

# OITAF

1. Poročilo OITAF o izkušnjah držav v katerih je bil v zimi 2020/21 mogoče (skoraj) normalno obratovanje smučišč
2. Stališče OITAF Evropski komisiji v zvezi s tretjim odstavkom 9. člena Uredbe EU 2016/424



Ljubljana, november 2021

Gorazd Bedrač  
november 2021



Gospodarska  
zbornica  
Slovenije



I FEEL  
SLOVENIA

## Kaj je OITAF?

Je Mednarodna organizacija za žičničarstvo (**O**rganizzazione **I**nternazionale **T**ransporti **A** **F**une). Vključuje tri najpomembnejše kategorije žičničarstva:

- žičniška podjetja (FIANET),
- proizvajalce in
- nadzorne in upravne organe žičniških naprav.

V OITAF so zastopane tudi druge institucije, ki se ukvarjajo z razvojem in raziskovanjem v žičniški dejavnosti kot so npr. univerze, visoke šole in laboratoriji, kakor tudi posamezniki, ki delajo v žičničarstvu ali se zanj zanimajo. OITAF se v glavnem ukvarja s tehničnimi in administrativnimi vprašanji, povezanimi z žičniškim prometom in je pristojen za razvoj priporočil za gradnjo in obratovanje žičniških naprav na mednarodnem nivoju. Člani Upravnega odbora so strokovnjaki za tehnično, pravno, administrativno ali obratovalno poslovno plat žičničarstva.

## Kaj je FIANET?

je Mednarodno združenje nacionalnih združenj žičniških podjetij (**F**édération **I**nternationale des **A**ssociations **N**ationales d'**E**xploitants de **T**éléphériques, funiculaires et autres transports par câbles pour voyageurs) . Je član OITAF.

## **Poročilo OITAF o izkušnjah držav v katerih je bil v zimi 2020/21 mogoče (skoraj) normalno obratovanje smučišč**

OITAF in FIANET sta skupaj zbrala izkušnje in podatke združenj operaterjev žičniških naprav v petih državah, v katerih so lahko operaterji žičniških naprav obratovali z žičniškimi napravami pozimi 2020/21 s podobno visoko stopnjo obremenitve kot v preteklih letih. Te države so ZDA, Švica, Švedska, Norveška in Finska.

### **Izvajanje zbiranja izkušenj in podatkov**

Pet omenjenih nacionalnih združenj upravljavcev žičnic, katerih člani so lahko pozimi 2020/21 upravljali svoje žičniške naprave z enako visoko izkoriščenostjo zmogljivosti kot prejšnja leta, so prejeli vprašalnik za svoje upravljavce žičniških naprav, s katerim so bili pridobljeni podatki o stanju v žičničarstvu. Vprašalnik je bil razdeljen na pet tematskih sklopov:

- splošna vprašanja (obremenjenost smučišča, učinki korona krize itd.),
- zaščita ust in nosu (obveznost nošenja, vrsta maske itd.),
- določbe razdaljah v čakalnih vrstah in vozilih žičniških naprav,
- omejitve zmogljivosti na smučišču,
- dezinfekcija vozil žičniških naprav.

## Vprašalnik

- Frekvenca na smučiščih v primerjavi s prejšnjimi leti?
- Pojav koronskih “clustrov”?
- Odprtost restavracij?
- Odprtost hotelov ali nastanitveni objektov?
- Potovalne omejitve v državi?
- Posebna dovoljenja za operaterje?
- Način prodaje vozovnic?
- Obveznost uporabe mask na žičniških napravah?
- Če da, kakšna vrsta mask?
- Kdo nadzoruje zahteve za maske in kje?
- Dodatno osebje?
- Najmanjša razdalja v čakalnih vrstah?
- Dovoljena zmogljivost žičniških naprav?
- Splošna omejitev števila gostov?
- Dezinfekcija vozil žičniških naprav?

## Pomembni zaključki

### 1. Odprtje žičnic nima dokazljivega vpliva na potek pandemije

- smučanje ni pomenilo nobenega ugotovljivega tveganja za okužbo s Covid-19 oziroma;
- odprtje žičnic, tudi ob visoki obremenjenosti, ni imelo opaznega vpliva na širjenje pandemije v teh državah, čeprav je bilo v zimsko športnih središčih veliko število obiskovalcev;
- druge dejavnosti na smučiščih izven delovanja žičniških naprav in izvajanja zimskih športov - restavracije, ko jim je bilo dovoljeno obratovanje – so imele nekaj okužb, vendar zelo redko.

