

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU¹

z dnia 1 czerwca 2006 r.

w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego²
(Dz. U. nr 106 z dnia 26 czerwca 2006 r.)

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozoru technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1 Przepisy ogólne

§1.1. Rozporządzenie określa warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania, wytwarzania, eksploatacji oraz naprawy i modernizacji następujących rodzajów urządzeń transportu linowego:

- 1) osobowych kolei linowych:
 - a) kolei linowych wahadłowych,
 - b) kolei linowych okrężnych, w tym:
 - kolei linowych o ruchu ciągłym,
 - kolei linowych o ruchu pulsacyjnym,
 - kolei linowych gondolowych,
 - kolei linowych gondolowych otwartych,
 - kolei linowych krzeselkowych,
 - c) kolei jednolinowych,
 - d) kolei jednolinowych ze zdwojoną linią,
 - e) kolei dwulinowych,
 - f) kolei linowo-terenowych,
- 2) towarowych kolei linowych,
- 3) wyciągów do przemieszczania osób w celach turystyczno-sportowych, w tym:
 - a) wyciągów narciarskich dla narciarzy przemieszczanych po śniegu lub gruncie stałym,
 - b) wyciągów narciarskich dla narciarzy przemieszczanych po wodzie,
 - c) wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych wraz z infrastrukturą toru zjazdowego,
- 4) przenośników o ruchu ciągłym do przemieszczania osób ze sprzętem narciarskim lub turystycznym – zwanych dalej „UTL”.

2. W zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania oraz wytwarzania UTL, z wyjątkiem urządzeń, o których mowa w ust. 1 pkt 2, pkt 3 lit. b i c oraz pkt 4, stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób (Dz. U. z 2004 r. Nr 15, poz. 130).

3. W zakresie eksploatacji UTL rozporządzenie określa:

- 1) zakres niezbędnej dokumentacji;
- 2) warunki dotyczące obsługi, naprawy, modernizacji i konserwacji;
- 3) rodzaje, zakres i terminy badań technicznych.

¹ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 maja 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 76, poz. 541).

² Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 8 lutego 2006 r. pod numerem 2006/0084/PL, zgodnie z §4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę nr 98/34/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998 r., z późn. zm.).

§2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) kierownik kolei – osobę odpowiedzialną za sprawną i bezpieczną eksploatację kolei;
- 2) kolej dwulinowa – osobową kolej linową, napowietrzną, w której pojazdy są podtrzymywane i przemieszczane oddzielnymi linami lub grupami lin;
- 3) kolej jednolinowa – osobową kolej linową, napowietrzną, w której pojazdy są podtrzymywane i przemieszczane przy użyciu jednej lub większej liczby lin;
- 4) kolej linowa gondolowa – kolej linową okrężną, napowietrzną, w której pojazdami są gondole;
- 5) kolej linowa gondolowa otwarta – kolej linową okrężną, napowietrzną, w której pojazdami są otwarte gondole;
- 6) kolej linowa krzeselkowa – kolej linową okrężną, napowietrzną, w której pojazdami są krzeselka;
- 7) kolej linowa okrężna – osobową kolej linową, napowietrzną, w której pojazdy połączone są z linią za pomocą wprzęgieł stałych lub rozłącznych, poruszają się w tym samym kierunku wzdłuż ich toków;
- 8) kolej linowa o ruchu ciągłym – kolej linową okrężną, napowietrzną, w której lina napędowa lub lina nośno-napędowa porusza się ze stałą prędkością;
- 9) kolej linowa o ruchu pulsacyjnym – kolej linową okrężną, napowietrzną, w której lina napędowa lub lina nośno-napędowa porusza się w sposób przerywany albo z prędkością, która zmienia się okresowo w funkcji położenia pojazdów;
- 10) towarowa kolej linowa – UTL przeznaczone do transportu towarów w pojazdach podtrzymywanych i przemieszczanych za pomocą jednej lub większej liczby lin;
- 11) kolej linowa wahadłowa – osobową kolej linową, napowietrzną, w której pojazdy poruszają się między stacjami ruchem posuwisto-zwrotnym (wahadłowym);
- 12) kolej linowo-terenowa – UTL, którego pojazdy przemieszczane są za pomocą jednej liny lub większej liczby lin wzdłuż toru, który może być ułożony bezpośrednio na ziemi lub na trwałych konstrukcjach;
- 13) mechanik konserwator – wyznaczoną przez kierownika kolei osobę, prowadzącą ruch kolei i odpowiedzialną za stan techniczny urządzenia i jego prawidłowe działanie;
- 14) napęd awaryjny – napęd przeznaczony wyłącznie do sprowadzania pojazdów do stacji w celu ewakuacji osób z trasy UTL, w przypadku gdy inne napędy są nieczynne;
- 15) napęd ewakuacyjny – układ napędowy urządzenia ewakuacyjnego inny niż pozostałe napędy;
- 16) napęd główny – napęd przeznaczony do zapewnienia normalnego ruchu UTL;
- 17) napęd pomocniczy – napęd zasilany z innego źródła energii niż napęd główny, który pozwala na ruch UTL o zmniejszonej przepustowości i zapewniający ten sam poziom bezpieczeństwa co napęd główny;
- 18) obsługa – czynności mające na celu utrzymanie bezpieczeństwa ruchu urządzenia i jego elementów;
- 19) pętla linowa – linę zamkniętą w pętlę przez zaplot;
- 20) podchwyt linowy – urządzenie przeznaczone do uchwycenia wykolejonej liny;
- 21) pojazd – część UTL, w szczególności krzeselka, gondole oraz wagony, przeznaczone do przemieszczania osób lub towarów;
- 22) przenośnik – UTL przeznaczone do przemieszczania osób ze sprzętem narciarskim lub turystycznym w górę za pomocą ruchomej taśmy lub gąsienicy;
- 23) przepustowość – liczbę osób przewożonych w czasie jednej godziny w jednym kierunku;
- 24) skrajnia narciarza – przestrzeń nad trasą, wewnątrz której nie mogą znajdować się obiekty budowlane, urządzenia i przedmioty, z wyjątkiem urządzeń przeznaczonych do holowania narciarza;

