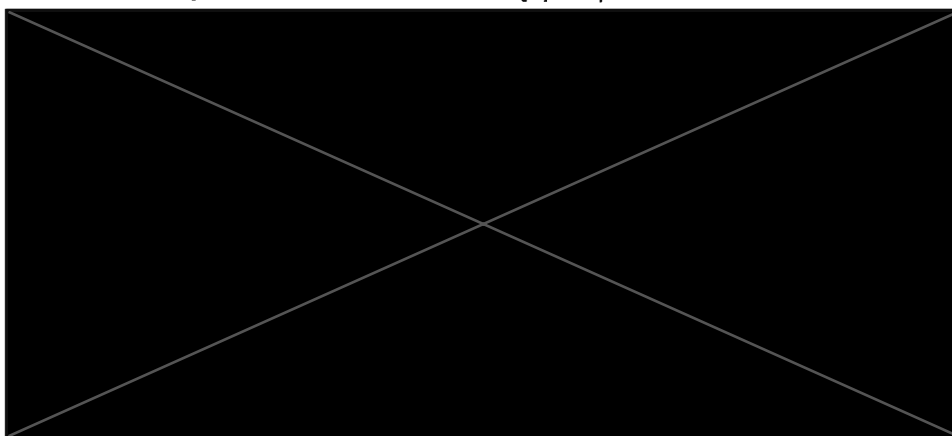


Raport
dotyczący wyjaśnień twierdzeń zawartych w materiałach
prasowych
z dnia 23.10.2023 r. w stacji Radio ZET
z dnia 03 listopada 2023 r.

1. Skład zespołu, powołanego Zarządzeniem Prezesa Zarządu nr 6/2023 Kolei Śląskich sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach z dn. 24.10.2023 r.:

1) Andrzej Wasilewski – Przewodniczący zespołu



2. Zespół został powołany celem wyjaśnienia twierdzeń zawartych w materiale prasowym opublikowanym 23.10.2023 r. przez Radio ZET dotyczącym stanu technicznego pojazdów eksploatowanych przez Koleje Śląskie sp. z o. o. i kwestii bezpieczeństwa pasażerów.

3. **Po dokonaniu weryfikacji i analizy zawartych w publikacji radiowej i internetowej materiałów, członkowie zespołu stwierdzają:**

- 1) Ukazane w materiałach medialnych zdjęcia pokrywają się z materiałami przekazanymi przez byłego pracownika spółki - maszynistę [REDACTED] na posiedzeniu Komisji BHP w dniu 24.10.2022 r. oraz na posiedzeniu Komisji BHP w dniu 16.12.2022 r. i zostały ujęte w Protokołach ze spotkania 01/2022 oraz 02/2022.

Zamieszczone na stronie internetowej Radia ZET zdjęcia wskazują:

- a. **FOTO 1 (załącznik nr 1)** – zdjęcie przedstawia widok z pulpitu EN57AKŚ-892 – zdjęcie wykonane najprawdopodobniej w dniu 11.11.2020 r., na pociągu 94252 relacji Katowice – Oświęcim. Zdjęcie mógł wykonać maszynista [REDACTED] (zgodnie z ewidencją prowadził w tym czasie ten pojazd). Zdjęcie pojawia się w Protokole 01/2022 z Komisji BHP jako załącznik nr 2. Nie można jednak stwierdzić jaka pozycja świateł była ustawiona.
- b. **FOTO-2 (załącznik nr 2)** – zdjęcie przedstawia widok z kabiny EN57-SPOT – zdjęcie pojawia się również w protokole 01/2022 z Komisji BHP jako załącznik nr 1. Pojazdy EN57-SPOT były dzierżawione w 2020 roku i obecnie nie są eksploatowane w Kolejach Śląskich. Nie jest znany moment wykonania zdjęcia, mogło być one wykonane podczas regulacji ustawienia reflektorów w trakcie przeglądu w hali naprawczej.

- c. **FOTO-3 (załącznik nr 3)** – zdjęcie przedstawia widok na pulpit pojazdu 22WEd – 002. Zdjęcie pojawia się również w Protokole 01/2022 jako załącznik nr 15. Zdjęcie przedstawia pulpit polany wodą. Na podstawie dokumentacji naprawczej stwierdza się, że usterka związana z przedostającą się wodą do kabiny maszynisty miała miejsce dnia 30.08.2021 r. (zgłoszenie maszynisty [REDAKTED] obsługującego pojazd). W tym samym dniu zostało wystosowane zgłoszenie reklamacyjne do gwaranta pojazdu tj. PESA Bydgoszcz S.A. Na podstawie protokołu reklamacyjnego można stwierdzić, że usterka ta została usunięta dnia 02.09.2021 r. Powodem występowania nieprawidłowości była nieszczelność na połączeniu szyby wyświetlacza czołowego systemu informacji pasażerskiej z pudłem pojazdu (załącznik nr 4 – protokół reklamacyjny/zamknięcia).
- d. **FOTO-4 (załącznik nr 5)** – zdjęcie przedstawia widok na pulpit pojazdu EN71AKŚ - takie samo zdjęcie pojawia się również w Protokole 02/2022 jako załącznik 1. Zdjęcie ujmuje widok monitora diagnostycznego przedstawiającego stan statusu drzwi na poszczególnych członach pojazdu. Należy zaznaczyć, że informacja podana na monitorze wskazuje, iż drzwi straciły komunikację z terminalem maszynisty po magistrali CAN, a taki stan można osiągnąć poprzez wyłączenie bezpieczników poszczególnych drzwi. Mimo braku komunikacji z terminalem w obrębie drzwi (CAN) układ drzwi w obrębie poszczególnych napędów pozostaje sprawny z wykorzystaniem sygnałów elektrycznych (zielona pętla).
- e. **FOTO-5 (załącznik nr 6)** – zdjęcie przedstawia widok na okno w kabinie maszynisty pojazdu EN75 – takie samo zdjęcie pojawia się również w Protokole 01/2022 jako załącznik 12. Należy zaznaczyć, że zdjęcie wskazuje okno, które nie jest oknem tzw. „szybkiej ucieczki” – okno takie znajduje się po drugiej stronie kabiny maszynisty. Można przypuszczać, że okno przedstawione na zdjęciu zabezpieczone jest celowo (na potrzeby wykonania zdjęcia), ponieważ żaden ze świadomych zagrożenia pracowników spółki nie zabezpieczyłby okna od strony zewnętrznej pojazdu.
- f. **FOTO-6 (załącznik nr 7)** – zdjęcie przedstawia widok na okno w kabinie maszynisty pojazdu EN75. Można domniemywać, że jest to, to samo okno od wewnątrz pojazdu, co zdjęcie FOTO-5.
- 2) Powołana przez Zarząd spółki Koleje Śląskie sp. z o.o. Komisja BHP jest ciałem doradczym i opiniotwórczym, którego zadaniem jest dokonywanie przeglądów warunków pracy oraz oceny stanu bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników, dlatego członkowie Komisji zaprotokołowali spostrzeżenia i uwagi zgłoszone przez [REDAKTED] Komisja BHP przeanalizowała zgłoszone uwagi. Podjęte działania zostały opisane w załączniku nr 8.
- 3) Protokół nr 01/2022 z dnia 24.10.2022 r. z prac Komisji został przedstawiony Zarządowi w dniu 04 listopada 2022 r.

Analiza poszczególnych twierdzeń zawartych w artykule dotyczących stanu technicznego pojazdów:

1) **W zakresie zarzutów dotyczących niewłaściwego oświetlenia:** Wszystkie pojazdy wyposażone w reflektory halogenowe zostały przebadane zgodnie z obowiązującymi normami na etapie produkcji tychże pojazdów i dopuszczone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do eksploatacji, co poświadczają aktualne „Świadectwa dopuszczenia”:

- Pojazdy EN75 dopuszczone na podstawie świadectwa T/2011/0711 (załącznik nr 9),
- Pojazdy EN76 dopuszczone na podstawie świadectwa T/2013/0316 (załącznik nr 10),
- Pojazdy 27WEb dopuszczone na podstawie świadectwa T/2014/0087 (załącznik nr 11),
- Pojazdy EN57AKŚ dopuszczone na podstawie świadectw PL 59 2017 0018, T/2013/0190, T/2013/0230 (załącznik nr 12),
- Pojazdy EN57KM dopuszczone na podstawie świadectwa T/2010/0544 (załącznik nr 13),
- Pojazdy EN71AKŚ dopuszczone na podstawie świadectwa T/2013/0267 (załącznik nr 14),
- Pojazdy 14WE dopuszczone na podstawie świadectwa T/2007/0136 (załącznik nr 15),
- Pojazd 35WE dopuszczony na podstawie świadectwa PL 59 2016 0039 (załącznik nr 16).

Ponadto, zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania, na określonych poziomach utrzymania dokonywana jest regulacja reflektorów. Pojazdy kolejowe z takimi samymi reflektorami są eksploatowane również u innych Przewoźników kolejowych w Polsce. W momencie, gdy w spółce pojawiły się fabrycznie nowe pojazdy ELF2 (21 szt.) maszyniści zaczęli zauważać różnicę między pojazdami starszymi, wyposażonymi w reflektory halogenowe, względem pojazdów ELF2 wyposażonych w reflektory w technologii LED. Analizując zapisy zgłoszeń w RailFix oraz książek pokładowych można postawić wniosek, iż tylko wybrana, mała grupa maszynistów, z maszynistą XXXXXXXXXX na czele, podnosiła problem określając oświetlenie halogenowe mianem „karygodne”. Pozostali maszyniści nie negowali różnych technologii oświetlenia w pojazdach spółki. Podobna sytuacja występuje w przemyśle motoryzacyjnym, gdzie część pojazdów porusza się z reflektorami halogenowymi, część z reflektorami ksenonowymi, a najnowszą technologią stosowaną w oświetleniu jest technologia LED. Różnice pomiędzy poszczególnymi technologiami oświetlenia są zauważalne, jednak nie powoduje to uznania pojazdów ze starszą technologią jako zagrażających bezpieczeństwu lub wymagających natychmiastowego ich wycofania z eksploatacji. Oczywistym jest, że oświetlenie w technologii LED jest wydajniejsze i bardziej efektywne od innych rodzajów technologii stosowanych wcześniej. Należy mieć jednak na uwadze, że oświetlenie w technologii LED w kolejnictwie pojawiło się relatywnie niedawno, natomiast cykl życia pojazdu kolejowego obejmuje zazwyczaj kilkadziesiąt lat. Oznacza to, że w dalszym ciągu (oraz przez wiele lat w przyszłości) w eksploatacji obecne będą pojazdy wyposażone w technologie mniej skuteczne niż LED. Pojazdów tego typu użytkowanych w Polsce są setki i Koleje Śląskie nie są wyjątkiem w tym zakresie. Kluczowy jest oczywiście fakt, że jakkolwiek oświetlenie w technologii LED jest wygodniejsze dla maszynisty, zapewniając lepszą widoczność w porze nocnej, to inne technologie stosowane w latach wcześniejszych, w dalszym ciągu są traktowane jako spełniające wszystkie wymogi prawne, niezbędne do bezpiecznej eksploatacji. Innymi słowy, pojazdy posiadające mniej efektywne światła (w tym przypadku halogenowe) są dopuszczone, zgodne z prawem i eksploatowane na dokładnie tych samych zasadach, co ich nowocześniejsze odpowiedniki. Nie można więc ulegać presji (w tym wypadku kilku rzekomych maszynistów spółki), mającej na celu wymianę wszystkich pojazdów na nowoczesne. Jakkolwiek spółka również jest zainteresowana zakupem i użytkowaniem jak najnowocześniejszych pojazdów, ma jednak świadomość, że tego typu żądania są odrealnione i niemożliwe do spełnienia. Zwrócić należy uwagę, iż przywołana w artykule liczba pojazdów – 33 szt. pokrywa się z liczbą pojazdów użytkowanych w spółce, które

zostały wyposażone fabrycznie w oświetlenie halogenowe. Pojazdy te są dopuszczone do eksploatacji na podstawie aktualnych świadectw dopuszczenia oraz przechodzą stale pełen cykl utrzymaniowo - naprawczy. Nie ma podstaw, by ze względu na zastosowaną technologię oświetlenia, uznać te pojazdy jako zagrożające bezpieczeństwu i wycofywać je z eksploatacji. Analizując dokumentację utrzymaniową pojazdów należy zwrócić uwagę, iż producenci pojazdów nie przewidują określonej żywotności dla reflektorów halogenowych i przy zapewnieniu wymiany żarówek w trakcie eksploatacji, przyjmują możliwość ciągłego stosowania. W ramach wymagań dotyczących sprawności oświetlenia pojazdu producenci wymagają kontroli działania poszczególnych reflektorów oraz okresowego sprawdzenia poprawności ustawienia strumienia świetlnego, co jest systematycznie wykonywane podczas każdego przeglądu pojazdu.