### 2. Higijenski koncept za gosta in organizacijski ukrepi upravljavca kot ključni dejavniki za uspešno delovanje

- ohranjanje razdalje ter zaščita ust in nosu, ki so bile zahtevane od posameznega gosta, so vsekakor pomembni;
- organizacija čakalnih vrst;
- spletna prodaja vozovnic;
- spremljanje in nadzor gostov na ključnih točkah smučišča;
- ukrepi za preprečevanje gneče.

## Pomembni zaključki

### 3. Higieniski koncepti

- Zaščita ust in nosu (maska)
- Ohranjanje razdalje
- Prevozna zmogljivosti žičniških naprav in zmogljivost smučišča

V zaprtih vozilih je bila prevozna zmogljivost v mnogih primerih zmanjšana (66%) bodisi s samodejnim nadzorom dostopa, bodisi z dejstvom, da so lahko v vozilo skupaj vstopili le člani iste skupine ali istega gospodinjstva.

Pri odprtih vozilih prevozna zmogljivost običajno ni bila zmanjšana, zlasti ne v državah, kjer je bila potrebna uporaba maske.

- Prodaja vozovnic
- Razkuževanje vozil
- Posebno dovoljenje

V dveh od petih držav (ZDA in Švica) so operaterji potrebovali lastno dovoljenje za obratovanje svojih žičniških naprav v času korone, ki je bilo izdano šele po odobritvi higienskega koncepta.

**V nobeni državi največje število ljudi na smučišču ni bilo uradno regulirano (le v nekaj primerih so omejitve izvajali upravljavci, da bi se izognili konicam pri dostopu).**



## Študije in nadaljnji razmisleki

V povezavi z okoliščinami delovanja žičniških naprav v času korone sta za oceno tveganja okužbe pomembni še dve raziskavi.

### 1. Študija EMPA o nevarnosti okužbe pri gondolah

Pozimi leta 2021 je švicarski raziskovalni inštitut EMPA/ETH Zürich izvedel študijo o izmenjavi zraka v kabinah kabinskih žičniških naprav v primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi in ugotovil naslednje število menjav zraka na uro:

- 138 menjav zraka/uro v kabini za 8 oseb
- 42 menjav zraka/uro v veliki kabini (80 oseb)

**Za primerjavo:** 7-14 menjav zraka/uro v vlaku ali 1 menjava zraka/uro v pisarni

Švicarski raziskovalni inštitut EMPA (Zvezni inštitut za preskušanje in raziskovanje materialov, interdisciplinarni raziskovalni inštitut za upravljanje materialov in tehnološki razvoj. Pri premostitvi vrzeli med raziskavami in prakso EMPA razvija inovativne rešitve za izzive industrije in ustvarja potrebne znanstvene predpogoje za trajnostni razvoj naše družbe.) je pozimi 2021 izvedel študijo o izmenjavi zraka v kabinskih žičniških naprav. Študija je na voljo v več jezikih na naslednji povezavi: <http://www.empa.ch/web/s604/corona-ris-is-in-der-seilbahn>

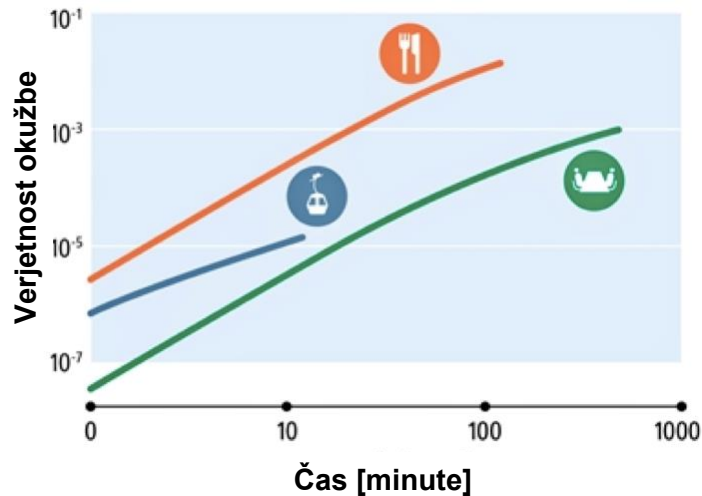


Diagram prikazuje primerjavo nevarnosti okužbe (brez maske) v treh različnih prostorskih situacijah z 1% deležem okuženih ljudi v populaciji.

