

Warszawa, dnia 11 września 2023 r.

Poz. 1850

**OBWIESZCZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 26 lipca 2023 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego**

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 1 czerwca 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego (Dz. U. poz. 717), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego (Dz. U. poz. 1414).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje odnośników nr 2 i nr 3 oraz § 2–5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego, które stanowią:

- „<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 30 marca 2020 r., pod numerem 2020/175/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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).
- <sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylecia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 266 z 30.09.2016, str. 8).”

„§ 2. Do kontroli wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z § 11 rozporządzenia zmienionego w § 1 stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. Do pisemnych zgłoszeń, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia zmienionego w § 1, zgłoszonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

§ 4. Instrukcje ewakuacji, o których mowa w § 3 ust. 3 pkt 8 lit. d rozporządzenia zmienionego w § 1, sporządzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność i powinny zostać dostosowane do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

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

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 26 lipca 2023 r. (Dz. U. poz. 1850)

## **ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU<sup>1)</sup>**

z dnia 1 czerwca 2006 r.

### **w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1622) 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 krzesełkowych,
  - c) kolei jednocinowych,
  - d) kolei jednocinowych ze zdwojoną linią,
  - e) kolei dwucinowych,
  - 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”.

---

<sup>1)</sup> Obecnie działem administracji rządowej – transport kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

<sup>2)</sup> 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. poz. 2039 oraz z 2004 r. 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, z późn. zm.).

2.<sup>3)</sup> W zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania oraz wytwarzania nowych UTL i ich modyfikacji wymagających nowej decyzji zezwalającej na eksploatację oraz podsystemów i elementów bezpieczeństwa 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.<sup>4)</sup><sup>5)</sup>, zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/424”.

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.

§ 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;

<sup>3)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego (Dz. U. poz. 1414), które weszło w życie z dniem 3 września 2020 r.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 266 z 30.09.2016, str. 8.

<sup>5)</sup> Do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE stosowało 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. poz. 130).

- 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 – linię 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 naprężeniu 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;
- 40)<sup>6)</sup> modyfikacja – zmianę lub przeróbkę niebędącą modernizacją UTL.

---

<sup>6)</sup> Dodany przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

## Rozdział 2

**Analiza bezpieczeństwa i dokumentacja<sup>7)</sup>**

**§ 2a.**<sup>8)</sup> 1. Podmiot odpowiedzialny za wytwarzanie lub montaż lub modernizację UTL lub jego upoważniony przedstawiciel, posiadający uprawnienia w zakresie wytwarzania i modernizacji UTL, wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „TDT”, na podstawie art. 9 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, opracowuje i przeprowadza analizę bezpieczeństwa planowanego UTL oraz opracowuje instrukcję ewakuacji, o której mowa w § 3 ust. 3 pkt 8 lit. d.

2. Przed montażem UTL podmiot odpowiedzialny za wytwarzanie lub montaż UTL lub jego upoważniony przedstawiciel sporządza wykaz zagrożeń i sytuacji niebezpiecznych, zalecanych środków zaradczych wobec takich zagrożeń, w tym określa sposób postępowania na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, warunki i organizację ewakuacji osób oraz praktyczne sposoby sprawdzania tych warunków i organizacji, i określa wykaz podsystemów i elementów bezpieczeństwa, które mają zostać wbudowane w UTL.

3. Analizę bezpieczeństwa każdego urządzenia kolei linowych przeprowadza się z uwzględnieniem warunków prowadzenia działań ratowniczych oraz bezpieczeństwa ekip ratowniczych zgodnie z art. 8 ust. 2–5 rozporządzenia (UE) 2016/424.

**§ 3. 1.**<sup>9)</sup> Przed dopuszczeniem UTL do eksploatacji, eksploatujący zgłasza pisemnie urządzenie do 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 (1:5000),
  - 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 przęsło (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;

<sup>7)</sup> Tytuł rozdziału w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>8)</sup> Dodany przez § 1 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>9)</sup> Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 5 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 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. (uchylony).<sup>10)</sup>

§ 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 1:1000, 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, ciek wodne, 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 1:1000, 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, ciek wodne, linie elektroenergetyczne, ropociągi, gazociągi oraz wodociągi, tereny zalesione 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 1:1000, 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;

<sup>10)</sup> Przez § 1 pkt 5 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 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 2023 r. poz. 682, z późn. zm.<sup>11)</sup>).