- 2) **W zakresie zarzutów dotyczących niewłaściwej pracy hamulców:** na przestrzeni ostatnich lat nie odnotowano zgłoszeń dotyczących zupełnego braku zadziałania hamulca elektropneumatycznego i pneumatycznego. Należy ponadto wskazać, iż w każdym pojeździe, minimum co 24 h, wykonywana jest szczegółowa próba hamulca, której zadaniem jest potwierdzenie prawidłowości działania hamulców w pojeździe. Pojazd, który nie przeszedłby próby szczegółowej, nie może być eksploatowany. W Instrukcji K-2- Instrukcja obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych (w ramach systemu bezpieczeństwa przewoźnika) - tematyce wykonywania prób hamulca został poświęcony Rozdział V, w którym opisano niezbędne czynności, jakie należy wykonać przy kontroli poprawności działania hamulców. Stwierdzenie nieprawidłowości w działaniu hamulca jest równoznaczne z wycofaniem pojazdu z dalszej eksploatacji na czas naprawy. Dodatkowo na stacjach zwrotnych, w trakcie eksploatacji pojazdów, wykonywana jest każdorazowo uproszczona próba hamulca. Wykonywanie tych prób każdorazowo ma za zadanie potwierdzenie prawidłowości działania hamulców w pojeździe i zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom.

Podkreślenia wymaga również fakt, iż w wykonywaniu szczegółowej próby hamulca bierze udział maszynista i rewident taboru lub kierownik pociągu. Maszyniście nie wolno uruchomić pociągu, jeśli nie dysponuje dokumentem potwierdzającym wykonanie z wynikiem pozytywnym próby hamulców.

- 3) **W zakresie zarzutów dotyczących wywierania presji na maszynistów celem prowadzenia niesprawnych pojazdów trakcyjnych:** zgodnie z wewnętrznymi regulacjami spółki, istnieje wykaz usterek eliminujących przyjęcie pojazdu do pracy przez maszynistę (Załącznik 1 - Instrukcji K-4 - Instrukcja dla maszynisty). Do tych usterek między innymi zalicza się nienależycie działające osygnalizowanie pojazdu kolejowego, nieprawidłowo działający którykolwiek z systemów hamulcowych pojazdu zapewniających bezpieczeństwo jazdy. W razie wystąpienia w taborze jakiegokolwiek z powyższych nieprawidłowości, maszynista obsługujący pojazd, w uzgodnieniu z dyspozyturą taborową, dokonuje odstawienia pojazdu na naprawę bądź wymianę na sprawny pojazd. Pojazdy są naprawiane niezwłocznie przez serwis KŚ lub wyspecjalizowany podmiot zewnętrzny w zależności od rodzaju awarii.
- 4) **W zakresie zarzutów dotyczących przeciekającej wody:** Budowa pojazdów trakcyjnych (w tym również eksploatowanych przez Koleje Śląskie) wymaga zastosowania tzw. połączeń elastycznych, łączących ze sobą poszczególne elementy poszycia pojazdów, okien, reflektorów, szyb tablic kierunkowych itd. Charakterystyczną cechą przedmiotowych połączeń jest możliwość występowania rozszczelnień wskutek m.in. panujących warunków atmosferycznych oraz czynników eksploatacyjnych, np. drgania, naprężenia. Ponadto wszelkie elementy i podzespoły zabudowane na dachach taboru kolejowego przytwierdzone są do konstrukcji pojazdu, co stanowi kolejną możliwość występowania nieszczelności poszycia pojazdu. W przypadku stwierdzenia na taborze eksploatowanym przez Koleje Śląskie jakiegokolwiek nieprawidłowości dotyczącej przedostawania się wody do wnętrza pojazdu podejmowane są stosowne działania naprawcze. W trakcie napraw poziomu P4 i P5 podczas których demontowane są urządzenia z pojazdu oraz

przy fizycznym rozłączaniu poszczególnych członów pojazdu, każdorazowo wykonywana jest próba szczelności na deszczowni w celu sprawdzenia poprawności połączeń elastycznych i wyeliminowania potencjalnych przecieków wody w eksploatacji.

- 5) **W odniesieniu do zdjęcia terminala diagnostycznego z uwidocznionym błędem sieci CAN i formułowanych na tej podstawie wniosków o zagrożeniu dla pasażerów oraz niemożliwości zatrzymania pociągu w przypadku otwarcia drzwi:** na wstępie należy wyjaśnić, iż systemy bezpieczeństwa nie są tworzone w oparciu o magistrale komunikacyjne (w tym przypadku magistralę CAN), w których mogą występować błędy w komunikacji między urządzeniami (co potencjalnie zostało zaprezentowane między innymi na zdjęciu z artykułu), tylko o fizyczne zabezpieczenia połączone w tzn. „zieloną pętlę”. Wystąpienie zdarzenia w postaci niedomknięcia drzwi, uszkodzenie fizycznego czujnika odpowiedzialnego za kontrolę położenia drzwi, zablokowanie drzwi przez osobę lub przedmiot powoduje brak możliwości zamknięcia się obwodu elektrycznego „zielonej pętli” i blokadę napędu, powodującą brak możliwości normalnej eksploatacji pojazdu. Dodatkowo systemy drzwiowe wyposażone są w blokadę możliwości otwarcia drzwi w trakcie jazdy, nawet w trybie awaryjnym- poprzez rączkę awaryjnego otwarcia drzwi. Gdy pojazd zaczyna ruszać i system kontroli drzwi otrzymuje informację z prędkościomierza, że pojazd osiągnął prędkość powyżej 5km/h następuje blokada mechanizmów pozwalających na otwarcie drzwi. System drzwi jest w taki sposób zabezpieczony, że nawet gdyby doszło do usterki blokady drzwi to jakakolwiek zmiana położenia drzwi spowodowałaby zerwanie (rozłączenie) obwodu „zielonej pętli” i blokadę możliwości normalnej eksploatacji pojazdu. Ponadto na pulpicie sterowniczym zamontowane są odpowiednie przyciski podświetlane, sygnalizujące stan otwarcia lub zamknięcia drzwi automatycznych, na podstawie których maszynista może ocenić stan drzwi. Biorąc pod uwagę wyżej opisany sposób zabezpieczenia drzwi pasażerskich w pojazdach, niemożliwa jest sytuacja, w której maszynista musiałby kontrolować i reagować na swobodne otwieranie drzwi w trakcie jazdy, co pozwala uznać przywołane w artykule tezy jako bezpodstawne i fałszywe.
- 6) **W zakresie zarzutów dotyczących nie działających mechanizmów okien:** przytoczony w artykule przykład niesprawnego okna w kabinie maszynisty dotyczy pojazdu serii EN75-003. Należy zaznaczyć, że opisywane okno w rzeczywistości, zgodnie z dokumentacją producenta pojazdu, nie jest oknem uciezkowym/awaryjnym, tj. nie stanowi drogi ucieczki dla maszynisty obsługującego pojazd w przypadku powstania zagrożenia. Oknem awaryjnym, w przypadku przedmiotowego pojazdu, jest okno znajdujące się po drugiej stronie kabiny maszynisty. Naprawę okna wykonano poprzez wymianę mechanicznie uszkodzonej klamki. W związku z tym, że w perspektywie czasu usterka okna wystąpiła ponownie, konieczne było pozyskanie oferty na zakup kompletnego okna od producenta pojazdu, a po zrealizowaniu zapotrzebowania, wykonanie jego wymiany, co w konsekwencji doprowadziło do definitywnego wyeliminowania nieprawidłowości.
- 7) **W zakresie zarzutu dotyczącego niewystarczającej liczby pociągów do obsługi podróży:** Analizując dane statystyczne dotyczące dostępności technicznej taboru na przestrzeni ostatnich 4. lat, zaobserwować można coroczny wzrost tego współczynnika od 82,37 % do 89,10 %. Rok 2023 był wyjątkowy pod tym względem, ponieważ wzrost dostępności technicznej w stosunku do roku poprzedniego wyniósł ponad 3 %, natomiast w stosunku do roku 2021 wyniósł ponad 6 %. Przyrost ten ma również odzwierciedlenie w sumarycznej liczbie przebiegów pojazdów. Jeżeli weźmiemy pod uwagę pierwsze trzy kwartały danego roku, to okazuje się, że w roku 2023 nasze pojazdy pokonały 6 629 427 kilometrów, to jest o ponad 150 tys. więcej niż we wskazanych kwartałach roku 2021 i o ponad 200 tys. więcej niż w roku poprzednim. Szacuje się, że bieżący rok będzie rekordowy w całej historii Kolei Śląskich pod względem całkowitej liczby przejechanych kilometrów, która ma wynieść prawie 9 mln km. Powyższe fakty całkowicie podważają stwierdzenie o niewystarczającej liczbie pociągów do obsługi podróży.

System bezpieczeństwa w spółce Koleje Śląskie

Spółka podlega ciągłej weryfikacji (w tym w zakresie procesów utrzymania taboru) zarówno na poziomie wewnętrznym jak i zewnętrznym.

- 1) Zgodnie z wdrożonym i działającym w spółce Zintegrowanym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) i Utrzymaniem (MMS), poszczególne procesy i biura wchodzące w skład struktury organizacyjnej KŚ są przedmiotem wewnętrznych audytów bezpieczeństwa, które odbywają się zgodnie z zapisami procedury P/13 przedmiotowego systemu zarządzania, a także wewnętrznych kontroli, zgodnie z procedurą P/14 oraz regulaminem opracowanym w tym zakresie.
- 2) Zgodnie z powyższymi dokumentami, w spółce opracowywany jest wewnętrzny plan kontroli oraz harmonogram audytów, który przygotowany jest w taki sposób, aby każdego roku weryfikacji poddane zostały wszystkie biura oraz wszystkie procesy związane z bezpieczeństwem w Kolejach Śląskich. Biuro Zarządzania Taborem oraz procesy utrzymania sprawności taboru nie są wyjątkiem w tej kwestii i podlegają cyklicznym sprawdzeniom wewnątrz organizacji. Przykładowo, tylko w roku 2023 przeprowadzono cztery tego typu czynności planowe, których zakres dotyczył Biura Zarządzania Taborem. W przypadku stwierdzenia jakichkolwiek nieprawidłowości, niezależnie od ich zakresu, są one niezwłocznie i skutecznie usuwane zgodnie z zapisami procedury P/09 Zintegrowanego SMS i MMS. Całość tego procesu jest opracowana w taki sposób, aby ciągle doskonalić realizowane przez spółkę procesy oraz cyklicznie weryfikować prowadzone działania w celu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.
- 3) Co więcej, każdego dnia, realizowane są dodatkowe czynności kontrolne, podczas których weryfikowane są pojazdy na grupie odstawczej, pomiędzy realizacją kolejnych pociągów. Wykonywane są również jazdy kontrolne, podczas których oceniana jest praca drużyny pociągowej, stan techniczny oraz wyposażenie pojazdów dedykowanych do obsługi pociągów. Tylko w roku 2023 przeprowadzono ponad 600 tego typu czynności.
- 4) Niezależnie od powyższego, spółka Koleje Śląskie będąc licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym oraz certyfikowanym podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie taboru kolejowego (ECM), podlega czynnościom nadzorczym realizowanym przez podmioty zewnętrzne. W głównej mierze są to kontrole realizowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dotyczą one szeregu procesów, od przygotowania pociągów do jazdy, aż do weryfikacji wszystkich procesów realizowanych w spółce poprzez przekrojowe kontrole i audyty systemów SMS i MMS. Tylko w roku 2023 odbyło się pięć tego typu czynności sprawdzających wykonywanych przez Prezesa UTK. Podobnie jak w przypadku audytów i kontroli wewnętrznych, wszelkie uchybienia, niezależnie od ich wagi i zakresu, są natychmiastowo usuwane oraz wprowadzane są działania zapobiegawcze, które mają zmniejszyć występowanie podobnych zjawisk w przyszłości.

Podsumowując należy stwierdzić, że system zarówno wewnętrznej jak i zewnętrznej kontroli spółki działa w bardzo dużej skali i z bardzo dużą skutecznością. Jakikolwiek zarzuty wskazujące na brak nadzoru i kontroli nad procesami realizowanymi w KŚ, w tym w zakresie utrzymania taboru, są nieprawdziwe, czego dowodem są setki protokołów i raportów z tego typu czynności, które powstają każdego roku w spółce.

Proces utrzymania i przekazanie pojazdu do eksploatacji

- 1) Tabor eksploatowany w spółce Kolej Śląskie utrzymywany jest zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania. Dokumentacja ta określa precyzyjnie cykle utrzymania pojazdów od P1 – P5 wraz z ich szczegółowymi zakresami przeglądowymi, w tym między innymi układem hamulcowym, oświetleniem czoła pojazdu wraz z jego regulacją, działaniem drzwi pasażerskich. Każdorazowo po

wykonaniu przeglądu danego poziomu utrzymania, wykonywana jest próba szczegółowa hamulca, która potwierdza prawidłowość działania tego układu. Pojazd, który nie przejdzie próby nie może być eksploatowany. Dodatkowo, w trakcie wykonywania przeglądów trzeciego poziomu utrzymania oraz napraw czwartego i piątego poziomu, dokonywane jest sprawdzenie układu hamulcowego pojazdu przez producenta systemów pneumatycznych. Dodatkowo po zakończeniu przedmiotowych przeglądów i napraw, wykonywana jest jazda próbna z udziałem komisarza odbiorczego.

