8

VYHLÁŠKA

ze dne 7. ledna 2015,

kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 66 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 77/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 181/2006 Sb., zákona č. 191/2006 Sb., zákona č. 194/2010 Sb., zákona č. 134/2011 Sb. a zákona č. 64/2014 Sb., (dále jen „zákon“) k provedení § 3 odst. 1, § 5 odst. 3, § 6 odst. 1 a 2, § 7 odst. 2 a § 20 odst. 4 zákona:

Čl. I

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb., vyhlášky č. 577/2004 Sb. a vyhlášky č. 58/2013 Sb., se mění takto:

1. V § 16 odst. 1 se za větu druhou vkládá věta „Přístupnost musí být zajištěna stavebnětechnickým řešením nebo zabezpečovacím a sdělovacím zařízením, a pokud to není možné, lze přístupnost zabezpečit též organizačním opatřením.“.

2. V § 16 se na konci odstavce 1 doplňují věty „Nástupiště železničních stanic a zastávek se označují jednotným způsobem. Na nástupištích o délce 100 m a více a zároveň s výškou nástupní hrany 550 a 380 mm nad spojnicí temen kolejnic musí být vyznačeny sektory.“.

3. V § 21 odst. 1 se písmena a) a b) zrušují.

Dosavadní písmena c) až i) se označují jako písmena a) až g).

4. V § 22 se doplňuje odstavce 8, který zní:

„(8) Každé elektrické zařízení nově uváděné do provozu musí být ověřeno z hlediska elektrické bezpečnosti a dalších požadavků podle odstavce 1 výchozí revizí. Zpráva o výchozí revizi musí být uložena u elektrického zařízení nebo spolu s technickou dokumentací u jeho provozovatele až do jeho zrušení.“.

5. V § 26 odst. 2 písm. b) se slova „s nejvyšší rychlostí“ nahrazují slovy „ , zpravidla s nejvyšší rychlostí,“.

6. V § 38 se na konci odstavce 9 doplňuje věta „Pohyblivé schody a pohyblivé chodníky musí být vybaveny pomocnou brzdou.“.

7. V § 62 se za odstavec 3 vkládá nový odstavec 4, který zní:

„(4) Při navýšení zatížení trati o víc než 10 % proti zatížení uvedenému v původním energetickém výpočtu musí být měřením provedeno ověření hodnoty úbytku napětí v kolejnicích.“.

Dosavadní odstavec 4 se označuje jako odstavec 5.

8. V § 66 odstavec 1 zní:

„(1) Dráha trolejbusová umístěná na pozemní komunikaci je v převážné části vymezena polohou trolejového vedení a dosahem sběračů trolejbusu. Úsek dráhy trolejbusové, který není takto vymezen, musí bezprostředně navazovat na úsek vymezený podle věty prvé.“.

9. V § 69 se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) Technické podmínky výpočtu řízení rizika pro výběr nejvhodnějších ochranných opatření u stavby lanové dráhy se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

10. V § 70 odst. 2 se věta druhá zrušuje.

11. V § 70 odstavce 11 a 12 znějí:

„(11) Vzdálenost vozidel od terénu a lan od terénu, vzdálenost nejnižších bodů dráhy lanové nad terénem a rozchod lan visuté lanové dráhy musí umožňovat bezpečné provozování dráhy a zaručovat spolehlivou záchranu a evakuaci přepravovaných osob.

(12) Technické podmínky pro prostorové uspořádání dráhy lanové se považují za splněné, po-

stupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

12. V § 72 se na konci odstavce 5 doplňuje věta „Výdrž nouzového osvětlení musí být minimálně 3 hodiny.“.

13. § 73 včetně nadpisu zní:

„§ 73

Technické požadavky na nová ocelová lana

(1) Nová ocelová lana musí splňovat požadavky nařízení vlády o technických požadavcích na zařízení pro dopravu osob.

(2) Nosná lana musí být vyrobena s co nejmenším počtem spájených spojů. S lanem musí být dodáno schéma rozmístění spájených spojů.

(3) Lana pro záchranná zařízení musí zajistit bezpečnost evakuovaných osob a svou konstrukcí vyhovovat použitému systému zařízení.

(4) Vzdálenost mezi dvěma záplety je nejméně 3 000 průměrů lana. Požadavky na délku zápletu lana, součinitele bezpečnosti v tahu pro nová ocelová lana u visutých lanových drah se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.