- Modra krivulja prikazuje tveganje okužbe med dvanajstminutno vožnjo v kabini žičnice s kapaciteto osem osebam.
- Zelena krivulja prikazuje to pri dveh osebah, ki osem ur preživita v pisarni velikosti  $20 \text{ m}^2$ .
- Oranžna krivulja prikazuje to za osem oseb, ki se glasno pogovarjajo v  $30 \text{ m}^2$  velikem prostoru z zaprtimi okni, npr. na večerji.

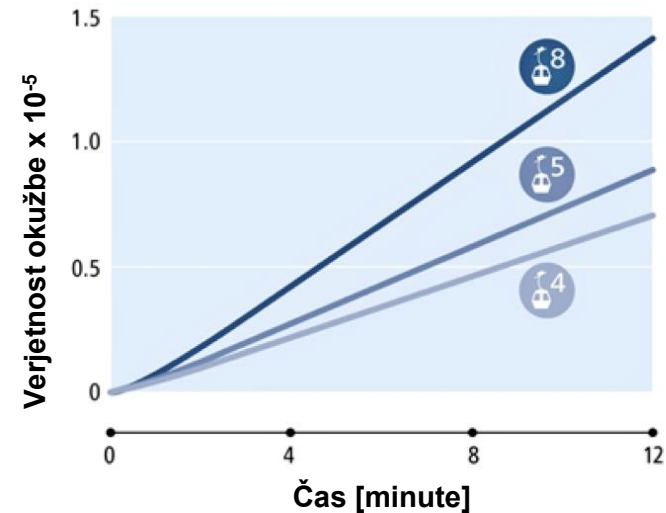


Diagram prikazuje zmanjšanje tveganja okužbe, če se število potnikov (še vedno brez mask) v kabini žičnice zmanjša z osmih na pet in štiri osebe.

**Študija se ne pogloblja v obravnavo vprašanja nošenja maske, vendar lahko izhajamo iz tega, da nošenje maske znatno zmanjšuje tveganje okužbe za potnike.**



## 2. Učinek omejitve transportne zmogljivosti na čakalno vrsto pred sistemi žičnice:

Preprosta simulacija EXCEL prikaže, kako se razvija čakalna vrsta, če na žičniški napravi, ki ima običajno prevozno zmogljivost 2.400 oseb/h (standardna vrednost za običajne krožno kabinske žičnice), prevozno zmogljivost pri velikem številu potnikov omejimo na polovico.

Za simulacijo je bil upoštevan prihod potnikov zjutraj med 10 in 12 uro, če pride do naprave vsakih 10 min 400 oseb (standardna vrednost za dan dobrega obiska).

Rezultat simulacije:

- Omejitev prevozne zmogljivosti na 1.200 oseb/h povzroči, da opoldne čaka v vrsti 2.400 oseb; to ustreza čakalni dobi dveh ur.
- Brez omejitve transportne zmogljivosti - ni čakalnih vrst.

Omejevanje prevozne zmogljivosti je torej kontraproduktivno, ker obstaja dodatna verjetnost okužbe v čakalni vrsti.

## ŠTUDIJA NASTAJANJA ČAKALNE VRSTE na žičniških napravah z zmanjšano kapaciteto

Kapaciteta 1.200 oseb/uro

Čas	Prihod ljudi vsakih 10'	Prispeli ljudje	Ljudje, ki se lahko prepeljejo	Ljudje v vrsti	Čakalni čas v minutah
10:00	400	400	200	200	
10:10	400	800	400	400	20
10:20	400	1.200	600	600	30
10:30	400	1.600	800	800	40
10:40	400	2.000	1.000	1.000	50
10:50	400	2.400	1.200	1.200	60
11:00	400	2.800	1.400	1.400	70
11:10	400	3.200	1.600	1.600	80
11:20	400	3.600	1.800	1.800	90
11:30	400	4.000	2.000	2.000	100
11:40	400	4.400	2.200	2.200	110
11:50	400	4.800	2.400	2.400	120