- 25) skrajnia UTL – przestrzeń nad trasą UTL, wewnątrz której mogą znajdować się wyłącznie urządzenia związane z ruchem UTL, w szczególności pojazdy oraz liny;
- 26) stacja UTL – zespół obiektów budowlanych i urządzeń związanych z eksploatacją UTL, w których znajduje się wyposażenie techniczne, strefy wsiadania i wysiadania lub perony oraz strefy związane z magazynowaniem pojazdów lub urządzeń holujących; ze względu na położenie rozróżnia się stacje początkowe, końcowe i pośrednie, a ze względu na rodzaj urządzeń – stacje napędowe, przewojowe, napędowo-napinające, przewojowo-napinające, napinające, kotwiące oraz kotwiąco-napinające;
- 27) trasa UTL – pas gruntu, po którym lub nad którym poruszają się pojazdy lub urządzenia holujące, oraz zespół obiektów budowlanych i urządzeń związanych z eksploatacją UTL;
- 28) tok – tor jazdy w górę lub tor jazdy w dół dla UTL, po którym poruszają się pojazdy lub urządzenia holujące;
- 29) układ napinający – układ linowy oraz urządzenie hydrauliczne lub pneumatyczne lub inne przeznaczone do utrzymania w określonym napięciu liny nośnej, napędowej lub nośno-napędowej UTL;
- 30) urządzenie holujące – element wyciągu narciarskiego służący do przekazywania ruchu liny napędowej holowanemu narciarzowi, składający się z wprzęgła, łącznika oraz elementu mającego bezpośredni kontakt z osobą;
- 31) urządzenie kontrolne położenia pojazdów – urządzenie, które informuje o położeniu pojazdów na trasie i które może być stosowane do automatycznego sterowania lub kontroli ruchu UTL;
- 32) wprzęgło – mechanizm służący do mocowania zawieszenia lub urządzenia holującego do liny napędowej lub nośno-napędowej; rozróżnia się wprzęgła stałe i rozłączne;
- 33) wprzęgło stałe – wprzęgło, które pozostaje w stałym położeniu na linie podczas ruchu kolei linowej;
- 34) wprzęgło rozłączne – wprzęgło, które jest wyprzęgane z liny, kiedy znajduje się na stacjach kolei linowej lub wyciągu narciarskiego;
- 35) wyciąg narciarski – UTL przeznaczone do holowania osób, wyposażonych w sprzęt narciarski bez utraty kontaktu z trasą, za pomocą urządzeń holujących;
- 36) wyciąg narciarski śniegowy – wyciąg narciarski służący do holowania w górę narciarzy po śniegu lub gruncie stałym pokrytym specjalną wykładziną;
- 37) wyciąg narciarski wodny – wyciąg narciarski służący do holowania narciarzy po powierzchni wody;
- 38) wyciąg pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych – UTL przeznaczone do holowania w górę pojazdów z osobami lub bez nich za pomocą liny, po specjalnym torze bez utraty kontaktu z tym torem;
- 39) zawieszenie – część składową pojazdu, która łączy gondolę, krzeselko lub gondolę otwartą z wprzęgłem lub z wózkiem pojazdu.

Rozdział 2

Dokumentacja

§3.1. Przed dopuszczeniem UTL do eksploatacji, eksploatujący zgłasza pisemnie urządzenie do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „TDT”, w celu uzyskania decyzji zezwalającej na jego eksploatację.

2. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, należy podać nazwę lub imię i nazwisko właściciela UTL lub eksploatującego, o ile nie jest jego właścicielem.

3. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, eksploatujący dołącza dwa egzemplarze dokumentacji UTL, która powinna zawierać:

- 1) informacje ogólne, w tym:
 - a) nazwę UTL i jego systemu, lokalizację, rok budowy, dane dotyczące producenta oraz montującego,
 - b) położenie poszczególnych stacji (m n.p.m.),
 - c) różnicę wysokości (m),
 - d) długość trasy,
 - e) liczbę podpór trasowych,
 - f) średnie pochylenie trasy (%),
 - g) przepustowość oraz ładowność jednego pojazdu,
 - h) maksymalną prędkość jazdy (m/s), ilość pojazdów, udźwig oraz liczbę osób,
 - i) plan sytuacyjny (1: 5.000),
 - j) urządzenia zabezpieczające,
 - k) rodzaj wprzęgieł,
 - l) pozostałe dane charakterystyczne dotyczące UTL oraz szczególnych warunków jego eksploatacji;
- 2) opis trasy UTL, w tym:
 - a) profil trasy wraz z tabelą profilu,
 - b) rozstęp toków (m), a dla kolei linowo-terenowej prześwit toru (mm),
 - c) maksymalne przesłó (m),
 - d) maksymalną wysokość nad terenem (m),
 - e) dane dotyczące fundamentów i konstrukcji podpór (opis),
 - f) dane dotyczące uzbrojenia podpór, określające promienie łożysk liny nośnej, średnicę krążka, materiał wykładziny, ilość krążków na podporach, a dla kolei linowo-terenowej dane dotyczące toru i torowiska,
 - g) maksymalny i minimalny nacisk liny na krążek,
 - h) budowle na trasie;
- 3) charakterystykę liny:
 - a) rodzaj, konstrukcję i wymiary nominalne,
 - b) wytrzymałość materiału drutów,
 - c) obliczeniowe obciążenie niszczące linę,
 - d) maksymalną siłę rozciągającą linę,
 - e) wymagany współczynnik pewności na rozciąganie,
 - f) obliczenia rzeczywistych współczynników pewności,
 - g) inne dane charakterystyczne oraz rysunki połączeń i zakończeń lin;
- 4) dane dotyczące urządzeń napędowych, w tym:
 - a) schemat kinematyczny z opisem, ze szczególnym uwzględnieniem układu hamulcowego oraz rysunek zestawieniowy mechanizmu,
 - b) wyniki obliczeń podstawowych wielkości z uwzględnieniem mocy silników i momentów na wałach,
 - c) schematy elektryczne, schematy układów hydraulicznych i pneumatycznych,
 - d) uproszczone rysunki budowlane z wrysowanymi urządzeniami napędowymi i głównymi wymiarami,
 - e) dane dotyczące napędu głównego i awaryjnego oraz, o ile jest to wymagane, ewakuacyjnego i pomocniczego;
- 5) dane dotyczące urządzeń elektrycznych, w tym:
 - a) opis techniczny,
 - b) schematy elektryczne wraz z opisami oznaczeń,
 - c) schemat główny,
 - d) schematy zasadnicze sterowania i blokad,
 - e) schematy obwodów międzystacyjnych,
 - f) schematy zasadnicze obwodów pomocniczych oraz sygnalizacji stanu i zadziałania,
 - g) zastosowane środki ochrony przeciwporażeniowej i odgromowe;
- 6) dane dotyczące urządzeń przewojowych i napinających liny, w tym:
 - a) rysunek zestawieniowy urządzeń przewojowych z zaznaczeniem obciążeń,
 - b) rysunek zestawieniowy urządzeń napinających,
 - c) schemat kinematyczny układu napinającego z zaznaczeniem obciążeń,
 - d) schemat hydrauliczny układu napinającego z zaznaczeniem obciążeń;
- 7) dane dotyczące pojazdów, w tym:
 - a) rysunek zestawieniowy,
 - b) masę własną, nośność (w kg i osobach),
 - c) rysunek hamulca pojazdu wraz z opisem,
 - d) rysunek wprzęgła linowego (aparatu wprzęgłowego) wraz z opisem,
 - e) opis wyposażenia pojazdu w narzędzia i sprzęt ratowniczy;
- 8) dokumenty uzupełniające, w tym:

- a) regulamin techniczny dla osobowych i towarowych kolei linowych, zwany dalej „regulaminem technicznym kolei”, lub instrukcję eksploatacji dla wyciągu narciarskiego, wyciągu pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnej lub przenośnika, zwaną dalej „instrukcją eksploatacji”,
- b) program prób i badań UTL,
- c) analizę bezpieczeństwa wraz z raportem bezpieczeństwa i wykazem urządzeń bezpieczeństwa UTL, która powinna zawierać zestawienie sytuacji niebezpiecznych mogących stanowić zagrożenie dla osób, rodzaje zagrożeń i ocenę stopnia ich ryzyka, opis środków zastosowanych w projekcie, zapobiegających niebezpiecznym sytuacjom, łącznie z ich uzasadnieniem,
- d) instrukcję ewakuacji,
- e) deklaracje zgodności WE dla podsystemów i urządzeń bezpieczeństwa, z wyjątkiem UTL wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 maja 2004 r.