- 2) Proces przekazania pojazdu Maszyniście jest szczegółowo opisany w Instrukcjach spółki m.in. K4 Instrukcja dla maszynisty, w ramach której, § 8 wskazuje:

A. Przyjmowanie pojazdów

7. Na pojeździe odbieranym do obsługi pociągu, maszynista zobowiązany jest do:

- 1) sprawdzenia w książce pokładowej zapisów, potwierdzających wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania urządzeń hamulcowych, układu biegowego, urządzeń kontroli czujności maszynisty (CA, SIFA i SHP) oraz urządzenia radiołączności pociągowej i radio-stop, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie i zapewniającego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
 - 2) do wzrokowego wykonania w miejscach dostępnych oględzin, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 3) do sprawdzenia odpowiednio do typu (serii) pojazdu:
 - a) stanu plomb w urządzeniach układów kontroli czujności maszynisty i przyciskach radio-stopu,
 - b) prawidłowości zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN oraz prawidłowości umieszczenia kluczy serwisowych,
 - c) taśmy w prędkościomierzu - w razie potrzeby taśmę należy założyć,
 - d) sprawności działania kamer zewnętrznych pojazdu i luster,
 - e) wzajemnej zgodności ustawień daty i czasu w rejestratorach parametrów, prędkościomierzach – w przypadku rozbieżności należy odnotować w części III książki pokładowej pojazdu,
 - 4) po uruchomieniu pojazdu maszynista jest zobowiązany sprawdzić:
 - a) treści komunikatów układów diagnostyki pokładowej pojazdu oraz sprawdzić słuchowo i wzrokowo prawidłowość pracy urządzeń,
 - b) radiołączności pociągowej,
 - c) działanie radio-stopu,
 - d) urządzenia kontroli czujności maszynisty,
- e) osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe,**
- f) sprawność urządzeń ogrzewania i klimatyzacji pojazdu,
 - g) sprawność działania monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego,
 - h) sprawność działania systemu informacji pasażerskiej,
- 5) do wykonania i udokumentowania z uprawnionym pracownikiem wymaganej próby hamulca pociągu (wg postanowień instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych K-2 obowiązującej w Spółce), oraz zgłoszenia tego faktu dyspozytorowi,**
- 6) sprawdzenia prawidłowości działania i sygnalizacji układu zamknięcia i otwarcia drzwi dla pasażerów,**
- 7) sprawdzenia stanu wyposażenia taboru, niezgodności ze stanem wyposażenia należy zgłosić dyspozytorowi.
8. Przed uruchomieniem napędu maszynista powinien sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) są odhamowane.

B. Przekazywanie pojazdu innemu maszyniście

9. Maszynista przekazujący pojazd następnemu jest zobowiązany:

- 1) przekazać pojazd wyłącznie maszyniście zatrudnionemu w Spółce Koleje Śląskie, posiadającemu aktualne dokumenty uprawniające do prowadzenia tego pojazdu.

Udostępnienie lub przekazanie do obsługi pojazdów Spółki osobom nieupoważnionym (bez aktualnych dokumentów uprawniających) jest zabronione,

2) w książce pokładowej drukowanej lub elektronicznej pojazdu dokonać wpisów dotyczących:

a) stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,

b) sprawności działania urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu oraz urządzeń radiołączności,

c) stanu wyposażenia pojazdu,

3) zdjąć taśmę z prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,

4) ocenić stan psychofizyczny maszynisty przyjmującego pojazd,

5) udzielić ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu.

10. Maszynista przyjmujący pojazd obowiązany jest okazać odpowiednie dokumenty upoważniające do obsługi pociągu maszyniście zdającemu, przejąć dokumenty pociągowe od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu w książce pokładowej, założyć taśmę prędkościomierza.

11. Jeżeli pozwalają na to miejsce i czas postoju, maszynista przyjmujący obowiązany jest:

1) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu, dotyczące ważności przeglądu,

2) dokonać oględzin na zewnątrz i wewnątrz pojazdu, ze szczególnym zwróceniem uwagi na uszkodzenia, braki zagrażające bezpieczeństwu ruchu."

Podsumowanie:

- 1) Materiał prasowy Radia Zet nie został poddany jakiegokolwiek weryfikacji dziennikarskiej pod względem jego prawdziwości i rzetelności. Dołączone do artykułu zdjęcia nie zostały poddane analizie tj. kiedy zostały zrobione, czy są to zdjęcia pojazdów wykonujących obecnie rzeczywistą pracę przewozową czy też pojazdów serwisowanych, utrwalające jednostkowe sytuacje. Sporządzona dokumentacja zdjęciowa w żaden sposób nie świadczy o jakimkolwiek zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak również zagrożenia bezpieczeństwa dla podróżnych. Tło części zdjęć niewątpliwie wskazuje, że pochodzą one sprzed kilku lat (np. zdjęcia wykonane na hali przedstawiają wrota hali bez kurtyn powietrznych lub przedstawiają pojazd EN57-2011, który był przez spółkę dzierżawiony w latach 2020-2021 od spółki PolRegio S.A.). Materiał prasowy sugeruje natomiast, że przedstawione usterki to aktualny stan czynnego taboru KŚ. Dziennikarz nie skonfrontował z przedstawicielami spółki czy zdjęcia obrazują stan faktyczny, kiedy zostały podjęte czynności naprawcze, jaki jest bieżący stan taboru kolejowego przewoźnika itp.
- 2) Twierdzenia i materiały przywołane w materiale prasowym zostały przygotowane w taki sposób, by potwierdzić nieprawdziwą tezę o niesprawności pociągów KŚ, poprzez sugerowanie, że np. tylko reflektory w technologii LED stanowią dopuszczalne oświetlenie i jako jedyne zapewniają bezpieczną eksploatację tychże pojazdów, a wszystkie odstępstwa od takiego działania są działaniami nieprawidłowymi, zagrażającymi bezpieczeństwu. Podobnie teza dotycząca hamulców w pojazdach została przedstawiona w sposób bardzo powierzchowny, bez przedstawienia jakichkolwiek dowodów potwierdzających uruchomienie pociągu z niesprawnymi hamulcami. W oparciu o wyżej przeprowadzoną analizę należy podkreślić również fałszywość twierdzeń o niewłaściwym oświetleniu czoła pociągu czy niewłaściwej pracy hamulców w eksploatowanych pojazdach.
- 3) Proces przekazania pojazdu maszyniście, jak również sprawdzenia sprawności pojazdu przez niego, jest szczegółowo opisany w wewnętrznych regulacjach spółki i pozwala maszyniście na rzetelną ocenę stanu technicznego przed przyjęciem pojazdu do eksploatacji.
- 4) Tabor eksploatowany w spółce Kolej Śląskie utrzymywany jest zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania. Dokumentacja ta określa precyzyjnie cykle utrzymania pojazdów od P1 – P5 wraz z ich szczegółowymi zakresami przeglądownymi, w tym między innymi układem hamulcowym,

oświetleniem czoła pojazdu wraz z jego regulacją, działaniem drzwi pasażerskich i wszelkich innych usterek. Koleje Śląskie sp. z o.o. jako licencjonowany przewoźnik kolejowy oraz certyfikowany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie taboru kolejowego (ECM), podlega czynnościom nadzorczym realizowanym przez podmioty zewnętrzne. W głównej mierze są to planowane i doraźne kontrole realizowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

- 5) Informatorzy to rzekomo maszyniści spółki. Z analizy materiału wynika (biorąc pod uwagę również wskazane protokoły z Komisji BHP), że co najmniej jeden z nich od wielu miesięcy nie jest pracownikiem spółki. Materiał przedstawiany przez maszynistów 1-4 jest manipulacją, a dołączone zdjęcia nie potwierdzają tezy o zagrożeniu bezpieczeństwa podróżnych i pracowników KŚ. Powyższe pozwala wyciągnąć wniosek, że cała sytuacja może być powodowana chęcią zaszkodzenia pracodawcy, w celu realizacji osobistej zemsty tych bądź byłych pracowników, z którymi z obiektywnych przyczyn, spółka zakończyła współpracę. Należy dodatkowo zauważyć, że rozwiązanie umowy o pracę ze zidentyfikowanym przez zespół maszynistą spowodowane było działaniami, które mogły mieć bardzo negatywny wpływ na bezpieczeństwo. Przedstawianie w materiale Radia Zet tej osoby jako działającej w interesie szeroko rozumianego bezpieczeństwa, zatroskanej stanem technicznym taboru kolejowego, staje się tym bardziej kuriozalne i każe zadać sobie pytanie, jaki jest rzeczywisty cel realizowanej nagonki. Zdaniem zespołu tezy wysunięte przez czterech domniemych maszynistów spółki mają na celu zdestabilizowanie sytuacji wewnątrzorganizacyjnej, pogorszenie wizerunku spółki oraz prowadzenie osobistych potyczek. Z całą pewnością, środowisko maszynistów zatrudnionych w KŚ, nie utożsamia się z osobami z artykułu Radia ZET i wyraża oburzenie szkalowaniem dobrego imienia spółki i jej pracowników, czego dowodem jest pismo organizacji społecznych adresowane do Prezesa Zarządu spółki, z dnia 30.10.2023 r. (załącznik nr 17).
- 6) Analiza ukazanych materiałów i konfrontacja ich autentyczności z posiadanymi zasobami (RailFix, dokumentacja utrzymaniowa) potwierdziła, że mogło dojść do naruszenia tajemnicy przedsiębiorstwa, ponieważ informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa KŚ zostały wykorzystane i pozyskane w sposób nieuprawniony. Zgodnie z Regulaminem Tajemnicy Przedsiębiorstwa Koleje Śląskie sp. z o.o. taką tajemnicę stanowią między innymi szczegółowe dane dotyczące utrzymania (napraw) taboru spółki.

Bezpieczeństwo podróżnych i pracowników dla przewoźnika kolejowego realizującego przewozy pasażerskie jakim jest spółka Koleje Śląskie jest najwyższym priorytetem. Dlatego też dochowuje się najwyższej staranności, aby to bezpieczeństwo zapewnić. Jak wskazujemy w raporcie, szereg ludzi odpowiada za to, aby pojazdy, które wyjeżdżają na tory każdego dnia celem przewozu pasażerów, były sprawne i nie zagrażały bezpieczeństwu. Odnosząc się do zarzutów wskazanych w materiałach medialnych widać działania obecnych bądź byłych pracowników spółki, którzy chcą spółce zaszkodzić. Usterki taboru, na co dzień eksploatowanego, wykonującego przewozy pasażerów na terenie całego województwa śląskiego oraz województwa małopolskiego, zdarzają się jak w każdym użytkowanym obiekcie technicznym, jednak sztab ludzi – w tym pracowników spółki, odpowiada za to, aby były one na bieżąco usuwane i sprawne wróciły na tory, aby realizować przewozy pasażerskie.