Kapaciteta 2.400 oseb/uro

Čas	Prihod ljudi vsakih 10'	Prispeli ljudje	Ljudje, ki se lahko prepeljejo	Ljudje v vrsti	Čakalni čas v minutah
10:00	400	400	400	-	-
10:10	400	800	800	-	-
10:20	400	1.200	1.200	-	-
10:30	400	1.600	1.600	-	-
10:40	400	2.000	2.000	-	-
10:50	400	2.400	2.400	-	-
11:00	400	2.800	2.800	-	-
11:10	400	3.200	3.200	-	-
11:20	400	3.600	3.600	-	-
11:30	400	4.000	4.000	-	-
11:40	400	4.400	4.600	-	-
11:50	400	4.800	4.800	-	-

Zgornja tabela prikazuje vpliv urne zmogljivosti žičniške naprave na nastajanje čakalne vrste.

Predviden je stalen prihod okoli 400 oseb vsakih 10 minut.

To število prihodov oseb v relaciji k zmogljivosti prevoza potnikov na napravi, je enako urna zmogljivost.

Posledica tega je število ljudi, ki bodo na koncu ostali v čakalni vrsti in s tem povezana čakalna doba.

Podatki so prikazani za obdobje dveh ur, kar se šteje kot obdobje konice.

## 1. Temeljni pomen žičničarstva

Temeljni pomen žičničarstva označujejo značilna dejstva:

- V mnogih evropskih državah so žičniške naprave temeljnega pomena za industrijski in turistični sektor, še posebej za gospodarstvo v gorskih regijah, zlasti za turizem, še posebej v zimskem času.
- Žičniške naprave so bile in so temeljna in nenadomestljiva osnova zato, da prebivalstvo v gorskem svetu ostane doma in pomembno prispeva k ustvarjanju blaginje v gorskih regijah.
- Velikemu številu lokalnega prebivalstva ponujajo veliko število delovnih mest v neposredni bližini.
- Poleg pomena žičničarstva za turistično industrijo, ki je znana tudi širši javnosti, sektor žičničarstva vključuje tudi manj znano gospodarsko področje, in sicer industrijsko proizvodnjo vseh potrebnih proizvodov in s tem povezanih storitev, ki predstavljajo znaten industrijski kompleks.
- Žičničarstvo ima tudi gospodarske učinke na komplementarne turistične dejavnosti, ki so po mednarodnih študijah šest do sedemkrat višji od neposredne prodaje in tako predstavljajo zelo pomemben gospodarski motor na tem področju.

## 2. Vplivi korona krize na žičniški sektor

V skoraj vseh žičniških državah ima pandemija Covid-19 resne negativne posledice:

- Razmere v sektorju žičniških naprav so izjemno težke zaradi prekinitve dejavnosti za približno dva meseca v zimski sezoni 2019/2020 in popolnega izpada v mnogih državah v zimski sezoni 2020/2021. Gospodarske izgube so nastale po obdobju močnega in zahtevnega razvoja (z naložbami in posojili), ki ga je zaradi pomanjkanja prihodkov težko obvladovati.
- Kljub občasnim izplačilom državnih nadomestil v nekaterih državah, je nastala gospodarska škoda zelo velika in vpliva na vse sektorje, na katere vpliva gorski turizem. Če bo tudi pozimi 2021/2022 prišlo do ponovnega »lockdown-a«, obstaja nevarnost insolventnosti v žičničarstvu.
- Žičničarstvo je zaskrbljeno, da bi dolgotrajno zaprtje tega sektorja lahko povzročilo, da se bo visokokvalificirano in izkušeno osebje preselilo v gospodarske sektorje z bolj stabilnimi možnostmi za zaposlitev.

### 3. Ugotovitve OITAF na podlagi ankete

Ocena rezultatov raziskave v petih državah je pokazala naslednje stanje:

- V sezoni 2020/21 so le v nekaj državah žičniške naprave obratovala z normalno izkoriščenostjo.
- V mnogih državah so bile žičniške naprave zaprte celotno sezono ali pa so beležile majhno izkoriščenost zaradi nacionalnih prepovedi, meddržavnih in domačih omejitev potovanj in/ali zaprtja dodatnih storitev (hoteli, restavracije itd.).
- Le Združene države Amerike, Švica in skandinavske države so dosegle dobre rezultate.
- Na smučiščih, ki so obratovala, niso našli „clustrov“ korone; le v hotelih in restavracijah je bilo nekaj manjših izbruhov.
- Na blagajnah in v pokritih čakalnicah so veljala splošna pravila za uporabo mask in ohranjanje razdalj med potniki.
- Kapaciteta zaprtih vozil je bila pogosto omejena na 66%, čeprav učinkovitosti tega ukrepa ni bilo mogoče izmeriti.
- Razkuževanje prostorov in opreme ni bilo predpisano, bilo je le priporočljivo.