4. Dla towarowych kolei linowych, wyciągów narciarskich wodnych, wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych wraz z infrastrukturą toru zjazdowego oraz przenośników dokumentacja, o której mowa w ust. 3, powinna uwzględniać specyfikę eksploatacji tych urządzeń.

5. Przepisu ust. 3 nie stosuje się w zakresie, w jakim dane, o których mowa w tym przepisie, zawarte są w dokumentacji określonej w rozporządzeniach wydanych na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565 i Nr 267, poz. 2258).

§4.1. Dla UTL montowanych w miejscu eksploatacji przekazuje się dodatkowo dokumentację uzupełniającą, która powinna zawierać:

- 1) dla wszystkich UTL – opis techniczny urządzenia wraz z planem terenu w odpowiedniej skali;
- 2) dla kolei linowo-terenowych:
 - a) profil wzdłużny w skali 1:500 lub 1:1.000, z zaznaczeniem odległości i wysokości obiektów budowlanych znajdujących się na trasie UTL, w szczególności mostów, murów zabezpieczających, punktów zatrzymania; profil wzdłużny powinien zawierać również, w postaci prostych linii z oznaczeniami, punkty przecięć z innymi UTL, trasy innych UTL, drogi, ścieżki, ciekami wodnymi, linie elektroenergetyczne, ropociągi, gazociągi oraz wodociągi,
 - b) przekroje poprzeczne w skali 1:50 dla stref, w których spotykają się pojazdy, i dla stref, w których skrajnia UTL jest ograniczona z boku w stacjach, w szczególności przez obiekty budowlane lub skały;
- 3) dla osobowych i towarowych kolei linowych:
 - a) profil wzdłużny w skali 1:500 lub 1:1.000, z zaznaczeniem terenu, jak również odległości i wysokości obiektów budowlanych znajdujących się na trasie UTL oraz punktów zatrzymania; profil wzdłużny powinien zawierać również, w postaci prostych linii z oznaczeniami, punkty przecięć z innymi UTL, trasy UTL, drogi, ścieżki, ciekami wodnymi, linie elektroenergetyczne, ropociągi, gazociągi oraz wodociągi, tereny zalosowane i budynki, ponad którymi biegnie kolej. Profil wzdłużny powinien dodatkowo określać:
 - odstęp pomiędzy dolną krawędzią pojazdu a obiektami, o których mowa w niniejszym punkcie,
 - krzywe łańcuchowe dla nieobciążonych lin nośnych, lin napędowych lub nośno-napędowych oraz tory dolnych krawędzi pojazdów przy maksymalnych zwisach lin, które mogą wystąpić w przęśle,
 - w przypadku kolei dwulinowych, najniższe położenie liny napędowej oraz, jeżeli istnieje, liny hamującej w przęśle,
 - b) przekroje poprzeczne w skali 1:50 lub 1:100, dla stref, w których spotykają się pojazdy, oraz dla kolei dwulinowych, dla odległości pomiędzy pojazdem a linią napędową i linią odciążną, należąca do przeciwnego kierunku w najbardziej niekorzystnych warunkach, jak również przekroje poprzeczne dla stref, w których odległość skrajni UTL lub lin jest ograniczona z boku w stacjach, w szczególności przez obiekty budowlane znajdujące się na trasie UTL lub skały;
- 4) dla wyciągów narciarskich śniegowych:
 - a) profil wzdłużny w skali 1:1.000, z zaznaczeniem terenu, jak również odległości i wysokości obiektów budowlanych znajdujących się na

trasie UTL i punktów zatrzymania; profil wzdłużny powinien zawierać również, jako linie proste z oznaczeniami, punkty przecięcia z innymi UTL, liniami kolejowymi, drogami, ścieżkami, ciekami wodnymi, liniami elektroenergetycznymi, ropociągami, gazociągami oraz wodociągami,

- b) przekroje poprzeczne w skali 1:50 lub 1:100 dla stacji, innych obiektów budowlanych znajdujących się na trasie oraz na poprzecznych nachyleniach, na nasypach, na mostach i w każdym położeniu, w którym odstęp z boku jest ograniczony, w szczególności przez budynki lub skały;
- 5) schematy zasilania UTL ze wskazaniem w szczególności: osprzętu, wielkości, rodzaju stosowanych zabezpieczeń, rodzaju i typu przewodów zasilających;
- 6) poświadczenie prawidłowości montażu i prób przeprowadzonych po montażu, wystawione przez montującego;
- 7) protokoły pomiarów rezystancji izolacji obwodów elektrycznych, skuteczności ochrony przeciwporażeniowej oraz instalacji odgromowej;
- 8) protokoły badań, ekspertyzy techniczne, atesty materiałowe, poświadczenia zakładowe;
- 9) oświadczenie, o którym mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.)³.

2. W przypadku zmiany miejsca zainstalowania wymagającego demontażu i ponownego montażu UTL dokumentacja powinna być uaktualniona, z uwzględnieniem warunków miejscowych oraz wymagań przepisów w zakresie budowy i instalowania UTL.

§5 Regulamin techniczny kolei oraz instrukcja eksploatacji, o których mowa w §3 ust. 3 pkt 8 lit. a, powinny zawierać:

- 1) wskazania dotyczące bezpiecznej eksploatacji UTL, uwzględniające warunki atmosferyczne, takie jak wiatr, mróz, oblodzenie, deszcz, oraz przeznaczenie i warunki pracy, w tym dające się przewidzieć niekorzystne lub niewłaściwe zachowanie się pasażerów, pracowników obsługi i osób trzecich;
- 2) informacje dotyczące wymaganych kwalifikacji osób zajmujących się obsługą i konserwacją UTL;
- 3) opis budowy, działania i regulacji mechanizmów, zespołów i elementów wyposażenia mechanicznego, elektrycznego, hydraulicznego lub pneumatycznego;
- 4) opis budowy, działania i regulacji elementów bezpieczeństwa;
- 5) opis działania urządzeń sterowniczych i sygnalizacyjnych;
- 6) informacje dotyczące wskazań przyrządów pomiarowo-kontrolnych wraz z rysunkami przedstawiającymi rozmieszczenie tych przyrządów;
- 7) wskazanie sposobu i zasad sterowania ruchami mechanizmów;
- 8) wykaz niezbędnych czynności do wykonania, przed, podczas i po zakończeniu pracy UTL;
- 9) zasady wykonywania czynności konserwacyjnych, technologii montażu i demontażu, z określeniem wielkości momentów dokręcania połączeń śrubowych oraz sprawdzenia prawidłowości wykonanych działań wraz z określeniem zakresów i terminów przeprowadzanych przeglądów;
- 10) wykaz czynności niezbędnych do wykonania przez osoby konserwujące UTL;
- 11) wykaz typowych usterek lub nieprawidłowości, które mogą występować podczas eksploatacji UTL, z określeniem przyczyn ich powstawania oraz sposobu ich usunięcia;
- 12) w przypadku kolei linowo-terenowych warunki dotyczące eksploatacji torowiska i toru jezdowego;
- 13) rejestr zdarzeń i wypadków;

³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 92, poz. 881, Nr 93, poz. 888 i Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 113, poz. 954, Nr 163, poz. 1362 i 1364 i Nr 169, poz. 1419 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63.