Wykaz załączników:

Załącznik nr 1 – fotografia nr 1 (FOTO 1)

Załącznik nr 2 – fotografia nr 2 (FOTO 2)

Załącznik nr 3 – fotografia nr 3 (FOTO 3)

Załącznik nr 4 – protokół reklamacyjny/zamknięcia

Załącznik nr 5 – fotografia nr 4 (FOTO 4)

Załącznik nr 6 – fotografia nr 5 (FOTO 5)

Załącznik nr 7 – fotografia nr 6 (FOTO 6)

Załącznik nr 8 - rekomendacje w zakresie uwag i spostrzeżeń zgłoszonych przez



Załącznik nr 9 – świadectwo dopuszczenia EN75

Załącznik nr 10 – świadectwo dopuszczenia EN76

Załącznik nr 11 – świadectwo dopuszczenia 27WEb

Załącznik nr 12 – świadectwo dopuszczenia EN57AKŚ

Załącznik nr 13 – świadectwo dopuszczenia EN57KM

Załącznik nr 14 – świadectwo dopuszczenia EN71AKŚ

Załącznik nr 15 – świadectwo dopuszczenia 14WE

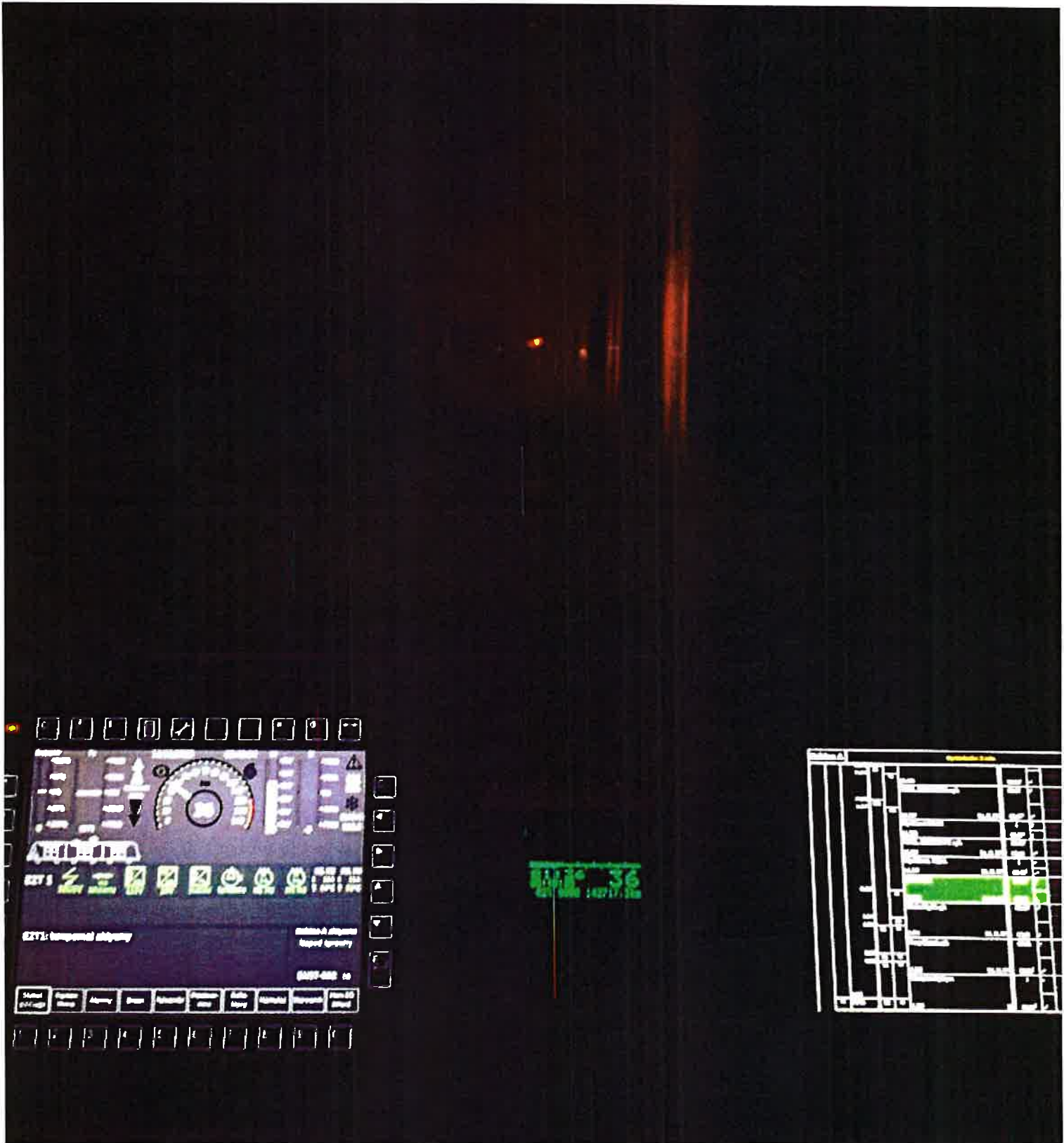
Załącznik nr 16 – świadectwo dopuszczenia 35WE

Załącznik nr 17 – pismo z dnia 30.10.2023 r.

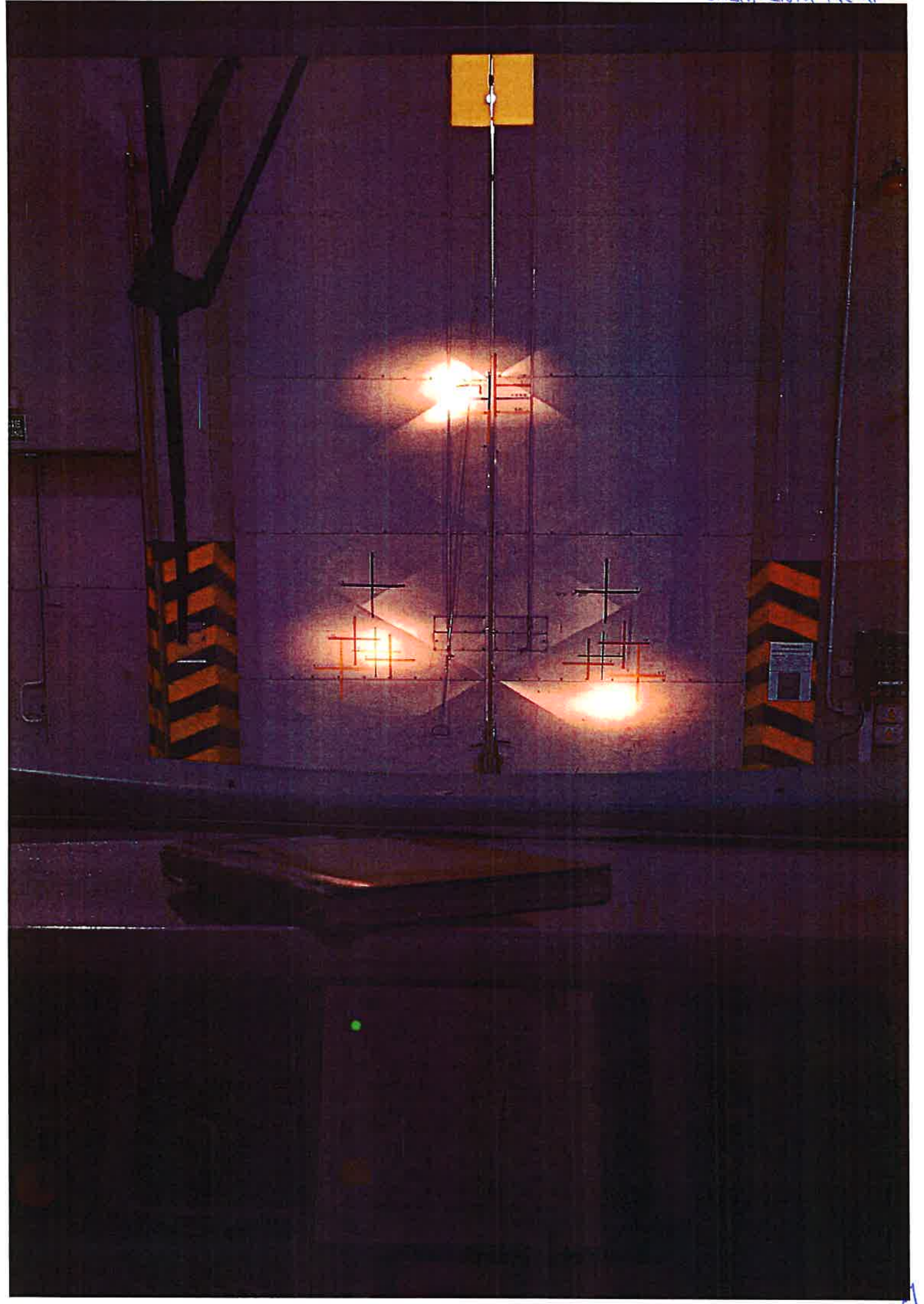
Podpisy:

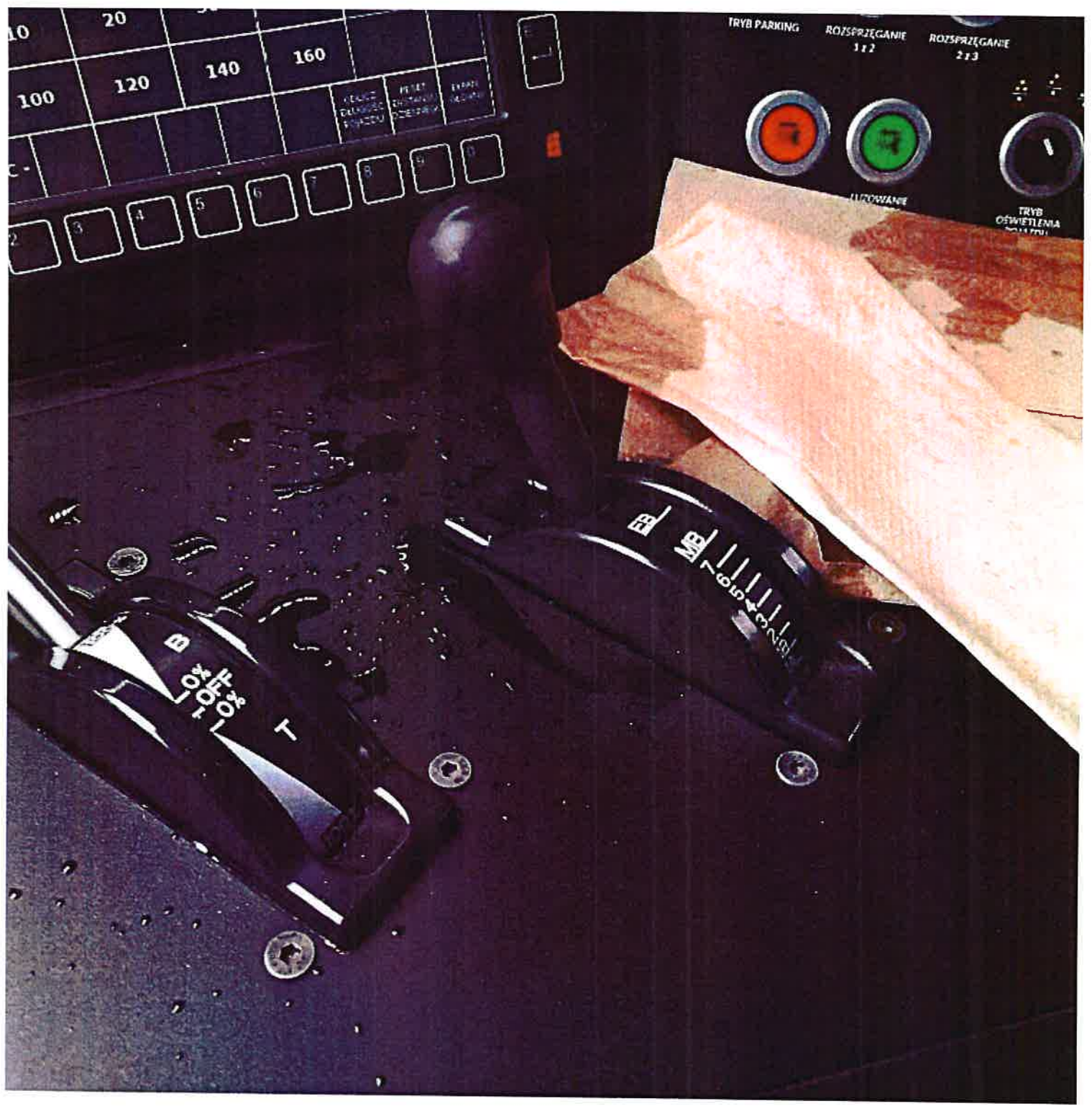
Andrzej Wasilewski

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Andrzej Wasilewski', positioned above a large black redaction box.




ZAZA.C2N14 NR 2.