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 jezdnego;
- 13) rejestr wydarzeń i wypadków;
- 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.<sup>12)</sup> Instrukcja ewakuacji zawiera w szczególności:

- 1) ogólny opis kolei, w tym:
  - a) nazwę i dane kontaktowe producenta UTL,
  - b) adres stacji UTL, w tym koordynaty geograficzne stacji UTL (szerokość i długość geograficzną) w stopniach dziesiętnych,
  - c) informację o warunkach dojazdu dla ekip ratowniczych do stacji UTL,
  - d) rok budowy i przekazania do użytkowania UTL,
  - e) dane kontaktowe do właściciela UTL, eksploatującego UTL oraz kierownika kolei;

<sup>11)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 553, 967, 1506, 1597, 1681, 1688 i 1762.

<sup>12)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 2) dane techniczne UTL, w tym:
  - a) rodzaj ruchu,
  - b) położenie stacji napędowej,
  - c) położenie stacji przewojowej,
  - d) długość trasy po stoku,
  - e) różnice poziomów pomiędzy stacjami UTL,
  - f) średnie nachylenie trasy UTL,
  - g) maksymalną prędkość jazdy pojazdów,
  - h) maksymalną liczbę osób mogących się znajdować na pojedynczym toku,
  - i) zdolność przewozową w określonych warunkach eksploatacyjnych,
  - j) liczbę pojazdów,
  - k) liczbę pojazdów na pojedynczym toku,
  - l) liczbę podpór,
  - m) średnicę liny,
  - n) odległość między pojazdami,
  - o) wysokość poszczególnych stacji (w m n.p.m.),
  - p) maksymalną odległość między podporami,
  - q) minimalną odległość między podporami,
  - r) czas jazdy pomiędzy stacjami UTL;
- 3) informacje o przewidywanych zagrożeniach pożarowych i innych miejscowych zagrożeniach, w tym identyfikację zagrożeń rozpatrywanych w analizie bezpieczeństwa UTL, które mogą wystąpić w trakcie eksploatacji;
- 4) warunki ochrony przeciwpożarowej UTL oraz środki zapewniające, aby skutki pożaru UTL nie stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa osób;
- 5) opis sprzętu przewidywanego do ewakuacji osób, określonego w szczególności na podstawie ustaleń analizy bezpieczeństwa, będącego w dyspozycji właściciela UTL, eksploatującego UTL lub kierownika kolei, w tym wskazanie:
  - a) liczby zestawów sprzętu przewidywanego do ewakuacji i ich zawartości, uwzględniającej maksymalną liczbę osób przewidzianych do ewakuacji, założone czasy ewakuacji oraz liczbę osób wyznaczonych do wykonywania działań w zakresie ewakuacji,
  - b) miejsc składowania i przechowywania sprzętu przewidywanego do ewakuacji,
  - c) sposobów poddawania sprzętu przewidywanego do ewakuacji przeglądom technicznym i czynnościom konserwacyjnym,
  - d) nazw oraz adresów innych UTL, zabezpieczanych przez sprzęt przewidywany do ewakuacji,
  - e) sposobów dostarczenia sprzętu przewidywanego do ewakuacji ze wskazaniem czasów na ich dostarczenie;
- 6) opis metod ewakuacji osób z wykorzystaniem sprzętu do ewakuacji osób;
- 7) opis sprzętu transportowego przekazywanego do dyspozycji ekip ratowniczych na czas prowadzenia ewakuacji osób, określonego w szczególności na podstawie ustaleń analizy bezpieczeństwa, będącego w dyspozycji właściciela UTL, eksploatującego UTL lub kierownika kolei, w tym wskazanie:
  - a) miejsc oczekiwania sprzętu transportowego do czasu przybycia ekip ratowniczych,
  - b) wykazu nazw oraz adresów innych UTL, zabezpieczanych przez sprzęt transportowy,
  - c) sposobów dojazdu sprzętu transportowego, w tym przewidywanych i maksymalnych czasów dojazdu, do miejsca przybycia ekip ratowniczych;
- 8) opis systemu ostrzegania w formie komunikatów głosowych lub sygnałów ostrzegawczych podawanych do wiadomości pasażerom, pracownikom obsługi oraz osobom trzecim, w tym zawierający:
  - a) teksty komunikatów głosowych i rodzaje sygnałów ostrzegawczych, w zależności od przewidywanych zagrożeń,
  - b) wskazanie obszarów objętych zasięgiem nadawanych komunikatów głosowych i sygnałów ostrzegawczych, w zależności od przewidywanych zagrożeń,
  - c) wykaz osób upoważnionych do nadawania komunikatów głosowych i sygnałów ostrzegawczych;