- 14) formularze przeglądów;
- 15) dane dotyczące personelu, takie jak obsada stanowisk, zadania, ochrona pracowników;
- 16) regulamin dla pasażerów.

§6.1. Instrukcja ewakuacji, o której mowa w §3 ust. 3 pkt 8 lit. d, z wyłączeniem urządzeń, o których mowa w §1 ust. 1 pkt 2-4, powinna zawierać informacje, zalecenia oraz instrukcje szczegółowe na wypadek przedłużającego się zatrzymania UTL.

2. Instrukcja ewakuacji powinna zawierać w szczególności:

- 1) założenie przybliżonego czasu ewakuacji;
- 2) określenie bezpiecznych miejsc i dróg dla wycofania osób, charakterystyki trasy, maksymalnej liczby pojazdów i osób na trasie kolei, wysokości jazdy powyżej terenu;
- 3) określenie metod ewakuacji stosowanych na różnych odcinkach trasy, określenie długości profilu;
- 4) określenie naturalnych dojazdów do pojazdów w przypadku pojazdów bez obsługi;
- 5) sposoby wymiany personelu ewakuacyjnego, założenie punktu kontrolnego, nadzorującego akcję ewakuacyjną i koniecznych sposobów łączności oraz warunków informowania ewakuowanych osób;
- 6) zespoły ewakuacyjne, określenie odcinków trasy, za które są one odpowiedzialne, elementy sprzętu przydzielonego każdemu zespołowi i jego miejsce składowania oraz środki transportujące ich do miejsca ewakuacji;
- 7) przydzielenie każdemu zespołowi zadań i wyposażenia, określenie sposobu transportu do miejsca ewakuacji i do pojazdów, ustalenie metod schodzenia na ziemię i obowiązków związanych z opieką nad osobami do czasu ich doprowadzenia do ustalonych bezpiecznych miejsc, a także ustalenie warunków powrotu zespołu, dla najbardziej złożonego przypadku;
- 8) opis sprzętu i wyposażenia ewakuacyjnego;
- 9) plan ewakuacyjny i mapę topograficzną obszaru wokół trasy, na której powinny być przedstawione wszystkie przeszkody, a w szczególności inne UTL lub napowietrzne linie elektroenergetyczne;
- 10) postanowienia dotyczące przyjmowania, kontroli i składowania sprzętu ewakuacyjnego po użyciu;
- 11) wzór sprawozdania z przeprowadzonej ewakuacji.

Rozdział 3

Warunki dopuszczenia UTL do eksploatacji

§7. 1. Przed przekazaniem i dopuszczeniem UTL do eksploatacji montująco wykonuje badania mające na celu potwierdzenie prawidłowego montażu oraz działania elementów, oddzielnie i w ramach kompletnego UTL.

2. Badania, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się w przypadku:

- 1) UTL montowanych po raz pierwszy w miejscu eksploatacji;
- 2) zmiany lokalizacji UTL.

3. Badanie przed przekazaniem UTL do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, obejmuje:

- 1) sprawdzenie dokumentacji powykonawczej i zgodności wykonania z zatwierdzoną przez TDT dokumentacją techniczną;
- 2) badanie techniczne poszczególnych elementów po zmontowaniu;
- 3) badanie ruchowe.

4. Badanie techniczne poszczególnych elementów po zmontowaniu, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, obejmuje badania:

- 1) stanu lin i ich zakończeń;
- 2) przewodników lin oraz prawidłowości pracy urządzeń podtrzymujących liny i urządzeń napinających;
- 3) odpowiednich odstępów między pojazdami lub urządzeniami holującymi a linami, w odniesieniu do innych elementów i ich lokalnego środowiska w najbardziej krytycznych warunkach ruchu;

- 4) połączenia pojazdów i urządzeń holujących z ruchomymi linami;
- 5) ruchu pojazdów i urządzeń holujących na trasie i w stacjach;
- 6) działania urządzeń elektrycznych;
- 7) działania urządzeń służących do komunikacji i sygnalizacji;
- 8) działania urządzeń bezpieczeństwa i kontroli w przypadku uszkodzenia podczas ruchu;
- 9) sprawności wszystkich hamulców i odpowiedniego sprzężenia ciernego w najbardziej niekorzystnych warunkach obciążenia; w przypadku wyciągów narciarskich oraz przenośników badanie to powinno być przeprowadzane na nieobciążonym urządzeniu;
- 10) działania układów napędowych i rodzajów pracy, włączając działanie urządzeń sterujących i kontrolujących, z uwzględnieniem wszystkich warunków obciążenia podczas ruchu; w przypadku wyciągów narciarskich oraz przenośników badanie to powinno być przeprowadzane na nieobciążonym urządzeniu;
- 11) działania urządzeń do ewakuacji;
- 12) stanu szyn i ich infrastruktury.

5. Badanie ruchowe, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, obejmuje kompletne UTL, po uruchomieniu wszystkich układów napędowych i trybów pracy oraz uwzględnieniu wszystkich ruchowych warunków obciążenia. Badanie ruchowe należy przeprowadzić po przeglądzie UTL zakończonym wynikiem pozytywnym. Przed rozpoczęciem badania ruchowego UTL powinno pracować nie krócej niż:

- 1) 5 godzin – dla wyciągów narciarskich;
- 2) 25 godzin dla napędu głównego, w tym co najmniej 5 godzin przy pełnym obciążeniu w przypadku kolei linowych wadłowych – dla urządzeń z pojazdami zaopatrzonymi we wpręgła stałe;
- 3) 50 godzin dla napędu głównego, w tym co najmniej 5 godzin przy pełnym obciążeniu – dla urządzeń z pojazdami zaopatrzonymi we wpręgła rozłączne;
- 4) dla pozostałych układów napędowych badanie pod obciążeniem powinno być przeprowadzone dla co najmniej jednego pełnego cyklu pracy.

6. W przypadku wyciągów narciarskich oraz przenośników badanie ruchowe powinno być przeprowadzone na nieobciążonym urządzeniu.

7. W przypadku UTL z pojazdami zaopatrzonymi we wpręgła rozłączne badanie ruchowe powinno być przeprowadzone ze wszystkimi pojazdami.

8. W przypadku UTL przeznaczonych wyłącznie do transportu w górę badanie pod obciążeniem powinno być przeprowadzone przy największym dopuszczalnym obciążeniu.

9. Z przeprowadzonego badania UTL, o którym mowa w ust. 1, sporządza się protokół, który powinien zawierać stwierdzenie o:

- 1) zgodności urządzenia z zatwierdzoną dokumentacją;
- 2) pracy hamulców;
- 3) pracy urządzeń, które kontrolują prawidłowy wjazd i wyjazd pojazdów, lub urządzeń holujących na i ze stacji;
- 4) pracy urządzeń elektrycznych;
- 5) parametrach elementów mechanicznych i elektrycznych;
- 6) stanie lin, połączeń i zakończeń lin;
- 7) wynikach badań ruchowych, zawierających szczegółowe informacje dotyczące prędkości ruchu, obciążenia, liczby godzin pracy oraz wyszczególnienie wszystkich usterek, jakie wystąpiły w trakcie badania, z podaniem ich przyczyn i sposobu ich usunięcia;
- 8) zachowaniu właściwego poziomu bezpieczeństwa eksploatacji.