## Predlogi in mnenje OITAF odločevalcem

Na podlagi lanskoletnih izkušenj (zima 2020/2021) si upravljavci želijo naslednje možne okvirne pogoje za delovanje naprav v zimi 2021/22:

- Čim prejšnje obveščanje o uradno odrejenih odstopanjih od higienskih in drugih konceptov v primerjavi s prejšnjo sezono, da bi lahko zimsko sezono načrtovali in organizirali.
- Odpiranje dodatnih storitev (nastanitvene in gostinske dejavnosti itd.) v skladu z ustreznimi higienskimi koncepti.
- Izogibanje omejitvam potovanja v državah in med njimi.

Združenja upravljavcev opozarjajo tudi na naslednje okoliščine:

- Odprtje žičniških naprav, tudi z visoko prevozno zmogljivosti, ni imelo posebnega vpliva na razvoj pandemije v prizadetih državah.
- V državah, kjer so žičniške naprave lani pozimi normalno obratovale, porasta okužb ni bilo zaznati.
- Stopnja precepljenosti se nenehno izboljšuje.
- Turistične dejavnosti potekajo predvsem na prostem.
- Prevoz na sedežnicah in vlečnicah poteka na prostem, sedeži s havbami proti vremenskim vplivom so dobro prezračeni, tudi zaprte kabine so veliko bolje prezračene kot vozila v drugih prevoznih sistemih.
- Čas prevoza je praviloma krajši kot deset minut.
- Čakalne vrste se nahajajo večinoma na prostem. V mnogih primerih potniki čakajo s pripetimi smučmi, kar samodejno določa razdaljo. Za čakanje na smučeh ali brez njih veljajo enaka pravila kot za vsa območja čakanja pri drugih dejavnostih, ki niso smučanje.



## Stališče OITAF Evropski komisiji v zvezi s tretjim odstavkom 9. člena Uredbe EU 2016/424

Člen 9(3)

Člen 9

### Odobritev žičniških naprav

1. Vsaka država članica določi postopke za odobritev izgradnje in začetka obratovanja žičniških naprav, ki so na njenem ozemlju.
3. V primeru **sprememb pomembnih značilnosti, podsistemov ali varnostnih elementov obstoječih žičniških naprav**, za katere država članica zahteva **ново dovoljenje za začetek obratovanja**, takšne spremembe in njihovi vplivi na žičniško napravo kot celoto izpolnjujejo bistvene zahteve iz Priloge II.

## Postopki – vrednotenje kaj je bistvena sprememba

Smiselno je določiti vsako spremembo žičniške naprave glede na njen vpliv na varnost. To pomeni, da je treba v **vsakem posameznem primeru ugotoviti, ali so zaradi spremembe žičniške naprave nastale nove nevarnosti ali se je povečalo obstoječe tveganje.** (analogija k Direktivi o strojih 2006/42 / ES in evropski razlagi v št. 2.1 “Modrega vodič” glede na varnost izdelka (Uredba (ES) št. 765/2008)

Ugotoviti je treba, ali je mogoče spremenjeno žičniško napravo vrniti v varno stanje z ustreznimi zaščitnimi ukrepi. Izvesti je treba **pregled**, da se ugotovi, ali **ustrezen zaščitni ukrep tveganje odpravi ali vsaj dovolj zmanjša.** V tem primeru se lahko sprememba običajno šteje za nebistveno.