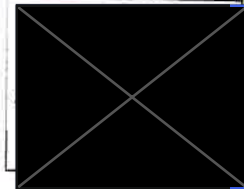




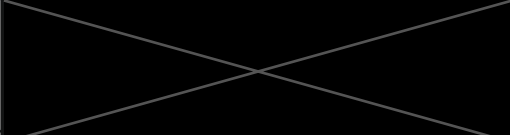
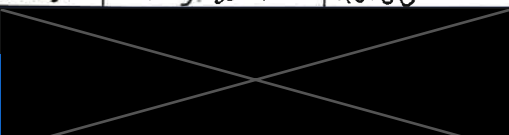
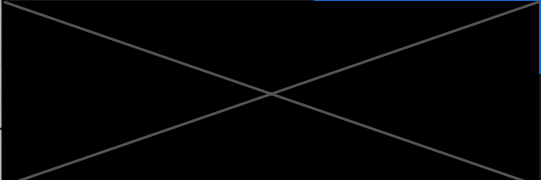
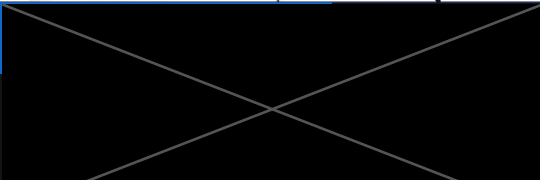
Protokół reklamacyjny nr: 266/22WEd/2021

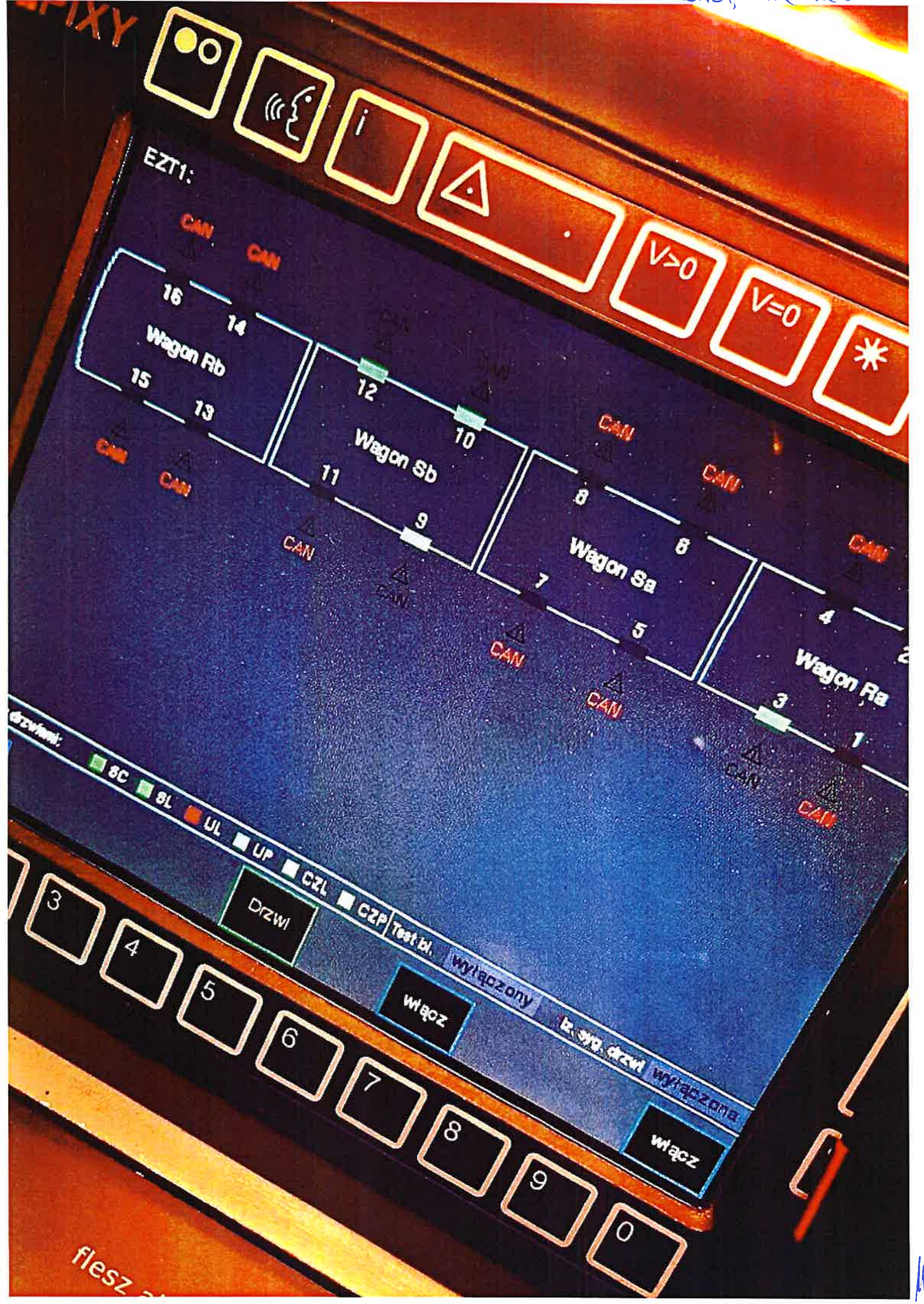
Zgłoszenie reklamacji

Zgłaszający:	Data:	Godzina:	Seria/Typ pojazdu:	Nr pojazdu:	Pojazd wyłączony z ruchu:
 Koleje Śląskie	30-08-2021	09:40	22WEd	002	NIE
Opis zgłaszanych usterek i nieprawidłowości: Przeciek wody w kabinie A - woda kapie na zadajnik jazdy.					
Termin usunięcia usterek:	09-09-2021	Data zakończenia gwarancji:	15-03-2028		
					Zgłaszający:

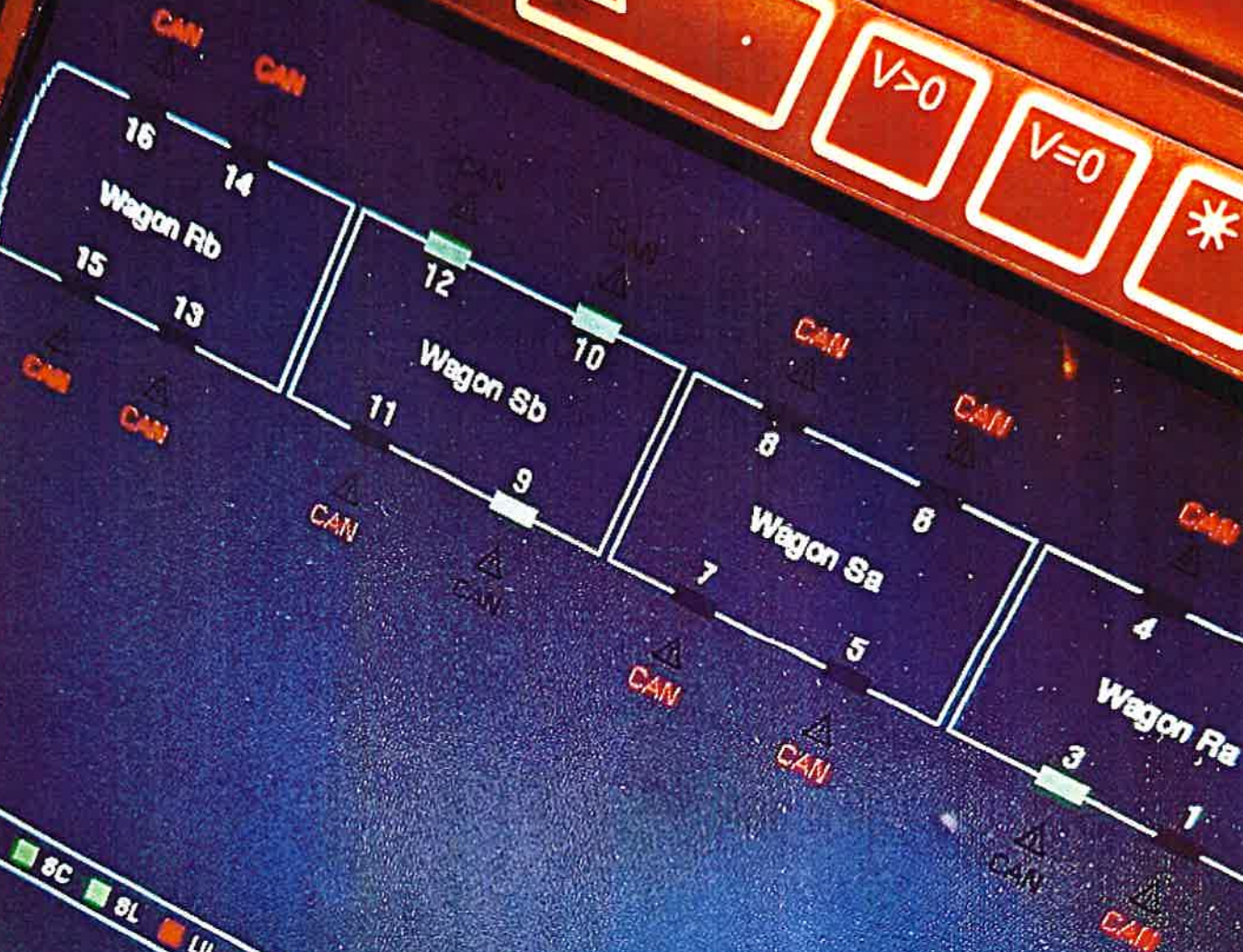


Zamknięcie reklamacji

Reklamacja uznana:	Przekazanie pojazdu celem wykonania czynności naprawczych – usunięcia wady:	Data:	Godzina:
Tak/nie*		2.09.2021	10:00
			
Opis usunięcia usterek i nieprawidłowości ze wskazaniem typu, nr fabrycznego wadliwego zespołu, podzespołu, części (naprawa, regeneracja, wymiana części, etc.):			
Wymiana szyb wyświetlacza czołowego kabiny A			
Nr fabryczne/seryjne wymienionych podzespołów:			
Zakończenie prac naprawczych przez serwis:	Tak/nie**	Data:	Godzina:
		2.09.2021	13:00
Pojazd kolejowy dopuszczony do eksploatacji:			Tak/nie*
			



EZT1:



drzwi:

- SC
- SL
- UL
- UP
- CZL
- CZP
- Test bl.

Drzwi

włącz

wyłączony

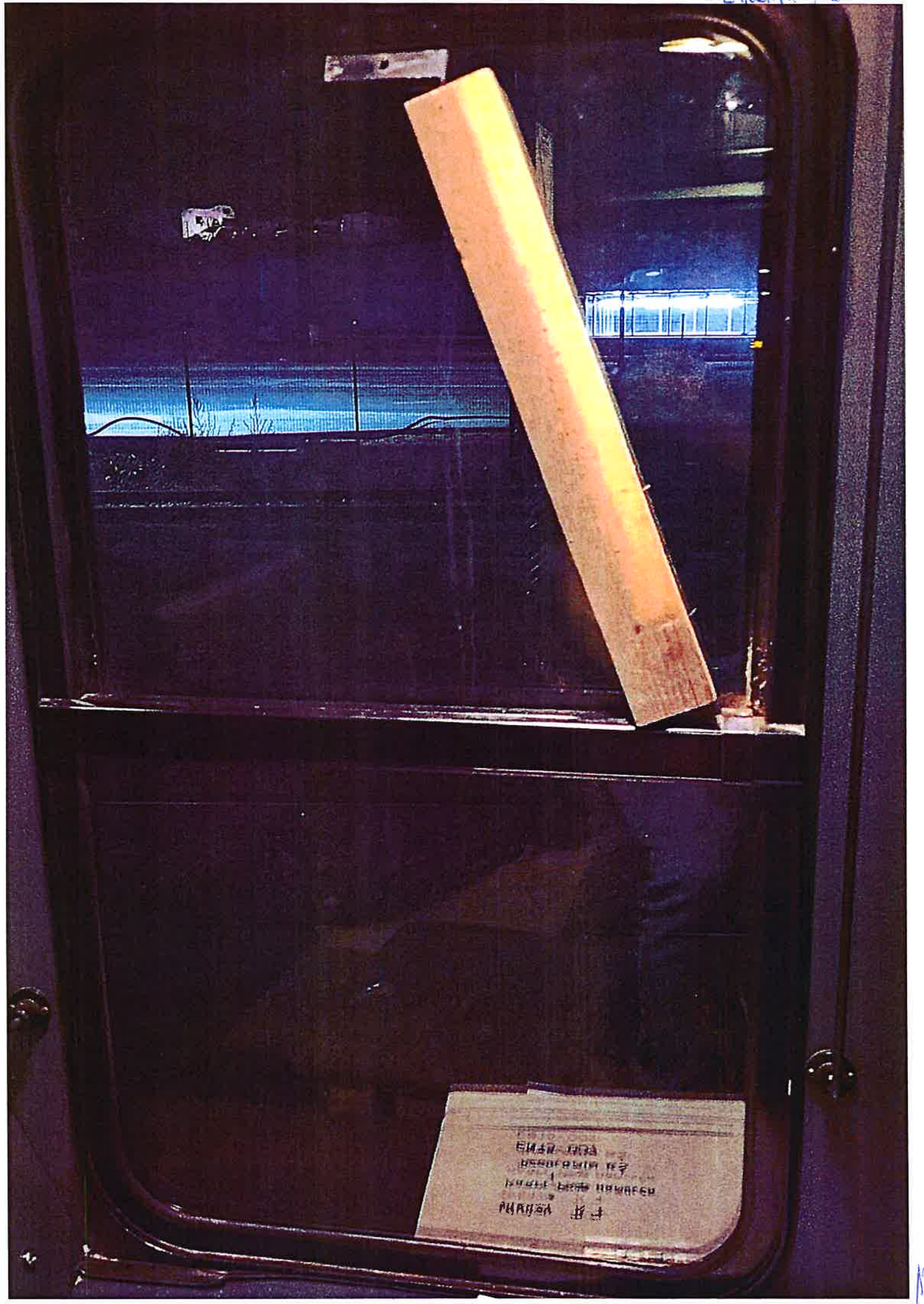
br. syg. drzwi wyłączone

włącz

- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 0

flesz





FBI
LABORATORY
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
WASHINGTON, D.C. 20535

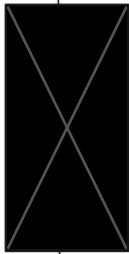

Rekomendacje w zakresie spraw poruszanych podczas posiedzenia Komisji BHP Kolei Śląskich sp. z o.o. z dnia 24 października 2022 r.