10. W protokole zamieszcza się również imię i nazwisko oraz podpis osoby przeprowadzającej badanie przed przekazaniem do eksploatacji oraz datę jego przeprowadzenia.

§8. Na podstawie dokumentów, o których mowa w §3 ust. 3 i §4 ust. 1, oraz protokołu z badania, o którym mowa w §7 ust. 9, a także wykazu osób

posiadających odpowiednie kwalifikacje do konserwacji i obsługi UTL oraz po badaniu odbiorczym, o którym mowa w §18 pkt 1, TDT wydaje decyzję zezwalającą na eksploatację UTL.

Rozdział 4

Warunki eksploatacji oraz przeglądy i kontrole UTL

§9.1. Podczas eksploatacji UTL podlegają konserwacji, której zasady określają pisemne instrukcje stanowiące część składową regulaminu technicznego kolei oraz instrukcji eksploatacji, obejmujące:

- 1) terminarz prac konserwacyjnych;
- 2) opis prac konserwacyjnych, który powinien być umieszczony na formularzach zawierających wartości odniesienia i dopuszczalne tolerancje, łącznie z harmonogramem wymiany różnych elementów, a także kryteria dla kontroli wizualnych i badań nieniszczących;
- 3) wzory formularzy stosowanych do sporządzania opisów prac konserwacyjnych.

2. Z przeprowadzonej konserwacji sporządza się raport, który podpisuje konserwator.

3. Konserwacja elementów bezpieczeństwa przewidziana w planie konserwacji i przeprowadzona przez konserwatora podlega kontroli jego przełożonego, co potwierdza się wpisem do raportu.

4. Eksploatujący UTL powinien posiadać niezbędne narzędzia do obsługi, konserwacji i badań oraz ładunki próbne do badań pojazdów pod obciążeniem, a także sprzęt pomiarowy.

5. Nadzór nad bezpieczną eksploatacją osobowych oraz towarowych kolei linowych sprawuje kierownik kolei lub wyznaczony przez niego mechanik konserwator, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego kolei.

6. Renowację stożków, przesuwanie lin nośnych lub wprzęgieł należy przeprowadzać z uwzględnieniem instrukcji wykonywania tych czynności i wymagań odpowiednich norm.

§10.1. Przeglądy konserwacyjne przeprowadza się zgodnie z planem przeglądów konserwacyjnych.

2. Po przeprowadzeniu przeglądu konserwacyjnego należy sprawdzić prawidłowość działania mechanizmów i układów podlegających konserwacji.

§11. Podczas eksploatacji UTL eksploatujący przeprowadza następujące rodzaje kontroli:

- 1) codzienne;
- 2) miesięczne;
- 3) roczne;
- 4) specjalne.

§12. 1. Kontrole codzienne przeprowadza się każdego dnia przed oddaniem UTL do ruchu. Kontrola codzienna obejmuje sprawdzenie:

- 1) obwodów bezpieczeństwa ruchu i kontroli, które inicjują zatrzymanie ruchu, łącznie z ich wartościami granicznymi;
- 2) wyzwalania obwodów kontrolnych w przypadku uziemienia, zwarcia lub rozłączenia;
- 3) wskazania przyrządów, czy znajdują się w zakresie wartości dopuszczalnych;
- 4) hamowania elektrycznym silnikiem napędowym przy maksymalnej prędkości roboczej;
- 5) funkcjonowania urządzenia w pełnym zakresie prędkości roboczych;
- 6) działania mechanicznych układów hamowania w zespołach napędowych;
- 7) działania wewnętrznych układów komunikowania się;
- 8) dostępności urządzeń do zatrzymywania ruchu;

9) położenia lin na kołach, krążkach i siodłach oraz działania urządzeń do czyszczenia rowka koła;

10) układów napinających;

11) szczelności układów hydraulicznych i pneumatycznych oraz reduktorów;

12) położenia szyn jezdnych i kontrolnych w obszarach wjazdu i wyjazdu ze stacji;

13) działania układów kontrolujących wpręgła rozłączne na wjeździe i wyjeździe ze stacji;

14) obszarów wsiadania i wysiadania oraz dojeść, przejść i wyjść dla osób;

15) stanu technicznego pojazdów.

2. Wyniki kontroli codziennej opisuje się w formularzu stanowiącym część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji.

§13.1. Podczas kontroli miesięcznej UTL poddawane jest szczegółowej kontroli wizualnej oraz badaniom obejmującym:

1) linę nośno-napędową i napędową oraz liny do awaryjnego sprowadzania pojazdów do stacji – pod względem liczby pękniętych drutów oraz wielkości zewnętrznych uszkodzeń;

2) liny nośne i napinające w miejscach zmiany kierunku oraz w innych miejscach szczególnie narażonych na uszkodzenia – pod względem liczby pękniętych drutów oraz wielkości zewnętrznych uszkodzeń;

3) zakończenia lin, zaplotów i wprzęgieł;

4) wzajemne położenia lin i szyn w obszarach wprzegania i wyprzegania;

5) stan, położenie i mocowanie krążków, kół i zmian kierunku liny oraz urządzeń zabezpieczających liny i siodła lin nośnych łącznie z ich zakończeniami;

6) urządzenia kontrolujące wjazd, przejazd i wyjazd pojazdów ze stacji;

7) wjazd, wyjazd i przejazd pojazdów i urządzeń holujących w stacji;

8) wykładziny hamulców;

9) elektryczne i mechaniczne układy hamulcowe – przez pomiar długości drogi hamowania i czasu zatrzymania pustych pojazdów albo urządzeń holujących i przez pomiar ciśnienia zwrotnego, w przypadku gdy wymagana jest kontrolowana siła hamowania;

10) ręczne wyzwalanie hamulców wagonowych i prawidłowe działanie automatycznego zatrzymania silnika;

11) działanie napędu;

12) działanie czujników przekroczenia prędkości i zabezpieczeń przed ruchem wstecznym i urządzeń monitorujących;

13) sprawdzenie pojazdów i urządzeń holujących, prawidłowość mocowania i zamykania drzwi, stan poręczy bezpieczeństwa zamykających krzeselka lub innych osłon zabezpieczających;

14) sprawdzenie akumulatorów elektrycznych;

15) prawidłowość magazynowania sprzętu ewakuacyjnego;

16) urządzenia elektryczne do kontroli wprzęgieł, przyspieszenia i wyzwalania hamulca.

2. Wyniki kontroli miesięcznej opisuje się w formularzu stanowiącym część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji.