1. Naprava je varna tudi po spremembi brez dodatnih zaščitnih ukrepov.

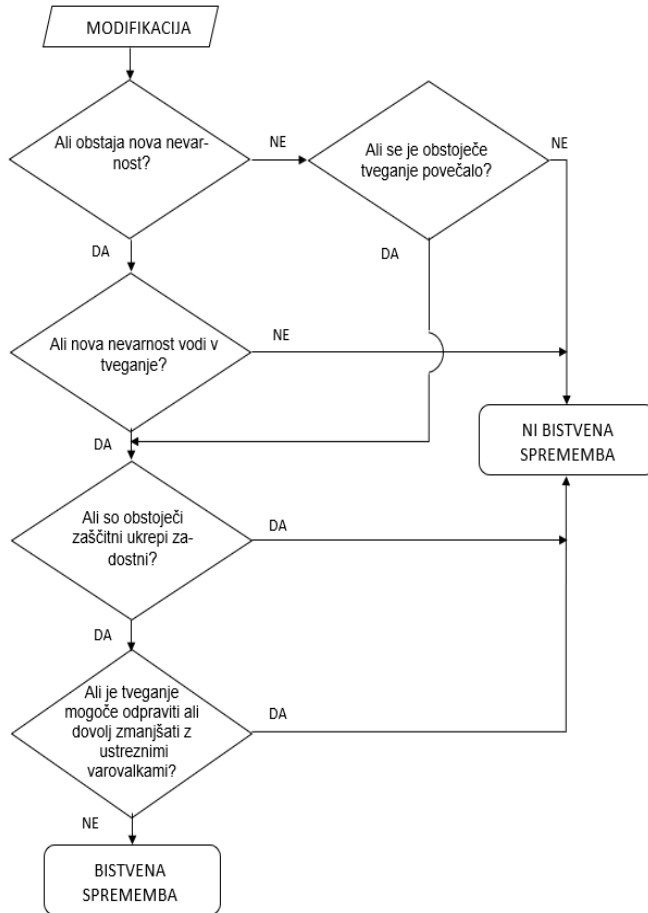
➤ Bistvene spremembe ni.

2. Naprava po spremembi ni več varna brez dodatnih učinkovitih ukrepov. Novo nevarnost ali povečano tveganje je mogoče odpraviti z ustreznimi varovalkami ali jo vsaj dovolj zmanjšati.

➤ Bistvene spremembe ni.

3. Naprava po spremembi ni več varna brez dodatnih zaščitnih ukrepov in z ustreznimi zaščitnimi ukrepi ni mogoče doseči zadostnega zmanjšanja tveganja.

➤ **To je bistvena sprememba.**



O oceni izpolnjevanja ali neizpolnjevanja pogojev za spremembo žičnice se lahko odloča samo za vsak primer posebej. To izključuje določanje natančnih meril.

S pomočjo primerov, ki izhajajo iz tega diagrama, bi lahko naslednje spremembe šteli za bistvene:

- podaljšanje ali skrajšanje naprave,
- povečanje pretočnosti z dodajanjem vozil, ki niso bila upoštevana pri prvotni zasnovi naprave, varnostne komponente ali podsistema,
- povečanje pretočnosti s povečanjem hitrosti, ki ni bila upoštevana pri prvotni zasnovi naprave, varnostne komponente ali podsistema,
- sprememba tehnologije (sedežnica s fiksnimi prižemkami preoblikovana v sedežnico z vklopljivimi, preoblikovanje dvosedežnice v s 3 sedežnico...).

Zamenjava obstoječega sestavnega dela ali dodajanje sestavnih delov, enakih tistim, ki so že obstajali na napravi, če je to predvideno v prvotnem načrtu naprave, ne predstavlja bistvenih sprememb naprave.

Za naprave, ki še niso bile zgrajene v skladu z **Direktivo 2000/9 / ES**, razvrstitev komponent na varnostne komponente, podsisteme in infrastrukturo **še ni bila obvezna**. Naslednje trditve o varnostnih komponentah in podsistemih veljajo tudi za nerazvrščene sestavne dele, razen če je navedeno drugače.

Primerno je identificirati različne dele, ki so vključeni v tako pomembno spremembo: bodisi varnostno komponento, podsistem, gradbeni objekt ali kombinacijo teh treh delov.

Na primer, v primeru podaljšanja ali skrajšanja naprave, povečanja pretočnosti, **ki ni upoštevano pri prvotnem načrtu**, se lahko gradbeni objekt bistveno spremeni, ne pa tudi varnostna komponenta in podsistem, tudi če se podvaja (vozila, kolutne baterije ....)