I.p.	Temat sprawy	Rekomendacje/uwagi osoby zajmującej się tematem/ stan sprawy	stan sprawy	Uwagi Zarządu spółki
1.	<p>Aktualizacja i zmiana Tabeli Norm przydziału środków ochrony indywidualnej, odzieży i obuwia roboczego dla pracowników Kolei Śląskich sp. z o.o. - obecny przydział kosztów jest zbyt mały. Pracownicy zakupują koszule we własnym zakresie.</p> <p>Odpowiedzialny: zespół BHP</p>	<p>Komisja rekomenduje zwiększenie przydziału odzieży:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla pracowników zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu - instruktora, starszego kierownika, kierownika pociągu konduktora poprzez przydział: - koszul z krótkim rękawem z 3 szt. do 5 szt. - koszul z krótkim długim z 3 szt. do 5 szt. - dla pracowników zatrudnionych na stanowisku kasjerów biletowych zarekomendowano wykreślenie marynarek a w zamian - sweter z logo firmy. 	<p>Komisja podjęła czynności wdrożenia rekomendacji polegające na przeanalizowaniu kosztów wprowadzenia zmian do Tabeli norm przydziału ubioru identyfikującego tj. zwiększenie przydziału koszul z 3 szt. na 5 szt. Taka zmiana spowoduje wzrost kosztu zakupu w 2023 r. o 79.152 zł kwota ta nie jest przewidziana w budżecie na rok 2023.</p> <p>Kwestia zamiany marynarki na sweter z logiem firmy przyniesie znaczne obniżenie kosztów o ok. 20.000 zł.</p>	
2.	<p>Pomiary wydatku energetycznego przeprowadzony w dniu 22 – 23.09.2022 r. oraz w dniu 03.10.2022 r. na wniosek pracowników warsztatowych i rewidentów w punktach rewizji technicznej w żywcu, Zwardoniu oraz w Gliwicach.</p> <p>Odpowiedzialny: zespół BHP</p>	<p>Uzyskano wyniki pomiarów</p>	<p>Wyniki pomiarów wydatku energetycznego wskazują, że pracownicy zatrudnieni na stanowiskach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elektromontera rewidenta taboru - mechanika taboru na stacjach Żywiec, Zwardoń, Gliwice <p>zgodnie z Rozporządzeniem po przekroczeniu wartości 1500</p>	




			<p>kcal w okresie zimowym będą otrzymywać positek profilaktyczny w postaci „bonu żywieniowego”.</p> <p>Zakończono procedurę uzgodnień z Organizacjami Związkami tj. spisano porozumienie i bony pracownikom będą wydawane od dnia 1 listopada 2022 r.</p>	
<p>3.</p>	<p>Ekwiwalent za buty, okulary oraz koszule - Ekwiwalent w wysokości 120 zł za parę obuwia zimowego oraz letniego powoduje, iż obuwie zakupione przez pracowników jest niskiej jakości lub wywołuje konieczność zakupu kolejnego z wkładem własnym pracownika.</p> <p>Zwiększenie ekwiwalentu na okulary korygujące wzrok do wysokości 300 zł.</p> <p>Zwiększenie ekwiwalentu za pranie koszul do wysokości 50 zł na kwartał</p> <p>Odpowiedzialny: zespół bhp</p>	<p>Komisja rekomenduje zaprzestanie wypłaty ekwiwalentu i ponowne wyposażanie pracowników w obuwie zakupione przez Spółkę na okres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 24 m-cy obuwie letnie oraz zimowe. <p>Jednocześnie do czasu wyłonienia dostawcy obuwia Komisja zarekomendowała zwiększenie ekwiwalentu do 250 zł za parę butów letnich i 250 zł za parę obuwia zimowego.</p> <p>Komisja proponuje również:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie ekwiwalentu na okulary korygujące wzrok do wysokości 300 zł z kwoty 150 zł - zwiększenie ekwiwalentu za pranie koszul z 30 zł na kwartał do wysokości 50 zł na kwartał. 	<p>Komisja podjęła czynności wdrożenia rekomendacji polegające na tym, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - po wybraniu nowego wzoru ubioru i identyfikującego zaprzestanie się wypłacania ekwiwalentu na obuwie. Obuwie letnie i zimowe zostanie zakupione przez Pracodawcę. <p>Zwiększenie ekwiwalentu ze 120 zł na 300 zł spowoduje, że pracownicy którzy już otrzymali wypłaty ekwiwalentu w kwocie 120 zł mogą poczuć się pokrzywdzeni w stosunku do tych, którzy otrzymają ekwiwalent w zwiększonej kwocie.</p> <p>Z uwagi, na fakt wzrostu cen zwiększenie ekwiwalentu na okulary korygujące wzrok jest zasadne. Po przeanalizowaniu rynku ustalono, że ekwiwalent 200 zł zapewnia zakup okularów do pracy przy monitorze/ekranie.</p>	






			<p>W kwestii zwiększenia ekwiwalentu za pranie koszul po zbadaniu rynku usług pralniczych stwierdza się że, kwota 30 zł na kwartał jest na obecną chwilę kwotą niewystarczającą (np. pranie koszuli w pralni to koszt 13,90 zł za szt. Koszt prania detergentem zakupionym we własnym zakresie to koszt proszku do prania + woda + energia elektryczna to koszt ok. 48 zł. Na kwartał.</p>	
4.	<p>Lokalizacja pralni - problem w zakresie dostępności punktów, w których można oddawać odzież do pralni, zbyt małą ilość lub znaczną odległość od dworca kolejowego</p> <p>Odpowiedzialny: zespół bhp</p>	<p>Komisja rekomenduje sporządzenie listy pralni, z którymi współpracuje spółka</p>	<p>Komisja podjęła czynności wdrożenia rekomendacji polegające na, poinformowaniu pracowników o lokalizacji poprzez zamieszczenie spisu na stronie internetowej ESPI (Intranet – sieć telekomunikacyjna dedykowana drużynom konduktorskim oraz maszynistom, na której publikowane są ważne informacje) a także wysłanie informacji poprzez wiadomości e – mail do kasjerów biletowych.</p> <p>Nadto, komisja stwierdziła, że ilość pralni jest wystarczająca w większości zlokalizowane są w dużych miastach.</p>	
5.	<p>Sugerowana słaba widoczność przedpola jazdy w porze nocnej pojazdami serii 35WE, EN57AKS.</p>	<p>Pojazdy są dopuszczone do eksploatacji z zabudowanymi reflektorami halogenowymi.</p>	<p>W trakcie ostatniej naprawy poziom P4 na pojazdach serii</p>	

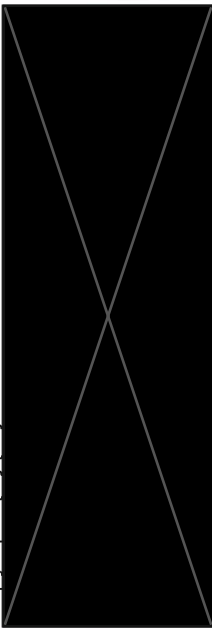



	<p>EN71AKS oraz EN76 - reflektory pojazdów trakcyjnych uległy zużyciu, a brak należytej konserwacji oraz wymiany poszczególnych podzespołów tj. brak okresowej regulacji położenia świateł, wymiany zużytych odbłyśników, spowodowały doprowadzenie reflektorów czołowych do stanu technicznego w którym nie zapewniają już wystarczającej widzialności przedpoła jazdy powodując tym samym stres podczas prowadzenia pojazdów w porze ciemnej</p>	<p>Spełniają one wymagania normatywne dotyczące oświetlenia czoła pociągu. Zgodnie z dokumentacją systemu utrzymania na określonych poziomach utrzymania dokonywana jest regulacja reflektorów.</p>	<p>EN76 oraz najbliższych naprawach poziomu P4 pozostałych pojazdów, zostaną wymienione odbłyśniki oraz dokonana regeneracja reflektorów.</p>	
<p>6.</p>	<p>Odpowiedzialny: </p> <p>Harmonogram pracy zmianowej - duża ilość zmian roboczych na godziny wczesno-poranne a następnie zmiany nocne przekłada się na silne przemęczenie pracowników. Ponadto ustalanie zmian nocnych kończących się po godzinie 9:00, znacznie zaniża percepcję pracowników, co ma wpływa na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego</p> <p>Odpowiedzialna: </p>	<p>Komisja rekomenduje opracowanie zmian roboczych w turnusie dziennym od 6:00-18:00 lub 07:00 do 19:00 oraz w turnusie nocnym od 18:00-6:00 lub 19:00 - 7:00.</p>	<p>Komisja podjęła czynności wdrożenia rekomendacji polegające na sprawdzeniu stanu faktycznego z obowiązującym w tym zakresie przepisami prawa. I tak harmonogramy czasu pracy dla maszynistów sporządzone są zgodnie z wszelkimi obowiązującymi przepisami wynikającymi z KP i ZUZP. Czas pracy maszynisty wynosi maksymalnie 12 godzin, powyżej tego wymiaru czasu maszynista może dozorować pojazd lub jechać tzw. pasażerem. Nie ma przepisów zabraniających prowadzenia pociągów np. w 10 godzinie pracy i o godzinie 4 rano. Specyfiką pracy maszynisty jest „Prowadzenie pociągów w różnych porach doby”, co jest ujęte w badaniach okresowych maszynisty oraz w „Karcie charakterystyki stanowiska pracy”. Osoby podejmujące</p>	

			<p>pracę w charakterze maszynisty, mają świadomość, że ich praca będzie odbywać się w równoważnym systemie czasu pracy i przechodzą odpowiednie badania lekarskie dopuszczające do pracy na takim stanowisku. W większości zmian w porze nocnej ujęte są przerwy w prowadzeniu pociągów co najmniej 2 godziny, w tym czasie maszynista ma zadanie m.in. dozorować pojazd.</p> <p>Wielokrotne kontrole, audyty przeprowadzane przez UTK, PIP oraz SIP nie wykazały żadnych nieprawidłowości w tym obszarze.</p> <p>Dział Drużyn Trakcyjnych wykazuje się dużym zrozumieniem dla tak odpowiedzialnego stanowiska jakim jest praca maszynisty.</p> <p>Przykładem tego są prośby maszynistów uwzględniane w harmonogramach czasu pracy.</p>	<p>Na początku listopada przyciemniono drzwi do kabiny maszynisty na ostatnim pojeździe serii EN75. Proces oklejania na pojazdach EN76 zostanie zakończony do dnia 20.12.2022 (EN76 009 – w trakcie P4).</p>
7.	<p>Odbijające się oświetlenie przedziału pasażerskiego od szyby czołowej kabiny maszynisty w pojazdach serii EN75 oraz EN76 - Załączone oświetlenie przedziału pasażerskiego powoduje odbicie oświetlenia o wewnętrzną stronę szyby czołowej w kabinie maszynisty powodując tym samym powstawanie refleksów świetlnych w niewrażliwych</p>	<p>Drzwi wejściowe do kabin maszynisty zostaną oklejone folią przyciemniającą.</p>		

	<p>punktach obserwacji przedpola jazdy przez maszynistę.</p> <p>Odpowiedzialny: </p>			
8.	<p>Hałas w kabinie maszynisty oraz przestrzeni pasażerskiej przylegającej do czynnej kabiny maszynisty w pojeździe serii EN75 podczas używania sygnałów dźwiękowych - Syreny pneumatyczne znajdujące się na dachu pojazdu w obrębie kabin maszynisty zostały zabudowane blaszaną konstrukcją ochronną przed wyłotem fali akustycznej z syreny, powodując tym samym przenoszenie fal dźwiękowych (hałasu) podczas wydzwięku syreny na pudło kabiny maszynisty oraz przestrzeni pasażerskiej znajdującej się za nią.</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Problem zostanie skonsultowany z firmą STADLER w zakresie wymiany metalowych osłon na siatki ochronne.</p>	<p>Służba BHP wykonała badania poziomu ekspozycji na hałas dla 8h pracy (najwyższe dopuszczalne natężenie wynosi 85 dB) wynik pomiaru to 79,7dB +2,1 dB krotność wartości dopuszczalnej 0,30 co oznacza, że poziom ekspozycji na hałas nie przekracza wartości dopuszczalnej.</p> <p>Z dokumentacji STADLER wynika, że normy hałasu na tym pojeździe nie są przekroczone.</p> <p>Wystąpiono do producenta pojazdu z zapytaniem o możliwość zastosowania alternatywnego rozwiązania w zakresie zmniejszenia hałasu w kabinie maszynisty.</p>	
9.	<p>Rażące lampki pulpitu maszynisty w pojazdach serii Elf 2, 27WEb, EN76, EN57KM oraz EN57AKS - podczas prowadzenia pociągu w porze nocnej, światło wydobywające się z kontrolki umieszczonej na pulpicie, przeszkadza podczas prowadzenia pociągu, niejednokrotnie powodując oślnienie.</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Podjęcie próby przyciemnienia lampek LED w panelach interkomu.</p>	<p>Zwrócono się do dostawcy systemu informacji pasażerskiej o możliwość systemowego przyciemnienia lampek LED panelu interkom.</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie zostanie skonsultowane z Biurem Zarządzania Bezpieczeństwem.</p>	