- 9) przybliżony i maksymalny czas ewakuacji osób, z uwzględnieniem w szczególności:
  - a) dopuszczalnego czasu podejmowania przez obsługę prób uruchomienia UTL,
  - b) czasu alarmowania podmiotów ratowniczych przewidzianych do prowadzenia ewakuacji w razie awaryjnego zatrzymania UTL,
  - c) czasu dojazdu oraz dotarcia ekip ratowniczych,
  - d) czasu ewakuacji do miejsc zbiórki do ewakuacji oraz miejsc bezpiecznych;
- 10) podział UTL na odcinki ewakuacyjne ze wskazaniem:
  - a) metod ewakuacji, w tym wskazanie odcinków UTL przewidywanych do ewakuacji z wykorzystaniem:
    - drabin przystawnych,
    - technik linowych,
    - innych metod,
  - b) dojeść i dojazdów osób ewakuowanych do miejsc zbiórki do ewakuacji oraz miejsc bezpiecznych,
  - c) planowanej kolejności prowadzenia ewakuacji;
- 11) warunki i organizację ewakuacji osób oraz praktyczne sposoby ich sprawdzania, w tym wskazanie:
  - a) miejsc zbiórki do ewakuacji oraz miejsc bezpiecznych,
  - b) zadań i obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa UTL dla właściciela, kierownika kolei, obsługujących, konserwujących i eksploatujących UTL,
  - c) zadań i obowiązków kierownika kolei oraz obsługi, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL,
  - d) nazw i danych kontaktowych do podmiotów przewidzianych do prowadzenia ewakuacji w razie awaryjnego zatrzymania UTL;
- 12) warunki łączności pomiędzy podmiotami przewidywanymi do prowadzenia ewakuacji osób na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL;
- 13) sposoby zapoznania użytkowników UTL, w tym zatrudnionych pracowników, z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa eksploatacji UTL oraz treścią instrukcji ewakuacji;
- 14) część rysunkową, sporządzoną w skali dostosowanej do rodzaju i wielkości UTL i zapewniającej jej czytelność, zawierającą w szczególności:
  - a) mapę topograficzną otoczenia UTL przedstawiającą co najmniej:
    - przeszkody mające wpływ na prowadzenie działań ratowniczych, w tym inne UTL,
    - napowietrzne linie elektroenergetyczne,
    - miejsce lądowania śmigłowca wraz z podaniem koordynatów geograficznych (szerokość i długość geograficzną) w stopniach dziesiętnych,
    - dojazdy dla ekip ratowniczych,
  - b) plan UTL zawierający co najmniej:
    - rozmieszczenie i oznakowanie podpór,
    - drogi dojeźścia i dojazdu zespołów ratowniczych,
    - wskazanie miejsc zbiórki do ewakuacji osób oraz miejsc bezpiecznych,
    - wskazanie miejsca kierowania ewakuacją osób,
    - wskazanie dróg ewakuacji osób,
    - wskazanie miejsc usytuowania i przebiegu linii zasilających UTL w energię elektryczną, w tym źródeł zasilania awaryjnego, oraz wskazanie usytuowania wyłączników prądu elektrycznego,
    - wskazanie miejsca usytuowania urządzeń oraz ich elementów istotnych dla ekip ratowniczych.

3.<sup>13)</sup> Instrukcja ewakuacji jest przekazywana do:

- 1) właściwego dla miejsca lokalizacji UTL komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej;
- 2) wskazanego w tej instrukcji podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, jeżeli jego udział w prowadzeniu ewakuacji osób z UTL, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, wynika z postanowień umowy zawartej pomiędzy tym podmiotem i eksploatującym UTL;
- 3) właściwego dla miejsca lokalizacji UTL Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego.

4.<sup>13)</sup> Instrukcja ewakuacji może być przekazana w formie elektronicznej.

5.<sup>13)</sup> Sposób przechowywania instrukcji ewakuacji zapewnia możliwość jej natychmiastowego wykorzystania na potrzeby prowadzenia działań ratowniczych.

