



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

ZEZWOLENIE

Nr PL 54 2020 0031

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”- zmodernizowanego wózka motorowego typu WM-15A w odmianie po modernizacji WM-15A/D0.1 o numerze fabrycznym 209.

Zezwolenie dla zmodernizowanego wózka motorowego typu WM-15A w odmianie po modernizacji WM-15A/D0.1 o numerze fabrycznym 209 ważne jest bezterminowo. Potwierdzanie zgodności z typem możliwe jest do 4 marca 2025 r.

Podstawa prawna: ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U., poz. 934).

Typ pojazdu kolejowego - zmodernizowany wózek motorowy typu WM-15A w odmianie po modernizacji WM-15A/D0.1 posiada następujące parametry techniczne:

Numer Parametru ERATV ¹	Nazwa parametru	Wartość parametru
4.1.1	Liczba kabin maszynisty	1
4.1.2.1	Maksymalna prędkość konstrukcyjna (km/h)	80 km/h
4.1.3	Rozstaw kół zestawu kołowego	1 435 mm
4.1.4	Warunki użytkowania dotyczące zestawiania pociągów	Pojazd kolejowy
4.1.8	Typ spełnia wymogi niezbędne do celów ważności zezwolenia dla pojazdu wydanego przez jedno z państw członkowskich	Nie dotyczy
4.1.10	Kategoria konstrukcji	F-II z EN12663-2:2010

¹ Zgodnie z załącznikiem II do decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz. Urz. UE L 264 z 8 października 2011 r., str. 32).

4.2.2	Skrajnia kinematyczna pojazdu (inne skrajnie poddane ocenie z wykorzystaniem metody kinematycznej)	Skrajnia krajowa - B
4.3.1	Zakres temperatury	od -20 °C do +40 °C
4.3.3	Występowanie śniegu oblodzenia i gradu	Nominalne (EN 50125-1:1999 klauzula 4.7)
4.4.1	Kategoria bezpieczeństwa przeciwpożarowego	OTM wg pkt 4.2.10.1.2 TSI LOC&PAS ²
4.5.2.1	Masa projektowa w stanie gotowości do eksploatacji	21 800 kg
4.5.2.2	Masa projektowa przy normalnym obciążeniu	31 900 kg
4.5.2.3	Masa projektowa przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym	31 900 kg
4.5.3.1	Statyczny nacisk osi w stanie gotowości do eksploatacji	10 900 kg
4.5.3.2	Statyczny nacisk osi przy normalnym obciążeniu użytkowym/maksymalnym obciążeniu użytkowym w przypadku wagonów towarowych	15 950 kg
4.5.3.3	Statyczny nacisk na osi przy wyjątkowym obciążeniu użytkowym	15 950 kg
4.5.4	Quasi-statyczna siła prowadząca (jeżeli przekracza wartość graniczną określoną w TSI lub nieokreśloną w TSI)	48,4 kN
4.6.2	Pojazd wyposażony w system kompensacji niedoboru przechyłki („pojazd z wychylnym pudłem”)	Nie
4.7.1	Maksymalne przyspieszenie ujemne pociągu	0,82 m/s ²
4.7.2.1.1	Przypadek referencyjny TSI	Nie
4.7.3.1	Wszystkie pojazdy tego typu muszą być wyposażone w hamulec postojowy	Tak
4.7.3.2	Typ hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony)	Ręczny obsługiwany z poziomu pojazdu
4.7.3.3	Maksymalne nachylenie toru, na którym jednostka jest unieruchomiona wyłącznie przy użyciu hamulca postojowego (jeżeli pojazd jest w niego wyposażony)	48 %
4.7.4.1.1	Hamulec wiroprądowy zainstalowany	Nie
4.7.4.2.1	Hamulec magnetyczny zainstalowany	Nie
4.7.4.3.1	Hamulec odzyskowy zainstalowany	Nie
4.8.1	Długość pojazdu	12,45 m
4.8.2	Minimalna eksploatacyjna średnica koła	810 mm
4.8.4	Minimalny dozwolony promień łuku poziomego	150 m
4.8.8	Przystosowanie do przewozów promowych	Nie
4.9.1	Typ sprzęgu na końcach składu (ze wskazaniem sił rozciągających i ściskających)	Sprzęg śrubowy (siła rozciągająca - 850 kN)
4.9.2	Monitorowanie stanu łożysk osi (wykrywanie przegrzanych maźnic)	Z poziomu toru
4.9.3.1	Zainstalowane urządzenie do smarowania obrzeży kół	Nie
4.9.3.2	Możliwość deaktywowania urządzenia do smarowania obrzeży kół	Nie dotyczy
4.10.1	System zasilania	Autonomiczny
4.11.1	Poziom hałasu podczas przejazdu (dB(A))	82,8 dB(A)
4.11.2	Poziom hałasu podczas przejazdu był mierzony w warunkach referencyjnych	Nie
4.11.3	Poziom hałasu podczas postoju (dB(A))	72,8 dB(A)
4.11.4	Poziom hałasu podczas ruszania (dB(A))	86 dB(A)
4.13.1.1	Wyposażenie ETCS na pokładzie i jego poziom	Brak

² rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 228 z późn. zm.)

4.13.1.5	Systemy ochrony pociągów, sterowania i ostrzegania klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	SHP, Radio-Stop
4.13.1.6	Specjalne warunki stosowane na pokładzie w celu przełączania między różnymi systemami ochrony pociągów sterowania i ostrzegania	Brak
4.13.2.1	Wyposażenie GSM-R na pokładzie i jego wersja (FRS i SRS)	Brak
4.13.2.2	Liczba zestawów telefonii komórkowej GSM-R w kabinie maszynisty do celów przesyłania danych	Brak
4.13.2.3	Zainstalowane systemy łączności radiowej klasy B lub inne (system oraz, w stosownym przypadku, wersja)	Radio VHF
4.13.2.4	Specjalne warunki stosowane na pokładzie w celu przełączania między różnymi systemami łączności radiowej	Brak
4.14.1	Typy systemów detekcji pociągów, w odniesieniu do których pojazd został zaprojektowany i poddany ocenie	Obwody torowe
4.14.2.1	Maksymalna odległość pomiędzy kolejnymi osiami	5 850 mm
4.14.2.2	Minimalna odległość pomiędzy kolejnymi osiami	5 850 mm
4.14.2.3	Odległość pomiędzy pierwszą i ostatnią osią	5 850 mm
4.14.2.4	Maksymalna długość nawisu pojazdu	3700 mm
4.14.2.5	Minimalna szerokość obręczy koła	135 mm
4.14.2.6	Minimalna średnica koła	810 mm
4.14.2.7	Minimalna grubość obrzeża	22 mm
4.14.2.8	Minimalna wysokość obrzeża	25 mm
4.14.2.9	Maksymalna wysokość obrzeża	36 mm
4.14.2.10	Minimalny nacisk osi	4,966 t
4.14.2.12	Materiał kół jest ferromagnetykiem	Tak
4.14.2.13	Maksymalna wydajność piaskowania	Nie dotyczy
4.14.2.16	Maksymalna impedancja między przeciwległymi kołami zestawu kołowego	0,1 Ω

Warunki eksploatacji pojazdu:

Pojazd nie może być eksploatowany na liniach kolejowych na których system GSM-R jest wykorzystywany do prowadzenia ruchu kolejowego.

Maksymalna masa doczepionego składu – 100 t.

Informacje dodatkowe związane z przedmiotowym zezwoleniem:

W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego, 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).

IGNACY GÓRA
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO
*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym./*

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.: 22 749 15 30
Urząd Transportu Kolejowego – Departament Techniki i Wyróbów

PL 54 2020 0031

Strona 4 z 4

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa
NIP: 526-26-95-081, REGON: 015481433

Tel.: 22 749 14 00, fax: 22 749 14 01
www.utk.gov.pl
email: utk@utk.gov.pl