§14.1. Podczas kontroli rocznej UTL poddawane jest szczegółowej kontroli wizualnej i badaniom obejmującym:

1) kontrolę wizualną konstrukcji betonowych i stalowych oraz wszystkich innych konstrukcji, włączając drabiny, urządzenia zapobiegające przed upadkiem, pomosty do przeprowadzania przeglądów i mostki;

2) przegląd urządzeń mechanicznych, elektrycznych i pozostałych, w tym:

- a) kontrolę wizualną i ruchową silników i elementów przekładni,
- b) kontrolę wizualną i ruchową hamulców, wyłączając hamulce pojazdowe, w różnych warunkach obciążeń i badanie przebiegu wyzwalania i działania, łącznie z rejestracją otrzymanych wyników; w przypadku wyciągów narciarskich oraz przonośników badanie to powinno być przeprowadzone na nieobciążonym urządzeniu,

- c) kontrolę wizualną krążków, baterii krążków i kół z podniesioną linią nośno-napędową, siodeł lin nośnych i kół,
 - d) kontrolę wizualną urządzeń mechanicznych w stacjach, w tym urządzeń napinających,
 - e) kontrolę wizualną i ruchową urządzeń do ewakuacji i do sprowadzania pojazdów do stacji, łącznie z ćwiczeniami ewakuacyjnymi;
- 3) przegląd lin, w tym:
- a) kontrolę wizualną lub magnetyczną zgodnie z postanowieniami norm,
 - b) przegląd stanu zakończeń lin,
 - c) kontrolę wizualną lin sygnalizacyjnych, ich podparcia i mocowania;
- 4) przegląd urządzeń elektrycznych, w tym:
- a) kontrolę wizualną przyrządów elektrycznych i urządzeń,
 - b) kontrolę napięcia zasilania, zabezpieczeń przeciążeniowych, izolacji, ochrony przeciwporażeniowej i odgromowej,
 - c) sprawdzenie stanu pojemności akumulatorów;
- 5) przegląd urządzeń kontrolnych i sygnalizacyjnych, w tym przegląd stanu i działania:
- a) obwodów kontrolnych oraz urządzeń sygnalizacyjnych i zdalnego sterowania,
 - b) stacji, wskaźników trasowych i wskaźników uszkodzeń pojazdu,
 - c) sprzętu do pomiaru siły wiatru;
- 6) przegląd pojazdów i urządzeń holujących, w tym:
- a) sprawdzenie stanu pojazdów i urządzeń holujących, włączając wprzęgła, zawieszenie, wózki pojazdów i osie zawieszonych, według instrukcji producenta,
 - b) demontaż i kontrolę wizualną co najmniej 20 % wprzęgieł według instrukcji producenta; każde wprzęgło powinno być poddane takiej kontroli nie rzadziej niż co 5 lat,
 - c) sprawdzenie działania i nastawienia urządzeń do kontroli wprzęgła i siły sprzężenia ciernego wprzęgieł z linią,
 - d) sprawdzenie co najmniej 10 % wprzęgieł pod względem występowania poślizgu po linii pod działaniem siły równej wartości wymaganej; nie dotyczy to wyciągów narciarskich,
 - e) pomiar siły wprężnięcia wszystkich wprzęgieł działających grawitacyjnie,
 - f) przegląd działania drzwi pojazdów oraz urządzeń zamykających i ryglujących te drzwi,
 - g) sprawdzenie sprawności urządzeń do pomiaru obciążenia pojazdu i do liczenia osób,
 - h) sprawdzenie działania hamulców pojazdów łącznie z pomiarem ruchowej wytrzymałości progowej i wytrzymałości przed poślizgiem.

2. Wyniki kontroli rocznej opisuje się w formularzu stanowiącym część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji.

3. W przypadku negatywnego wyniku przeglądu lin, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, należy dokonać ich wymiany z uwzględnieniem wymagań określonych w specyfikacjach technicznych.

§15.1. Kontrole specjalne powinny obejmować badania nieniszczące wszystkich elementów bezpieczeństwa, które są poddawane procesowi zmęczenia. Rodzaj badań, które należy przeprowadzić, oraz kryteria oceny, które należy stosować w ramach kontroli specjalnej, powinny być określone przez wytwórcę UTL z uwzględnieniem wymagań właściwych norm.

2. Odstępy czasowe kontroli specjalnych, z wyjątkiem wprzęgieł, są następujące:

- 1) pierwszy przegląd specjalny – nie później niż po 15 latach lub po 22.500 godzinach pracy od dnia przekazania do eksploatacji;
- 2) drugi przegląd specjalny – nie później niż po 10 latach lub po 15.000 godzinach pracy po pierwszym przeglądzie specjalnym;
- 3) trzeci przegląd specjalny i następne – nie później niż po 5 latach lub po 7.500 godzinach pracy po poprzednim przeglądzie specjalnym.

3. W przypadku wprzęgieł kontrola specjalna nie jest konieczna, jeżeli podczas kontroli rocznej, zgodnie z §14 ust. 1 pkt 6 lit. b, zostało już przeprowadzone badanie nieniszczące zamiast kontroli wizualnej.

4. Wyniki kontroli specjalnej opisuje się w formularzu stanowiącym część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji.

§16. Niezależnie od kontroli przeprowadzanych zgodnie z §12-15, przeprowadza się inne przeglądy UTL w okresie i według wymagań określonych przez wytwórcę UTL.

Rozdział 5

Naprawa i modernizacja UTL

§17.1. Naprawa lub modernizacja UTL powinny być przeprowadzane przez podmioty posiadające uprawnienia wydane przez TDT oraz na podstawie uzgodnionej przez TDT dokumentacji technicznej i technologicznej.

2. Wykonanie naprawy lub modernizacji powinno być potwierdzone pisemnie przez wykonawcę.

3. Po zakończeniu naprawy lub modernizacji należy przeprowadzić badanie odpowiadające swym zakresem badaniu, o którym mowa w §18 pkt 3 lit. a.

4. W przypadku naprawy lin:

- 1) naprawa w zaplocie powinna być wykonana w następujący sposób:
 - a) dopuszcza się maksymalnie dwa dodatkowe przeplecenia w obszarze zaplotu, jeżeli wymagana jest naprawa splotek wewnątrz zaplotu,
 - b) odległość między istniejącymi i dodatkowymi lub między dwoma dodatkowymi przepleceniami powinna wynosić co najmniej 200 wielokrotności nominalnej średnicy liny,
 - c) geometria zaplotu powinna być zgodna z normami,
 - d) obszar zaplotu do naprawy obejmuje całkowitą początkową długość zaplotu oraz dodatkową długość około 400 wielokrotności nominalnej średnicy liny po każdej stronie zaplotu;
- 2) naprawa poza zaplotem powinna być wykonana w następujący sposób:
 - a) odległość między dwoma dodatkowymi przepleceniami poza zaplotem powinna wynosić co najmniej 200 wielokrotności nominalnej średnicy liny,
 - b) długość końców w zastępowanej splotce powinna wynosić co najmniej 100 wielokrotności nominalnej średnicy liny;
- 3) skracanie powinno być wykonane zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt 2.