6.<sup>13)</sup> Instrukcja ewakuacji jest poddawana przez eksploatującego UTL okresowej aktualizacji, co najmniej raz na 3 lata, a także po zmianach organizacyjnych lub technicznych, które wpływają na zmianę warunków i organizację ewakuacji osób.

7.<sup>13)</sup> Do aktualizacji instrukcji ewakuacji stosuje się odpowiednio przepisy ust. 3–5.

8.<sup>13)</sup> Przed dopuszczeniem UTL do eksploatacji oraz co najmniej raz na 3 lata, a także po zmianach organizacyjnych lub technicznych, które wpływają na zmianę warunków i organizację ewakuacji osób z UTL, eksploatujący UTL przeprowadza praktyczne sprawdzenie organizacji oraz warunków ewakuacji osób z UTL, z którego sporządza sprawozdanie. Sprawdzenie przeprowadza się w obecności wskazanego w instrukcji ewakuacji podmiotu uprawnionego do wykonywania ratownictwa górskiego, o ile jego udział w prowadzeniu ewakuacji osób z UTL, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, wynika z postanowień umowy zawartej pomiędzy tym podmiotem i eksploatującym UTL oraz inspektora Transportowego Dozoru Technicznego.

9.<sup>13)</sup> Zakres i termin praktycznego sprawdzenia organizacji i warunków ewakuacji osób eksploatujący UTL uzgadnia z właściwym Oddziałem Terenowym Transportowego Dozoru Technicznego oraz z podmiotem uprawnionym do wykonywania ratownictwa górskiego, o ile jego udział w prowadzeniu ewakuacji osób z UTL, na wypadek awaryjnego zatrzymania UTL, wynika z postanowień umowy zawartej pomiędzy tym podmiotem i eksploatującym UTL.

10.<sup>13)</sup> Eksploatujący UTL powiadamia właściwego dla miejsca lokalizacji UTL komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej o terminie przeprowadzenia praktycznego sprawdzenia, o którym mowa w ust. 9, nie później niż na 7 dni przed jego przeprowadzeniem.

11.<sup>13)</sup> Eksploatujący UTL składa sprawozdanie, o którym mowa w ust. 8, do podmiotów, o których mowa w ust. 3, oraz dołącza je do dokumentacji UTL.

**§ 6a.**<sup>14)</sup> Właściciel UTL lub eksploatujący UTL zapewnia i wdraża aktualną instrukcję 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.

**§ 6b.**<sup>14)</sup> W toku wytwarzania UTL Transportowy Dozór Techniczny sprawdza, czy podsystemy i elementy bezpieczeństwa zostały wbudowane w UTL zgodnie z wykazem podsystemów i elementów bezpieczeństwa, o którym mowa w § 2a ust. 2, dokumentacją UTL i warunkami technicznymi dozoru technicznego.

### Rozdział 3

#### Warunki dopuszczenia UTL do eksploatacji

**§ 7. 1.** Przed przekazaniem i dopuszczeniem UTL do eksploatacji montujący 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.

<sup>13)</sup> Dodany przez § 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>14)</sup> Dodany przez § 1 pkt 7 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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 obciążeń; 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 obciążeń 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 obciążeń. 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 wahałowych – dla urządzeń z pojazdami zaopatrzonymi we wprzęgła stałe;
- 3) 50 godzin dla napędu głównego, w tym co najmniej 5 godzin przy pełnym obciążeniu – dla urządzeń z pojazdami zaopatrzonymi we wprzęgła 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 wprzęgła 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.

11.<sup>15)</sup> Osoba:

- 1) wykonująca czynności w zakresie zaplatania lin lub zalewania stożków,
  - 2) przeprowadzająca badania w zakresie diagnostyki lin stalowych i ich zakończeń
- powinna posiadać kwalifikacje sprawdzone i potwierdzone przez TDT.

**§ 8.**<sup>16)</sup> 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 wykonywania badań, 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. 1.**<sup>17)</sup> Podczas eksploatacji UTL eksploatujący przeprowadza następujące rodzaje kontroli:

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

<sup>15)</sup> Dodany przez § 1 pkt 8 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>16)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 9 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>17)</sup> Oznaczenie ust. 1 nadane przez § 1 pkt 10 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

2.<sup>18)</sup> Kontroli, o których mowa w ust. 1 pkt 4, nie przeprowadza się w odniesieniu do wyciągów pojazdów dla zjeżdżalni grawitacyjnych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3 lit. c, z wyłączeniem przypadku, gdy w okresie zimowym pracują jako wyciągi narciarskie do przemieszczania narciarzy po śniegu, natomiast poza okresem zimowym wykorzystywane są do transportu pojazdów zjeżdżalni grawitacyjnych.

