I PROTOTYPOW
Kierownik Projektu
[Signature]
Krzysztof Kiercz

36WEa-019



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

ZEZWOLENIE

PL 51 2014 0113

**na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z technicznymi
specyfikacjami interoperacyjności, zgodnego z dopuszczonym typem**

Podstawa prawna: ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.),
rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei
(Dz. U. z 2013 r., poz. 1297).

1. Przedmiot zezwolenia:

Pojazd kolejowy: Elektryczny zespół trakcyjny typu 36WEa, nr fabryczny: 019 wykonany
w wariantcie: III

2. Producent:

NEWAG S.A.

3. Numer zezwolenia typu:

PL 51 2014 0060

4. Deklaracja zgodności z typem:

Deklaracja zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz weryfikacji
pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI o numerze fabrycznym 019
sygn. RB/PS/313/11/14

5. Jednostka odpowiedzialna za weryfikację:

Instytut Kolejnictwa, nr identyfikacyjny UE: 1467

6. Certyfikat:

Certyfikat Weryfikacji Podsystemu niezgodnego z TSI nr IK/A/B/14/TABOR/PL/027
wersja 3, z dnia 10 września 2014 r.

7. Ograniczenia:

Pojazd przeznaczony jest do poruszania się po sieci kolejowej położonej na terytorium
Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 23b ust. 6 zdanie drugie ustawy o transporcie
kolejowym, do ruchu regionalnego, po liniach o szerokości toru 1435 mm, zgodnie
z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

8. Termin ważności zezwolenia:

bezterminowo

9. Data wydania:

24 listopada 2014 r.

Z up. Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego
DYREKTOR DEPARTAMENTU
Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności

Piotr Combik

Strona 1 z 1

PL 51 2014 0113

2014-11-24
J. Młyniarz
A. Stachowicz