5. Świadectwo zgodności wykonania zaplotu, skracania lub naprawy liny powinno:

- 1) potwierdzić zgodność z właściwymi normami;
- 2) zawierać następujące informacje:
 - a) identyfikację rodzaju operacji, w tym zaplatanie, naprawę lub skracanie,
 - b) identyfikację UTL, w tym lokalizację, nazwę, rodzaj, wytwórcę,
 - c) identyfikację liny, w tym wytwórcę, średnicę nominalną, konstrukcję, rodzaj i kierunek zwicha,
 - d) identyfikację podmiotu wykonującego zaplot liny, w tym nazwę lub imię i nazwisko oraz adres, a także imię i nazwisko zaplatacza,
 - e) odniesienie do procedur: rodzaj dokumentu, opis kompletnej operacji z podaniem różnic z udokumentowanymi procedurami zaplatania liny,
 - f) pomiary: długości zaplotu, odległości między zaplotami, jeżeli mają zastosowanie, odległości między przepleceniami starym i nowym, średnicy liny między przepleceniami, maksymalnej i minimalnej średnicy w przepleceniach,
 - g) identyfikację osoby upoważnionej do podpisywania w imieniu osoby lub jednostki wykonującej zaplot i datę zakończenia zaplotu.

6. Osoby wykonujące czynności konserwacji lin w zakresie zaplotu, skracania lub naprawy powinny posiadać kwalifikacje potwierdzone przez TDT.

Rozdział 6

Badania techniczne UTL

§18. TDT przeprowadza następujące rodzaje badań technicznych UTL:

- 1) badanie odbiorcze – wykonywane po montażu, a przed przekazaniem UTL do eksploatacji;
- 2) badanie okresowe – wykonywane podczas eksploatacji UTL objętych dozorem pełnym, w terminach określonych dla danego rodzaju UTL w załączniku do rozporządzenia;
- 3) badanie doraźne:
 - a) eksploatacyjne,
 - b) kontrolne,
 - c) powypadkowe lub poawaryjne.

§19.1. Zgłaszający UTL do badań technicznych przedkłada, w zależności od rodzaju badania, dokumentację w zakresie niezbędnym do wykonania badania.

2. UTL zgłoszone do badania technicznego powinno być zmontowane, sprawne technicznie i przygotowane do eksploatacji, zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu i regulaminie technicznym kolei lub instrukcji eksploatacji.

3. Eksploatujący, zgłaszając UTL do badania technicznego, powinien zapewnić bezpieczne warunki pracy oraz posiadać oprzyrządowanie niezbędne do przeprowadzenia badań.

4. Badania techniczne UTL powinny być wykonywane w obecności eksploatującego oraz konserwującego i obsługującego UTL.

§20.1. Celem badania odbiorczego jest stwierdzenie, czy:

- 1) UTL jest zgodne z przedłożoną dokumentacją;
- 2) montaż i przeznaczenie UTL są zgodne z regulaminem technicznym kolei lub instrukcją eksploatacji oraz przepisami o dozorcze technicznym;
- 3) napisy ostrzegawcze, informacje i instrukcje zostały umieszczone właściwie oraz są czytelne i zrozumiałe;
- 4) UTL może być przekazane do bezpiecznej eksploatacji.

2. Przed przystąpieniem do badania odbiorczego dokumentacja dotycząca UTL powinna być sprawdzona i uzgodniona przez TDT.

3. Badanie odbiorcze obejmuje:

- 1) sprawdzenie prawidłowości zainstalowania UTL oraz przeznaczenia zgodnie z dokumentacją, o której mowa w ust. 2;
- 2) przeprowadzenie prób funkcjonowania UTL w zainstalowanej wersji montażowej z obciążeniem wystarczającym do stwierdzenia, że sterowanie i ruchy robocze UTL, mechanizmy oraz urządzenia zabezpieczające i ochronne działają prawidłowo.

4. Próby, o których mowa w ust. 3 pkt 2, dla wyciągów narciarskich oraz przenośników przeprowadza się bez obciążenia.

§21.1. Po zakończeniu badania odbiorczego do regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji dołącza się jeden egzemplarz dokumentacji, o której mowa w §3 ust. 3.

2. Drugi egzemplarz dokumentacji jest przechowywany w TDT.

§22.1. Celem badania okresowego jest stwierdzenie, czy:

- 1) zrealizowano zalecenia z poprzedniego badania;
- 2) nie powstały uszkodzenia lub zmiany UTL mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji UTL lub mogące być przyczyną zagrożenia jego bezpiecznej eksploatacji w przyszłości;
- 3) istnieją i pracują prawidłowo urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;

4) napisy ostrzegawcze, informacje i instrukcje zostały umieszczone na UTL oraz są czytelne i zrozumiałe;

5) UTL wymaga przeprowadzenia działań naprawczych.

2. Podczas badania okresowego TDT sprawdza:

- 1) dokumentację eksploatacyjną stanowiącą zbiór protokołów z kontroli sporządzonych na formularzach stanowiących część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji;
- 2) protokoły pomiarów elektrycznych, protokoły badania lin i ich zapletów, inne protokoły wymagane dla stwierdzenia prawidłowości działania UTL;
- 3) zaświadczenia kwalifikacyjne konserwujących i obsługujących UTL.

3. Badanie okresowe UTL obejmuje:

- 1) oględziny UTL w miejscach dostępnych;
- 2) przeprowadzenie prób UTL zgodnie z programem prób i badań, w zainstalowanej wersji montażowej z obciążeniem wystarczającym do stwierdzenia, że sterowanie i ruchy robocze UTL, mechanizmy, urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne, sygnalizacji i łączności oraz ewakuacji działają prawidłowo.

4. Próby, o których mowa w ust. 3 pkt 2, dla wyciągów narciarskich oraz przenośników przeprowadza się bez obciążenia.

§23.1. Celem badania doraźnego eksploatacyjnego jest potwierdzenie, czy dokonana naprawa, modernizacja lub wymiana podsystemu, urządzenia bezpieczeństwa lub innego elementu UTL, jego demontaż i ponowny montaż, a także montaż UTL na nowym miejscu pracy, nie wpływa na bezpieczeństwo jego eksploatacji.

2. Badanie doraźne eksploatacyjne przeprowadza się na wniosek eksploatującego, w następujących przypadkach:

- 1) po wymianie lub naprawie:
 - a) lin,
 - b) pojazdów i urządzeń holujących oraz ich elementów,
 - c) zespołu napędowego lub nośnego elementu zespołu napędowego,
 - d) układu hamulcowego lub jego elementu,
 - e) układu napinania liny,
 - f) urządzeń bezpieczeństwa, zabezpieczających, sterowniczych i sygnalizacyjnych oraz urządzeń do ewakuacji,
 - g) konstrukcji nośnej UTL lub jej elementów;
 - 2) po modernizacji uzgodnionej z TDT;
 - 3) po zmianie miejsca pracy UTL wymagającej jego demontażu i ponownego montażu.
3. Podczas badania doraźnego eksploatacyjnego TDT sprawdza:
- 1) regulamin techniczny kolei lub instrukcję eksploatacji oraz protokoły z badań i kontroli eksploatacyjnych;
 - 2) protokoły pomiarów elektrycznych;
 - 3) zaświadczenia kwalifikacyjne konserwujących i obsługujących UTL;
 - 4) niezbędne rysunki i obliczenia;
 - 5) niezbędne schematy elektryczne, hydrauliczne, pneumatyczne.