(5) Při pokládání nového lana se připouštějí u nekonečných lan nejvýše dva záplety a u konečných lan jeden záplet.

(6) Splétání lan musí umožňovat bezpečné a spolehlivé provozování dráhy, bezpečné a spolehlivé uchycení vozů a jednoznačnou identifikaci zápletu. Technické podmínky pro splétání lan se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.

(7) Zalévání lan do lanových spojek a koncovek musí umožňovat bezpečné a spolehlivé provozování dráhy, musí splňovat bezpečnou funkci a přenášet požadovaná zatížení. Technické podmínky pro zalévání konců lan se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

14. Za § 73 se vkládá nový § 73a, který včetně nadpisu zní:

„§ 73a

Technické požadavky na použitá ocelová lana

(1) Použité ocelové lano je používané lano, které nebylo dosud opravováno nebo nebyla do něj zapletena vložka či pramen.

(2) Použitá ocelová lana musí být doložena původní dokumentací, záznamy o vizuálních kontrolách, záznamy o nedestruktivních kontrolách a tahové zkoušce zkratky. Namáhání musí být do 80 % od původního zatěžování, přípustné snížení průřezu lana je 5 % na 6d, 6 % na 30d, 15 % na 500d, kde „d“ je jmenovitý průměr lana.

(3) Při pokládání použitého ocelového lana u visutých lanových drah se připouští jeden záplet.

(4) Technické podmínky pro opětovné použití lan se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

15. V § 74 odst. 7 se věta druhá nahrazuje větou „Technické podmínky pro uspořádání stanic lanové dráhy se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

16. Za § 75 se vkládá nový § 75a, který včetně nadpisu zní:

„§ 75a

Dodatečné podmínky pro nesení a vedení lan a vozidel použitých přenesených lanových drah

(1) Nosné sváry podpěr visutých lanových drah a ocelové konstrukce stanic musí být podrobeny nedestruktivní kontrole. Ocelové konstrukce musí mít protikorozní ochranu.

(2) Součásti zařízení podléhající vysokým únavovým namáháním musí být podrobeny nedestruk-

tivní kontrole. Mezi tyto součásti patří zejména hřídele kladkových baterií, hřídele lanových kotoučů nebo lanové kotouče.

(3) Konstrukce podpěr a stanic musí být ověřeny výpočtem. Způsob ověření výpočtem se považuje za splněný, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

17. V § 77 se na konci odstavce 4 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena e) až h), která znějí:

„e) dojde k nežádoucímu zpětnému chodu,

f) dojde ke zvýšení krouticího momentu motoru o více než 10 %,

g) dojde ke spadnutí dopravního lana,

h) nastanou jiné nebezpečné situace, které budou vyhodnoceny v rozboru bezpečnosti.“.

18. V § 77 odst. 5 se číslo „0,3“ nahrazuje číslem „0,5“.

19. V § 78 odstavec 4 zní:

„(4) Požadavky na brzdový systém a brzdné účinky poháněcího zařízení se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

20. V § 80 odstavec 4 zní:

„(4) Požadavky na provedení napínacího zařízení se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

21. V § 81 se věta druhá nahrazuje větou „Požadavky na provedení elektrického zařízení se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

22. V § 81 se dosavadní text označuje jako odstavec 1 a doplňuje se odstavec 2, který zní:

„(2) U přemístěných lanových drah musí elektrické zařízení splňovat požadavky nařízení vlády o technických požadavcích na zařízení pro dopravu osob.“.

23. V § 82 se doplňuje odstavec 5, který zní:

„(5) Trať lanové dráhy musí být vybavena reproduktory.“.

24. V § 83 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno l), které zní:

„l) dojde k dalším nepříznivým situacím, které budou vyhodnoceny v rozboru bezpečnosti.“.