**§ 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) wyzwalań 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 wpręgeli;
- 4) wzajemne położenia lin i szyn w obszarach wpręgania i wypręgania;
- 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 wyzwalań hamulców wagonowych i prawidłowe działanie automatycznego zatrzymania silnika;
- 11) działanie napędu;
- 12) działanie czujników przekroczenia prędkości i zabezpieczeń przed ruchem wstecznym i urządzeń monitorujących;

---

<sup>18)</sup> Dodany przez § 1 pkt 10 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 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 przenośników badanie to powinno być przeprowadzone na nieobciążonym urządzeniu,
  - c) kontrolę wizualną krążków, baterii krążków i kół z podniesioną liną 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)<sup>19)</sup> przegląd lin, w tym badania wizualne:
  - a) lub magnetyczne zgodnie z postanowieniami norm,
  - b) stanu zakończeń lin,
  - c) 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 liną,
  - d) sprawdzenie co najmniej 10% wprzęgieł pod względem występowania poślizgu po linie pod działaniem siły równej wartości wymaganej; nie dotyczy to wyciągów narciarskich,
  - e) pomiar siły wprzęgnięcia wszystkich wprzęgieł działających grawitacyjnie,
  - f) przegląd działania drzwi pojazdów oraz urządzeń zamykających i ryglujących te drzwi,

<sup>19)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 11 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 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.<sup>20)</sup> Wyniki kontroli i badań rocznych 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.

1a.<sup>21)</sup> Dla wyciągów narciarskich dla narciarzy przemieszczanych po wodzie, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3 lit. b, zakres badań specjalnych należy każdorazowo uzgodnić z TDT.

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 godzin pracy po pierwszym przeglądzie specjalnym;
- 3) trzeci przegląd specjalny i następne – nie później niż po 5 latach lub po 7500 godzin 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

### Modyfikacje, naprawy i modernizacje UTL<sup>22)</sup>

**§ 17.** 1.<sup>23)</sup> Modyfikacje, naprawy lub modernizacje UTL powinny być przeprowadzane przez podmioty posiadające uprawnienia wydane przez TDT oraz na podstawie uzgodnionej przez TDT dokumentacji technicznej i technologicznej.

2.<sup>23)</sup> Wykonywanie modyfikacji, naprawy lub modernizacji powinno być potwierdzone pisemnie przez wykonawcę.

3.<sup>23)</sup> Po zakończeniu modyfikacji, 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 spletek 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;

<sup>20)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 11 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>21)</sup> Dodany przez § 1 pkt 12 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>22)</sup> Tytuł rozdziału w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 13 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>23)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 14 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 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 zwicia,
  - 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.<sup>24)</sup> Osoby wykonujące czynności konserwacji lin w zakresie zaplotu, skracania lub naprawy powinny posiadać kwalifikacje sprawdzone i 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.

---

<sup>24)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 14 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

**§ 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 dozorze 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 zapłotów, inne protokoły wymagane dla stwierdzenia prawidłowości działania UTL;
- 3)<sup>25)</sup> zaświadczenia kwalifikacyjne badających, 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,

---

<sup>25)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 15 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 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)<sup>26)</sup> zaświadczenia kwalifikacyjne badających, 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)<sup>27)</sup> zaświadczenia kwalifikacyjne badających, 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.

<sup>26)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 16 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

<sup>27)</sup> W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 17 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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 nieszcześliwego 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 nieszcześliwego 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<sup>28)</sup>.

---

<sup>28)</sup> Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 26 czerwca 2006 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu  
z dnia 1 czerwca 2006 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1850)

## 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 <sup>*)</sup>	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 <sup>**)</sup>	Badanie okresowe
7	Przenośniki do przemieszczania osób ze sprzętem narciarskim lub turystycznym	Pełny	1 raz w roku: na jesieni <sup>***)</sup>	Badanie okresowe

\*) Jeżeli kolej linowa osobowa eksploatowana jest tylko w okresie letnim lub tylko w okresie zimowym, to badanie należy przeprowadzić 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.