Zamenjava obstoječih komponent ali dodajanje komponent - ne glede na to, ali so del podsistema ali del infrastrukture / gradbeni objekti - bodisi enakih ali podobni z izboljšavami na predhodno obstoječe na napravi, ne pomeni bistvene spremembe komponente, podsistema ali infrastrukture. Torej, če zaradi tehničnih razlogov (npr. vmesniki z obstoječo napravo) ni mogoče upoštevati stanja tehnike (npr. harmonizirani standardi), je v tem primeru sprejemljivo, da so ti sestavni deli, podsistemi ali infrastruktura ustrezni prejšnjemu referenčnemu okviru, dokler je sprejemljiv za vzdrževanje ali nebistveno spreminjanje obstoječih komponent, podsistemov ali infrastrukture. V teh izjemnih primerih bo izjava o skladnosti varnostnih komponent ali podsistemov ali z njimi povezanimi dokumenti specificirala komplementaren okvir z navedbo, da je specifična varnostna komponenta ali podsistem "samo za vzdrževanje ali nebistvene spremembe". **Pri nerazvrščenih sestavnih delih je treba namesto izjave o skladnosti predložiti izjavo proizvajalca, iz katere je razvidno, da je komponenta z izboljšavami enaka ali podobna obstoječi.**

Če se izvede **večja konstrukcijska sprememba** podsistema ali varnostne komponente (zaradi česar rezervni del ni enak ali skoraj enak prvotnemu), ali če se ustrezna tehnična dokumentacija bistveno spremeni, potem je potrebna **posodobljena ocena priglašene organa**.

**Za varnostne komponente in podsisteme namenjene vzdrževanju ali nebitvenim spremembam žičniških naprav, ki so dani v obratovanje pred letom 2004, Uredba 2016/424 ne velja.** V primeru, da je treba spremeniti le navodila za vzdrževanje ali navodila za uporabo, ne pa tudi same komponente, je potrebna le ocena dokumentacije in združljivosti med komponento in dokumentacijo. Ocena same komponente se lahko opusti, če ostane komponenta nespremenjena.

Opomba:

Za uporabo tega odstavka glej tudi uvodno pojasnilo (27):

(27) Za podsisteme in varnostne elemente bi moralo biti dovoljeno, da se vgradijo v žičniško napravo, če omogočajo gradnjo žičniških naprav, ki so skladne s to uredbo, ter če ob pravilni namestitvi, vzdrževanju in obratovanju v skladu s predvideno uporabo ne ogrožajo zdravja ali varnosti oseb ali lastnine.

Bistvene zahteve je treba razlagati in uporabljati tako, da se upošteva **stanje tehnike v času načrtovanja in izdelave** ter tehnični in ekonomski vidiki, ki so v skladu z visoko stopnjo varovanja zdravja in varnosti.

Za uvodno pojasnilo (27) je treba v Vodič dodati naslednji predlog.

**V primeru spremembe obstoječe naprave se lahko stanje tehnike nanaša na čas načrtovanja in izdelave te naprave v skladu z nacionalno zakonodajo države članice.**

Glede predloga komisije v členu 9.3 OITAF predlaga, da se te pripombe ohranijo.

**Za varnostne komponente in podsisteme, dane v promet ali vgrajene v žičniške naprave, kot tudi celotne naprave do 20. 3. 2004, se lahko upošteva nacionalna zakonodaja na podlagi določb člena 21 (3) Direktive 2000/9 / ES.**



Pomembne značilnosti žičniške naprave so tiste, ki ob spremembi pomenijo bistveno spremembo, za katero država članica zahteva novo dovoljenje za začetek obratovanja. Kot pomembne značilnosti, ki vodijo do bistvenih sprememb žičniške naprave, se na splošno štejejo:

- Povečanje pretočnosti ali hitrosti, ki ni upoštevano pri prvotni zasnovi naprave, varnostne komponente ali podsistema;
- Podaljšanje ali skrajšanje naprave;
- Sprememba tehnologije (sedežnica s fiksnimi prižemkami preoblikovana v sedežnico z vklopljivimi vklopljivimi, preoblikovanje dvosedežnice v s 3 sedežnico...).
- Prestavitev naprave.

Za naprave, ki še niso bile zgrajene v skladu z Direktivo 2000/9/ES, razvrstitev komponent na varnostne komponente, podsisteme in infrastrukturo še ni bila obvezna.