25. V § 85 odst. 1 se na konci textu věty první doplňují slova „v počtu, který je určen evakuačním plánem“.

26. V § 87 odst. 2 se na konci textu věty první doplňují slova „v elektronické podobě“.

27. V § 87 odstavec 10 zní:

„(10) Požadavky na přípustné zmenšení nosného průřezu lana vyvolané viditelnými zlomy drátů, otěrem, korozí, uvolněním pevného svazku drátů v laně a jejich poškozením se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

28. V § 87 odst. 13 se za větu druhou vkládají věty „Kontrolované parametry stavby dráhy lanové jsou stanoveny v příloze č. 7. Projektová dokumentace všech nově realizovaných osobních lanových drah (nových i přenesených), visutých i pozemních, musí obsahovat tolerance všech kontrolovaných parametrů. Tolerance kontrolovaných parametrů u lanových drah realizovaných před platností této vyhlášky se považují za splněné, postupuje-li se ve shodě s harmonizovanou technickou normou upravující bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy nebo jejich části[2a]), která obsahuje podrobnější technické požadavky.“.

29. V § 87 odst. 13 se slova „při první“ nahrazují slovy „při výstupní“ a slova „U první“ se nahrazují slovy „U výstupní“.

30. V § 87 odst. 13 písmeno b) zní:

„b) vstupní hodnoty testovaných parametrů,“.

31. V § 87 se za odstavec 13 vkládá nový odstavec 14, který zní:

„(14) V případě překročení tolerance některého

z testovaných parametrů podle odstavce 13 posoudí výsledky geodetické kontroly autorizovaný projektant, který stanoví, zda je daná lanová dráha způsobilá pro veřejný provoz.“.

Dosavadní odstavce 14 až 16 se označují jako odstavce 15 až 17.

32. V § 87 odst. 17 se za slovo „dokumentaci“ vkládají slova „včetně fotodokumentace“.

33. V § 87 se na konci odstavce 17 doplňuje věta „Provádět činnosti podle věty prvé může pouze odborně způsobilá osoba.“.

34. V příloze č. 1 části 1. (Prohlídky a měření na dráze celostátní a dráze regionální) se doplňuje bod 18., který zní:

„18. Měření úrovní rádiových sítí	Jedna traťová a jedna hlavní staniční kolej	GSM-R – 24 měsíců Analogové – 36 měsíců“.

35. V příloze č. 1 části 6. (Prohlídky a měření na dráze lanové) se za bod 13. vkládá nový bod 14., který zní:

„14. Výstupní geodetická kontrola	dráha lanová	Před uvedením do provozu po výstavbě“.

Dosavadní body 14. až 16. se označují jako body 15. až 17.

36. Příloha č. 4 se zrušuje.

37. V příloze č. 6 části B. bodu 2. (Srdcovková část) písm. a) se číslo „1 393“ nahrazuje číslem „1 392“.

38. Za přílohu č. 6 se doplňuje příloha č. 7, která zní:

„Příloha č. 7 k vyhlášce č. 177/1995 Sb.

Kontrolované parametry stavby dráhy lanové

1. Visuté lanové dráhy

a) vodorovné vzdálenosti mezi podpěrami lan na trati a ve stanicích a dále podpěrami technologických zařízení ve stanicích a sousední podpěrou lan,

b) výšky (nadmořské nebo relativní) základů podpěr lan na trati a ve stanicích a dále základů podpěr (patek) technologických zařízení ve stanicích,

c) vybočení základů podpěr pro lana a pro technologické zařízení od projektované polohy a osy lan v místě uložení z přímé osy lanové dráhy,

d) sklon podpěr a hlav podpěr od roviny stanovené projektovou dokumentací,

e) úhel mezi svislou rovinou danou uložením lana do přilehlých krajních kladek sousedních podpěr a svislou rovinou proloženou středem drážek kladek v baterii (odklon lana).

2. Pozemní lanové dráhy

a) kontrola absolutní polohové odchylky SKa osy koleje od její projektované polohy,

b) kontrola absolutní výškové odchylky VKa nivelety koleje od její projektované nadmořské výšky.“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Nástupiště o délce 100 m a více a zároveň s výškou nástupní hrany 550 a 380 mm nad spojnicí temen kolejnic vybudovaná po účinnosti této vyhlášky, musí být označena jednotným způsobem a rozčleněna na sektory nejpozději do 5 let od nabytí účinnosti této vyhlášky.

2. Nástupiště o délce 100 m a více a zároveň s výškou nástupní hrany 550 a 380 mm nad spojnicí temen kolejnic, která byla vybudována před účinností této vyhlášky, musí být označena jednotným způsobem a rozčleněna na sektory při jejich nejbližší rekonstrukci, nejpozději však do 10 let od nabytí účinnosti této vyhlášky.

Čl. III

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. února 2015.

Ministr:

Ing. **Ťok** v. r.