4. Badanie doraźne eksploatacyjne UTL obejmuje:

- 1) sprawdzenie prawidłowości zainstalowania i przeznaczenia UTL zgodnie z regulaminem technicznym kolei lub instrukcją eksploatacji;
- 2) przeprowadzenie prób funkcjonowania UTL w zainstalowanej wersji montażowej, z obciążeniem wystarczającym do stwierdzenia, że sterowanie i ruchy robocze UTL, mechanizmy oraz urządzenia zabezpieczające i ochronne działają prawidłowo.

5. Próby, o których mowa w ust. 4 pkt 2, dla wyciągów narciarskich oraz przenośników przeprowadza się bez obciążenia.

6. Badanie doraźne eksploatacyjne może być przeprowadzone na wniosek eksploatującego w innych przypadkach niż określone w ust. 2; zakres tego badania uzgadnia się z TDT.

7. Badanie doraźne eksploatacyjne powinno potwierdzić, czy:

- 1) UTL jest zgodne z przedłożoną dokumentacją;
- 2) instalacja i przeznaczenie UTL są zgodne z regulaminem technicznym kolei lub instrukcją eksploatacji;
- 3) napisy ostrzegawcze, informacje i instrukcje zostały umieszczone na UTL oraz są czytelne i zrozumiałe.

§24. 1. Celem badania doraźnego kontrolnego jest stwierdzenie, czy:

- 1) zrealizowano zalecenia z poprzedniego badania;
- 2) nie powstały uszkodzenia lub zmiany stanu UTL mające wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji UTL lub mogące być przyczyną zagrożenia jego bezpiecznej eksploatacji w przyszłości;
- 3) istnieją i pracują prawidłowo niezbędne urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;
- 4) napisy ostrzegawcze, informacje i instrukcje zostały umieszczone na UTL oraz są czytelne i zrozumiałe;
- 5) UTL wymaga przeprowadzenia działań naprawczych.

2. Podczas badania doraźnego kontrolnego TDT sprawdza:

- 1) dokumentację eksploatacyjną stanowiącą zbiór protokołów z kontroli sporządzonych na formularzach stanowiących część składową regulaminu technicznego kolei lub instrukcji eksploatacji;
- 2) protokoły pomiarów elektrycznych, protokoły badania lin i ich zaplotów, inne protokoły wymagane dla stwierdzenia prawidłowości działania UTL;
- 3) zaświadczenia kwalifikacyjne konserwujących i obsługujących UTL.

3. Badanie doraźne kontrolne obejmuje:

- 1) oględziny UTL w miejscach dostępnych;
- 2) przeprowadzenie prób funkcjonowania UTL w zainstalowanej wersji montażowej bez obciążenia.

4. W przypadkach uzasadnionych stanem bezpieczeństwa UTL zakres badania doraźnego kontrolnego może być rozszerzony przez TDT.

§25.1. Celem badania doraźnego powypadkowego lub poawaryjnego jest określenie stanu technicznego UTL oraz przyczyn nieszczęśliwego wypadku lub niebezpiecznego uszkodzenia związanego z jego eksploatacją.

2. Badanie, o którym mowa w ust. 1, TDT przeprowadza po otrzymaniu zawiadomienia lub informacji dotyczącej niebezpiecznego uszkodzenia lub nieszczęśliwego wypadku związanego z eksploatacją UTL.

3. Zakres dokumentacji wymaganej do przeprowadzenia badania, o którym mowa w ust. 1, oraz zakres tego badania ustala TDT.

§26.1. Formy dozoru technicznego oraz terminy badań okresowych wyznacza się zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku do rozporządzenia. Terminy wyznacza się, podając miesiąc i rok.

2. W przypadkach uzasadnionych stanem technicznym UTL mającym wpływ na bezpieczeństwo, terminy badań, o których mowa w ust. 1, mogą być skrócone przez TDT.

Rozdział 7

Dodatkowe wymagania dla towarowych kolei linowych, wyciągów dla narciarzy wodnych, wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych i przenośników

§27. 1. Projektowanie i wytwarzanie towarowych kolei linowych, wyciągów dla narciarzy wodnych, wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych wraz z infrastrukturą toru zjazdowego, przenośników oraz wytwarzanie materiałów i elementów stosowanych do ich wytwarzania odbywa się na podstawie warunków technicznych ustalonych z TDT.

2. Eksploatacja UTL, o których mowa w ust. 1, powinna odpowiadać wymaganiom określonym w niniejszym rozporządzeniu, z uwzględnieniem wymagań dodatkowych określonych przez wytwórców tych urządzeń lub norm i specyfikacji technicznych.

3. Do zgłoszenia, o którym mowa w §3 ust. 1, eksploatujący dołącza dokumentację uzupełniającą dotyczącą specyfiki pracy tych urządzeń, której zakres należy uzgodnić z TDT.

4. Dla wyciągów dla narciarzy wodnych dokumentacja uzupełniająca powinna zawierać wymagania dla wykonania i eksploatacji budowli wodnych określone w odrębnych przepisach.

5. Podczas eksploatacji wyciągów dla narciarzy wodnych elementy budowli podwodnych powinny być kontrolowane przez nurków posiadających uprawnienia do konserwacji urządzeń technicznych wydane przez TDT.

6. Projekt trasy towarowych kolei linowych w przypadku ich skrzyżowania z napowietrznymi liniami elektroenergetycznymi, drogami, liniami kolejowymi lub szlakami wodnymi powinien zawierać dodatkowe ustalenia dotyczące zabezpieczenia tych dróg, linii i szlaków przed ewentualnym wysypaniem się ładunku z pojazdu.

Rozdział 8

Przepis końcowy

§28. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIK FORMY DOZORU TECHNICZNEGO ORAZ TERMINY BADAŃ OKRESOWYCH

Lp.	Urządzenie transportu linowego	Forma dozoru technicznego	Termin badania	Rodzaj badania
1	Osobowe koleje linowe	Pełny	2 razy w roku: na wiosnę i na jesieni ^{*)}	Badanie okresowe
2	Towarowe koleje linowe	Pełny	1 raz w roku: na wiosnę lub na jesieni	Badanie okresowe
3	Wyciągi narciarskie dla narciarzy przemieszczanych po śniegu	Pełny	1 raz w roku: na jesieni	Badanie okresowe
4	Wyciągi narciarskie dla narciarzy przemieszczanych po gruncie	Pełny	1 raz w roku: na wiosnę	Badanie okresowe
5	Wyciągi narciarskie dla narciarzy przemieszczanych po wodzie	Pełny	1 raz w roku: na wiosnę	Badanie okresowe
6	Wyciągi pojazdów zjeżdżalni grawitacyjnych wraz z infrastrukturą toru zjazdowego	Pełny	1 raz w roku: na wiosnę ^{**)}	Badanie okresowe
7	Przenośniki do przemieszczania osób ze sprzętem narciarskim lub turystycznym	Pełny	1 raz w roku: na jesieni ^{***)}	Badanie okresowe

*) Jeżeli kolej linowa osobowa eksploatowana jest tylko w okresie letnim lub tylko w okresie zimowym, to badanie należy przeprowadzać raz w roku przed sezonem eksploatacyjnym.

**) Jeżeli wyciąg jest eksploatowany w okresie zimowym, to badanie należy przeprowadzić również na jesieni.

***) Jeżeli przenośnik eksploatowany jest w okresie letnim, to badanie odbywa się również na wiosnę.