**Za varnostne komponente in podsisteme, dane v promet ali vgrajene v žičniške naprave, kot tudi celotne naprave do 20. 3. 2004, se lahko upošteva nacionalna zakonodaja na podlagi določb člena 21 (3) Direktive 2000/9/ES.**

## Spremembe nepomembnih značilnosti so:

- sprememba kontrol,
- sprememba pogonov tipa DC v AC
- sprememba sistema natančne regulacije na menjalnik Cyclo, za naprave UNIG
- dograditev izboljšanih zaščitnih elementov za otroke na sedežih;
- dograditev transportnih sistemov za kolesa in sani na sedežih ali kabinah;
- dograditev gretja sedežev;
- dograditev vozila za vzdrževanje;
- sprememba kombinacije sklopka/zavora:
- zamenjava zobniške sklopke z diskasto z več diski;
- naprave za nadzor zemeljskega in kratkega stika varnostnega kroga podpor;
- svetlobne instalacije za delovanje po temi vključno z zahtevano dodatno opremo za osvetlitev in zvočnike na progi v primeru izpada električne energije;
- sprememba vzdrževanja obešal;
- dodatna oprema ozemljitve vlečne vrvi;
- dodatni odvodniki prenapetosti in ozemljitvena stikala za pilotne in daljnovodne linije;
- zamenjava elektrotehničnih pogonskih komponent;
- modifikacija napenjalne naprave iz proti-uteži v hidravlični sistem;
- modifikacija hidravlične zavorne naprave;
- modifikacija oblog za transporterje (pospeševalnik, zaviralnik, obvoz...);
- zamenjava eno-kolutnih kolutnih baterij z baterijami z več koluti;
- nova namestitvev oziroma sprememba naprave za nadzor dostopa;
- namestitvev oziroma sprememba vstopnega traku za potnike;
- prenova dvigalnih sistemov;
- sprememba krmilnih tirnic za polnjenje in praznjenje;
- namestitvev dodatnega sistema za nadzor položaja vrvi, npr. z brezstičnim zaznavanjem (RPD, CPS);
- sprememba višine posameznih linijskih nosilnih struktur;
- sprememba položaja posameznih linijskih nosilnih struktur;
- delovne ploščadi in počivališča na linijskih podpornih konstrukcijah in na postajah, kakor tudi na parkiriščih za vozila ali na tračnicah za parkiranje in vzdrževanje;
- zamenjava prižemk z mehanskim preskusom sile oprijema s prižemkami z električnim preskusom sile oprijema;
- naknadna namestitvev havb na sedežnicah, če so ti znotraj obremenitev in dimenzijskih toleranc zadevnih sestavnih delov prvotnega projekta;
- zamenjava podsistema 5 - Elektrotehnične naprave;
- zamenjava podsistema 1 – Vrvi in vrvne zveze;

## Prestavitev žičniške naprave

**Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o žičniških napravah za prevoz oseb – ZŽNPO-C**  
(Uradni list RS, št. 200/20 z dne 29. 12. 2020)

### 10. člen

#### (zahteve za podsisteme in varnostne elemente)

(1) Podsistemi in varnostni elementi za žičniške naprave se v Republiki Sloveniji lahko dajejo na trg ali vgrajujejo v žičniške naprave ter se lahko začnejo uporabljati le, če izpolnjujejo zahteve iz Uredbe 2016/424/EU. V žičniške naprave morajo biti vgrajeni in vzdrževani morajo biti tako, da je zagotovljeno, da v skladu s predvideno uporabo ne pomenijo tveganja za zdravje ali varnost oseb ali za premoženje.

### 10.a člen

#### (prestavitev žičniških naprav)

(1) Ne glede na prvi odstavek 10. člena in prvi odstavek 33. člena tega zakona se podsistemi in varnostni elementi iz obstoječe žičniške naprave, ki se premesti na drugo lokacijo, lahko vgradijo v žičniško napravo na drugi lokaciji, če izpolnjujejo zahteve iz predpisov, ki so veljali za **postavitev žičniške naprave na prvi lokaciji**.

(2) Premeščena žičniška naprava je lahko sestavljena iz podsistemov in varnostnih elementov največ **ene žičniške** naprave oziroma novih podsistemov in varnostnih elementov. Če se v napravo vgradijo novi podsistemi ali novi varnostni elementi, morajo izpolnjevati zahteve Uredbe 2016/424/EU.

Hvala za pozornost



Gospodarska  
zbornica  
Slovenije



I FEEL  
SLOVENIA