10.	<p>Zamglony obraz kamer zewnętrznych</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Przeгляд kamer zewnętrznych pod względem jakości przekazywanego obrazu.</p>	<p>Prowadzone są cykliczne przeglądy mające na celu weryfikację systemu CCTV. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmowane są stosowne działania.</p>	
11.	<p>Brudne pulpity, fotele oraz ściany kabin maszynisty - problem związany z utrzymaniem czystości w kabinach maszynisty</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Zespół TTUC zwiększył nadzór nad wykonywanymi sprzątaniami kabin maszynisty.</p>	<p>Zwiększono zatrudnienie w grupie pracowników sprzątających. Zostały zmieniono standardy sprzątania, oraz zwiększona została ilość kontroli na pojazdach.</p>	
12.	<p>Notorycznie niesprawne i zablokowane okna w kabinach maszynisty pojazdu EN75. Brak alternatywnej drogi ucieczki z kabiny</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Dokonane zostanie sprawdzenie pojazdów pod kątem sprawności oraz przeprowadzone rozmowy ze Stadler w zakresie usterkowości okien.</p>	<p>Sprawdzono wszystkie pojazdy serii EN75 pod kątem uszkodzonych okien w kabinach maszynisty. Pojazdy będące w eksploatacji posiadają wszystkie sprawne klamki w oknach.</p>	
13.	<p>Blokowane drzwi i omyłkowe wchodzenie osób postronnych do kabiny maszynisty</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Zamieszczenie informacji (naklejek) na drzwiach maszynisty o treści „Nieupoważnionym wstęp wzbroniony”.</p>	<p>Podczas przeglądów P1/P2/P3 na drzwiach do kabiny maszynisty są umieszczane naklejki „Nieupoważnionym wstęp wzbroniony”. Proces naklejania w trakcie realizacji.</p>	
14.	<p>Brak drugiego kompletu kluczy drzwi do kabiny maszynisty. Brak możliwości zamknięcia kabin</p> <p>Odpowiedzialny: </p>	<p>Ujednolicenie wkładek zamka do kabiny maszynisty na wszystkich pojazdach oraz uzupełnienie drugiego kompletu kluczy w tych pojazdach gdzie klucze zostały zgubione.</p>	<p>Podczas przeglądów P1/P2 wymieniane są wkładki w zamkach do kabiny maszynisty oraz uzupełniany jest</p>	

				<p>drugi komplet kluczy. Zgodnie ze wcześniejszymi ustaleniami, wkładki zostaną wymienione na wszystkich pojazdach do 31.12.2022 r.</p> <p>Brak zgody, z uwagi na gabaryt ale również na fakt, że skład mydła może zawierać SLS, SLES, parabeny oraz na dozownikach mydeł w płynie mogą się znajdować bakterie, nie ekologiczne opakowanie.</p>	
15.	<p>Środki higieniczne - zmiana rodzaju wydawanego mydła w kosce na mydło w płynie.</p> <p>Odpowiedzialny: zespół bhp</p>	<p>Komisja nie zgodziła się na zmianę rodzaju wydawanego mydła.</p>			
16.	<p>Chałupki - nowy punkt rewizji technicznej oraz punkt ekipy sprzątającej</p> 		<p>W dniu 25.10.2022 przeprowadzono wizje lokalną w stacji Chałupki, po której decyzję o konieczności uruchomienia punktu podejmie Biuro Zarządzania Taborem. Biuro Zarządzania Aktywami rozpoczęło przygotowania do uruchomienia procedury wynajmu pomieszczeń oraz przystąpi do przeprowadzenia koniecznych remontów.</p>		Oczekuje podjęcia decyzji.
17.	<p>Remont dworca w Raciborzu - ze względu na wypowiedzenie umowy najmu pomieszczenia kasowego w budynku dworcowym, była konieczność przeniesienia kasy biletowej, rewidentów oraz ekipy sprzątającej do pomieszczeń tymczasowych.</p> <p>W tymczasowym pomieszczeniu rewidentów oraz ekipy sprzątającej nie została doprowadzona woda co utrudnia pracę zespołom, w pomieszczeniu na tymczasową kasę nie ma toalet</p>  <p>Odpowiedzialny:</p>	<p>Komisja rekomenduje przeniesienie kasy biletowej do pomieszczeń dworca PKS znajdującego się naprzeciwko remontowanego budynku dworca kolejowego.</p>	<p>Komisja podjęła czynności wdrożenia rekomendacji polegające na doprowadzeniu energii elektrycznej do kontenerów rewidenta taboru i sprzątacza a tymczasowo tych pracowników do pomieszczeń znajdujących się w sąsiedztwie kasy biletowej. W ubiegłym tygodniu do kontenerów wprowadzono energię elektryczną oraz ustawiono przenośne WC.</p>		

--	--	--	--	--	--



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Za zgodność
z oryginałem

ŚWIADECTWO

Nr T/2011/0711

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: **elektryczny zespół trakcyjny typu Flirt Polska**

Producent: **Stadler Bussnang AG – Szwajcaria**
(montaż pojazdów przez Stadler Polska Sp. z o.o., Siedlce)

Rok budowy: **od 2007**

Charakterystyka pojazdu: **elektryczny zespół trakcyjny typu Flirt Polska przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych normalnotorowych.**

Układ osi **Bo'+2'+2'+2'+Bo'**, długość ze sprzęgami **74 278 mm**, szerokość pudła pojazdu **2 880 mm**, wysokość pojazdu ze złożonym odbierakiem prądu **3 850 mm**, masa pojazdu próżnego **118 t**, masa maksymalna brutto z obciążeniem pojazdu **152 t**, maksymalny nacisk osi na tor **17,5 t**, system hamulca **KNORR**, odbierak prądu typu **RM367** (z nakładkami węglowymi **SK85ACu**), maksymalna prędkość eksploatacyjna **160 km/h** (kabina maszynisty przystosowana do obsługi trakcyjnej jednoosobowej do eksploatacji z prędkością do **130 km/h** lub dwuosobowej do eksploatacji z prędkością do **160 km/h**).

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego typu Flirt Polska określona jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczna – Ruchowa elektrycznego zespołu trakcyjnego typu Flirt Polska”, Projekt nr L-L4158-Flirt Polska, opracowanym przez firmę Stadler Busasnang AG.

Elektryczny zespół trakcyjny typu Flirt Polska musi być zgodny z dokumentami pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru” wymienionym w Opinii nr OR-9236/1 zał. 1, „Flirt Polska L-4158 Oprogramowanie pojazdu wersja R_2_0_0”, nr 121 018, „SW Release Note 3.0.0.0 Flirt Polska”, projekt L-4158, nr 514 007 z dnia 28 kwietnia 2010 r., opracowanymi przez firmę Stadler Bussnang AG oraz zgodny z dokumentem pn. „Dokumentacja Techniczna Odbieraka prądu RM 367”, z dnia 15 stycznia 2008 r. ze zmianami z dnia 14 lutego 2008 r., 27 października 2010 r., 17 i 21 lutego oraz 10 czerwca 2011 r., opracowanym przez firmę Richard AG Murgenthal oraz zgodny z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie elektrycznego zespołu trakcyjnego typu Flirt Polska musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

Wprowadzenie do eksploatacji każdego elektrycznego zespołu trakcyjnego typu Flirt Polska, 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 Stadler Bussnang AG – Szwajcaria (nr rejestru 332/11).**

Świadectwa: nr T/2011/0310 z dnia 29 kwietnia 2011 r. i nr T/2010/0063 z dnia 12 lutego 2010 r. – nie obowiązują. Potwierdzenia zgodności wydane na podstawie świadectw: nr T/2008/0046, nr T/2010/0063 i nr T/2011/0046 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 31 sierpnia 2011 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Jaroszyński



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2013/0316

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny typu 22WE*
Producent: *Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Bydgoszcz*
Rok budowy: *od 2010*

Charakterystyka pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny typu 22WE przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.*

Układ osi Bo'+2'+2'+2'+Bo', długość całkowita 75 250 mm, szerokość 2 883 mm, wysokość pudła od główki szyny 4 280 mm, wózki napędne typu 26MNa, 26MNe, 26MNf, wózki pośrednie typu 40ANa, 40ANe, 40ANf, cztery silniki asynchroniczne typu TMF 59-39-4 o łącznej mocy 2000 kW, maksymalna prędkość eksploatacyjna 160 km/h.

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 22WE określona jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa” Elektryczny Zespół Trakcyjny typu 22WE, nr 22WE 0159-1, z dnia 15 października 2010 r. ze zmianą K, z dnia 20 sierpnia 2013 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny typu 22WE musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego typu 22WE”, nr 22WE 0136-1, wydanie: maj 2012 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S. A. oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi i obowiązującymi przepisami prawa.

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

Świadectwo ważne jest: *bezterminowo*

Świadectwo wydane na wniosek: *Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Bydgoszcz (nr rejestru 139/12).*

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



Warszawa, dnia 30 października 2013 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl
PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2014/0087

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny typu 27WEb*
Producent: *Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Bydgoszcz*
Rok budowy: *od 2012 r.*

Charakterystyka pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny typu 27WEb przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych normalnotorowych w trakcji pojedynczej. Układ osi Bo'+2'+2'+Bo'+2'+2'+2'+Bo', długość całkowita 114 750 mm, szerokość 2 880 mm, wysokość pudła od główki szyny 4 300 mm, wózek napędny typu 26MNH – 2 szt., 26MNHn – 1 szt., wózek toczny typu 40ANH – 4 szt., 26MNHt – 1 szt., maksymalna prędkość eksploatacyjna 160 km/h.*

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 27WEb zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa Elektryczny Zespół Trakcyjny Typu 27WEb”, nr 27WEb 0159-1, z dn. 21 listopada 2012 r., ze zmianą B z dnia 13 grudnia 2012 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny typu 27WEb musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego Typu 27WEb”, nr 27WEb 0136-1, wydanie z 12 października 2012 r., opracowanym przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

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

Świadectwo wydane na wniosek: *Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.*

Świadectwo ważne jest: *na czas nieokreślony.*

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



Warszawa, dnia 27 marca 2014 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl
PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
Ignacy Góra

Warszawa, dnia 31 stycznia 2017 r.

ŚWIADECTWO

NR: PL 59 2017 0018

dopuszczenia do eksploatacji typu

Rodzaj i typ pojazdu kolejowego: elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany według dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2002/11

Producent lub jego upoważniony przedstawiciel: Państwowa Fabryka Wagonów PAFAWAG, Wrocław, modernizacja: „NEWAG” S.A., Nowy Sącz

Charakterystyka pojazdu kolejowego: elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany według dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2002/11 przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57 – zmodernizowanego według dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2002/11 zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa elektryczny zespół trakcyjny EN57 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN57/900/2013/11, wydanie: wrzesień 2011 r. opracowanym przez „NEWAG” S.A. oraz dokumencie pn. „Charakterystyka techniczna zmodernizowanej jednostki trakcyjnej EN-57 z napędem asynchronicznym” nr NS/5757/900/2023/11, wydanie wrzesień 2011 r. opracowanym przez „NEWAG” S.A. Elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany według dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2002/11 musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN57/900/2002/11, wydanie: sierpień 2011 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A. oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

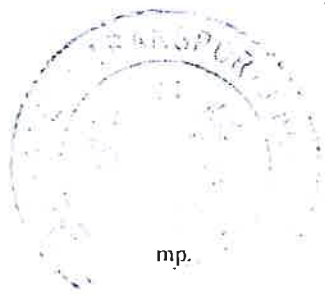
Badania techniczne pojazdu kolejowego: zostały wykonane i dały wynik pozytywny, co potwierdzono w dokumencie „Próby Eksploatacyjne Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego serii EN57 zmodernizowanego przez NEWAG S.A. według dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2002/11”, Sprawozdanie nr M/17.05/15, Warszawa, 5 stycznia 2017 r. oraz „Wyniki Badań i Końcowa opinia techniczna jednostki upoważnionej dotycząca Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego serii EN57 zmodernizowanego przez NEWAG S.A. według Dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2002/11”, Opinia techniczna nr M/17.07/15, Warszawa, 5 stycznia 2017 r.

Świadcstwo jest ważne: bezterminowo

Świadcstwo wydano na wniosek: „NEWAG” S.A.

Podstawa prawna:

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), w związku z art. 2 ust. 4 ustawy z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372), w związku z art. 3 ust. 3 w zw. z ust. 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1152)



mp.

PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego

Ignacy Góra

(podpis)



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2013/0190

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej nr EN57-013602-1*

Producent: *Państwowa Fabryka Wagonów >>PAFAWAG<< Wrocław
modernizacja: NEWAG GLIWICE S.A. (dawna nazwa: Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A., Gliwice)*

Rok budowy: *od 1961 do 1996, modernizacja od 2012*

Charakterystyka pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej nr EN57-013602-1, przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.*

Prędkość maksymalna *110 km/h dla pojazdu bez czynnego hamulca elektrodynamicznego, 120 km/h dla pojazdu z czynnym hamulcem elektrodynamicznym.*

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57 – zmodernizowanego wg dokumentacji technicznej nr EN57-013602-1 zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa Elektryczny zespół trakcyjny EN 57 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN57/900/2018/11, wydanie: wrzesień 2011 r., ze zmianą nr 1 z dnia 02 stycznia 2013 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej nr EN57-013602-1 musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 z napędem asynchronicznym”, nr EN57-013602-1, wydanie: grudzień 2011 r., opracowanym przez Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. oraz z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

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 NEWAG GLIWICE S.A., Gliwice (nr rejestru 40/13).*

Potwierdzenia zgodności wydane na podstawie świadectw nr T/2012/0668 i T/2012/0223 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 31 maja 2013 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

z up. Prezesa
Urzędu Transportu Kolejowego
DYREKTORA GENERALNEGO

WICEPREZES ZARZĄDU
DYREKTOR TECHNICZNY
PREZES ZARZĄDU

Barłomiej Krzemieniński
Tomasz Fugiel

Za zgodność z oryginałem
2013-06-10
Gliwice, dnia

h



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2013/0230

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2017/11*

Producent: *Państwowa Fabryka Wagonów >>PAFAWAG<< Wrocław*
modernizacja: *„NEWAG” S.A., Nowy Sącz*

Rok budowy: *od 1961 do 1996, modernizacja od 2011*

Charakterystyka pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2017/11, przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.*

Prędkość maksymalna 110 km/h dla pojazdu bez czynnego hamulca elektrodynamicznego, 120 km/h dla pojazdu z czynnym hamulcem elektrodynamicznym.

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57 – zmodernizowanego wg dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2017/11 zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa Elektryczny zespół trakcyjny EN 57 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN57/900/2018/11, wydanie: wrzesień 2011 r., ze zmianą nr 1 z dnia 2 stycznia 2013 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny serii EN57 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej nr NS/EN57/900/2017/11 musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN57/900/2017/11, wydanie: wrzesień 2011 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A. oraz zgodna z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

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 „NEWAG” S.A. w Nowym Sączu (nr rejestru 269/12).

Świadectwo nr T/2013/0037 z dnia 31 stycznia 2013 r. – nie obowiązuje.

Potwierdzenia zgodności wydane na podstawie świadectw nr: T/2011/0985, T/2012/0515 i T/2013/0037 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 28 czerwca 2013 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

[Signature]
z up. PREZESA
Urzędu Transportu Kolejowego
dr Jakub Majewski
WICEPREZES



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2010/0544

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: **elektryczny zespół trakcyjny serii EN57KM**

Producent: **Państwowa Fabryka Wagonów >>PAFAWAG<< Wrocław**

modernizacja: **Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A., Mińsk Mazowiecki**

Rok budowy: **od 1961; modernizacja od 2007**

Charakterystyka pojazdu: **elektryczny zespół trakcyjny serii EN57KM, zmodernizowany na bazie elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57, przeznaczony jest do przewozu pasażerów na liniach kolejowych normalnotorowych.**

Długość całkowita ze sprzęgami 64 770 mm, wysokość pojazdu 3 720 mm, rozstaw czopów skrzętu 14 900 mm – 5B, 15 870 mm – 6B, moc ciągła silników 580 kW, system rozruchu impulsowy, prędkość maksymalna 110 km/h.

Dane techniczne, opis budowy i zasada działania elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57KM zawarte są w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno Ruchowa NR TT/03/00/2007 Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego serii EN57KM”, wydanie 1 z dnia 30 lipca 2007 r., opracowanym przez Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny serii EN57KM musi być zgodny z Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru, w skład których wchodzi dokumenty pn.: „Warunki Techniczne Wykonania nr TT/9/07 EN57KM, wydanie 1 z dnia 30 lipca 2007 r., i „Warunki Techniczne Odbioru po Naprawie Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych serii EN57KM nr TT11/02/07”, wydanie 1 z dnia 30 lipca 2007 r., opracowane przez Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. oraz z dokumentacją konstrukcyjną i dokumentami związanymi.

Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57KM musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

Wprowadzenie każdego elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57KM do eksploatacji 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 Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. w Mińsku Mazowieckim (nr rejestru 353/10)**

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



Warszawa, dnia **01** grudnia 2010 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

K. Jaroszyński
Krzysztof Jaroszyński



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr T/2013/0267

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: elektryczny zespół trakcyjny serii EN71 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej o numerach: NS/EN71/900/2093/12 i NS/EN71/900/2094/12

Producent: Państwowa Fabryka Wagonów >>PAFAWAG<< Wrocław
modernizacja: „NEWAG” S.A., Nowy Sącz

Rok budowy: od 1961 do 1996, modernizacja od 2012

Charakterystyka pojazdu: elektryczny zespół trakcyjny serii EN71 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej o numerach: NS/EN71/900/2093/12 i NS/EN71/900/2094/12 przeznaczony jest do przewozu osób na liniach kolejowych o szerokości toru 1435 mm.

Układ osi 2'2'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+2'2', długość całkowita 87 480 mm, szerokość 2 880 mm, wózek napędny typu 23MN/A, wózek toczny typu 36AN, masa własna 180 t ± 3%, system hamulca Knorr, maksymalna prędkość eksploatacyjna 120 km/h.

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN71 – zmodernizowanego wg dokumentacji technicznej o numerach: NS/EN71/900/2093/12 i NS/EN71/900/2094/12 zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno Ruchowa Elektryczny zespół trakcyjny EN 71 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN71/900/2093/12, wydanie: sierpień 2012 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny serii EN71 – zmodernizowany wg dokumentacji technicznej o numerach: NS/EN71/900/2093/12 i NS/EN71/900/2094/12 musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN71 z napędem asynchronicznym”, nr NS/EN71/900/2094/12, wydanie: sierpień 2012 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A. oraz zgodna z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

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

Świadectwo ważne jest: bezterminowo

Świadectwo wydane na wniosek: „NEWAG” S.A., Nowy Sącz (nr rejestru 255/13).

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



Warszawa, dnia 5 września 2013 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl

NEWAG Spółka Akcyjna
ul. Wyspiańskiego 3, skr. poczt. nr 25
Dział Technologiczny - tel. 10-18/ 449-62-70
(PT) 33-300 Nowy Sącz
nr. ident. 490490757

Za zgodności z oryginałem



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

GŁÓWNY TECHNOLOG
Susz
mgr inż. Wiesław Szewczyk

ŚWIADECTWO

Nr T/2007/0136

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: *elektryczny zespół trakcyjny typu 14WE*

Producent: *NEWAG S.A., Nowy Sącz*

Rok budowy: *od 2005*

Charakterystyka pojazdu: *trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny typu 14WE przeznaczony jest do przewozu pasażerów w ruchu lokalnym i podmiejskim.*

Układ osi 2'2'+Bo'Bo'+2'2', długość ze sprzęgami 68 400 mm, szerokość maksymalna pojazdu 2 880 mm, wysokość pojazdu od główki szyny 4 150 mm, masa własna 135 t ± 3%, maksymalna masa brutto pojazdu 170 t, wózek toczny typu 36AN, wózek napędny typu 23MN, prędkość maksymalna 110 km/h.

Charakterystyka techniczna wraz z danymi o podstawowych zespołach i urządzeniach pojazdu kolejowego została zawarta w „Dokumentacji Techniczno-Ruchowej Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego typu 14WE” nr NS/14WE/900/1712/07, wydanie: czerwiec 2007, opracowanej przez firmę NEWAG S.A. w Nowym Sączu.

Elektryczny zespół trakcyjny musi być zgodny z rysunkiem nr 14WE 010000-14-00 oraz „Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego typu 14WE” nr NS/14WE/900/1641/05, wydanie: sierpień 2005, opracowanymi przez firmę NEWAG S.A. w Nowym Sączu.

Dopuszczenie każdego elektrycznego zespołu trakcyjnego do eksploatacji musi być poprzedzone potwierdzeniem zgodności z typem, przeprowadzonym w uzgodnieniu z Urzędem Transportu Kolejowego. Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 14WE musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

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

Świadczenie ważne jest: **bezterminowo**

Wydanie niniejszego świadectwa unieważnia świadectwo nr T/2005/1505 z dnia 9 września 2005 roku.

Świadczenie wydano na wniosek firmy **NEWAG S.A. w Nowym Sączu** (nr rejestru 184/07).

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 Nr 16, poz. 91)



Warszawa, dnia 26 lipca 2007 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Wiesław Jarosiewicz

Za zgodność z oryginałem

PROKURENT

Magdalena Kamila Bielska

członek Zarządu
Dyrektor Przewozów
Jerzy Ohreński



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr PL 59 2016 0039

dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego

Nazwa i typ pojazdu: elektryczny zespół trakcyjny typu 35WE

Producent: „NEWAG” S.A.

Rok budowy: od 2012 r.

Charakterystyka pojazdu: elektryczny zespół trakcyjny typu 35WE przeznaczony jest do przewozu osób na liniach o szerokości toru 1 435 mm.

Układ osi Bo`2`2`Bo` + Bo`2`2`Bo`, długość ze sprzęgami 113 600 mm, szerokość 2 895 mm, wysokość 4 172 mm, masa własna 197 t +/-3%, masa brutto 280 t +/-3%, system hamulca KNORR, maksymalna prędkość eksploatacyjna 160 km/h.

Charakterystyka elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 35WE zawarta jest w dokumencie pn. „Dokumentacja Techniczno-Ruchowa elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 35WE”, nr NS/35WE/900/1974/11, wydanie: styczeń 2012 r., ze zmianą nr 2 z dnia 22 października 2012 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A.

Elektryczny zespół trakcyjny typu 35WE musi być zgodny z dokumentem pn. „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru elektrycznego zespołu trakcyjnego 35WE”, nr NS/35WE/900/1973/11, wydanie: sierpień 2011 r., ze zmianą nr 1 z dnia 22 października 2012 r., opracowanym przez „NEWAG” S.A. oraz zgodny z dokumentacją konstrukcyjną, dokumentami związanymi, obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi.

Badania typu pojazdu: zostały wykonane i dały wynik pozytywny (co potwierdzono w dokumencie pn. „Wyniki badań i końcowa opinia techniczna jednostki upoważnionej dotycząca elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 35WE”. Praca nr 4760/13/M/31.02/16), a przeprowadzone próby eksploatacyjne potwierdziły poprawność zastosowanych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa (co potwierdzono w dokumencie pn. „Próby eksploatacyjne elektrycznego zespołu trakcyjnego 35WE”. Praca 4760/13/M/3101/16).

Świadectwo jest ważne: na czas nieokreślony.

Świadectwo wydano na wniosek: „NEWAG” S.A.

Podstawa prawna: Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym
(tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.)



Warszawa, dnia 26 sierpnia 2016 r.

p.o./Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

Katowice dnia 30 października 2023 r.

Pan
 Patryk Świrski
 Prezes Zarządu
 Koleje Śląskie sp. z o.o.
 ul Raciborska 58
 40-078 Katowice

Szanowny Panie Pulzezie

Wyrażamy głębokie zaniepokojenie atakiem medialnym na Koleje Śląskie sp. z o.o. Jest to działanie tym bardziej niezrozumiałe, że spółka jest w trakcie historycznych zmian – wreszcie rozsądnych inwestycji w tabor, przebudowy węzła katowickiego przez zarządcę oraz wprowadzenia nowej oferty dojazdu do portu lotniczego.

Nie zgadzamy się na szarganie etosu kolejarza poprzez manipulację opisem procedur technicznych, który jest nieprawdziwy i krzywdzący dla setek pracowników odpowiedzialnych za utrzymanie w należytym stanie pojazdów Kolei Śląskich.

Oczekujemy szybkich i konkretnych działań prawnych wobec naruszenia dobrego imienia osób zatrudnionych w KŚ oraz niezwłocznej reakcji wobec próby osłabienia zaufania społecznego dla największego przewoźnika regionalnego.

Ze swojej strony zapewniamy o gotowości do współpracy w działaniach, które potwierdzą rzetelność, uczciwość i fachowość wszystkich zatrudnionych pracowników odpowiedzialnych za sprawność i bezpieczeństwo pojazdów w Kolejach Śląskich.

Międzyzakładowy Związek Zawodowy
 Maszynistów i Pracowników Kolej
 Zastępcy Przewodniczącego Związku
 Przewodniczący Kolei Śląskie - Koleje Śląskie Sp. z o.o.
 Jacek Piątek

Organizacja Zakładowa
 NSZZ Solidarność
 Koleje Śląskie
 Przewodniczący
 Marcin Samek

Związek Zawodowy Pracowników
 Kolei Śląskich Sp. z o.o.
 PRZEWODNICZĄCY
 Marzyna Obierzyńska

MIĘDZYZAKŁADOWA KOMISJA REKONCILIACYJNA
 Związku Zawodowego Bydgoskich Ruchliwych Katowice
 ul. Kilińskiego 5
 41-200 SOŚNOWIEC

Tomasz Kwasniewski