

LAVEX info

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING

ROČNÍK XXXIII • 3/2006



8-MGD Vrátna



 **Doppelmayr**[®]

Existujú hodnoty,
ktoré nikdy nezanikajú.



A sú veci,
ktoré trvajú večnosť'.

PRINOTH AG/SpA - I-39049 Stezzing/Vipiteno - Tel. +39 0472 72 26 22 - www.priboth.com



Trvácnosť hodnôt, odolnosť, dokonalosť tvarov. Snežné pásové vozidlá PRINOTH dodržia sľuby: inovatívna technika, vysokohodnotné materiály, perfektné spracovanie, výkonné motory. Aj po rokoch!



LEITNER
TECHNOLOGIES

Prinoth[®]



LAVEX - INFO • ROČNÍK XXXIII • 3/2006

Vydáva

LAVEX, Lanovky a vleky,
záujmové združenie na Slovensku,
Liptovský Mikuláš vo vydavateľskej
a reklamnej agentúre STEFANI,
Junácka 6, 832 80 Bratislava.
Tel./fax: 02/4924 9590,
Mobil: 0903 165 032

Šéfredaktorka

Miroslava Čerňanská

Redakčná rada

Ing. M. Grešo - predseda,
členovia: M. Čerňanská,
A. Červenková, Ing. J. Gavalier,
Ing. arch. V. Horák, Ing. J. Hulla,
Ing. J. Kríž, CSc., Ing. L. Mačičák,
Ing. V. Obdržálek, M. Štefaničková

Adresa redakcie

LAVEX, Ul. M. Pišúta č. 5,
031 01 Liptovský Mikuláš,
tel.: 044/5520 460, 5621 682
fax: 044/5522 017
e-mail: lavex@slovanet.sk
internet: www.lavex.sk

Tlač

TYPOPRESS, s. r. o., Ul. J. Žuffu 5,
031 01 Liptovský Mikuláš
tel.: 044/5514 395
tel./fax: 044/5541 490
e-mail: typopress.lm@stonline.sk

Registračné číslo

396/91

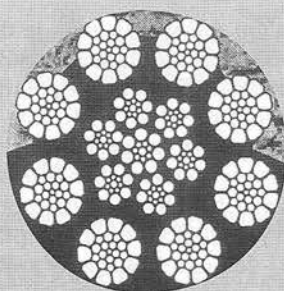
Ročné predplatné na 4 čísla

300 Sk

ISSN č. 1336-1953

Inzerentní čísla:

AUDRY	ob. s. 3
AUTO RASTER	s. 13
DOPPELMAYR	ob. s. 1
KÄSSBOHRER	s. 23
POMA	ob. s. 4
PRINOTH	ob. s. 2
TECHMONT	s. 14
TECHNOALPIN	s. 19
ŽIVA	s. 10



7 XIV. medzinárodná konferencia - oceľové laná



17 Premeny lanoviek - Malino Brdo



19 Zo života našich stredísk - Liptovské Revúce



25 Kategorizácia lyžiarskych stredísk 2006-2009

OBSAH

Príhovor	2
Náš hosť	2, 3
Z činnosti združenia	3-5
Oznamy a informácie	5-13
Čo s demontovanými horskými dopravnými zariadeniami?	5
Aplikačná príručka k Direktíve 2000/9/ES	6
XIV. medzinárodná konferencia - oceľové laná a dopravníky	7
VIII. medzinárodný veľtrh InterMountain 2006	7-8
Vplyv lyžovania na prírodné prostredie chránených území	8-12
Z kroniky lanovkárov	13
Cestovný ruch Slovenska v ďalšej fáze rozvoja	14, 15
Bratislavské novinky	16
Premeny lanoviek	17, 18
Zo života našich stredísk	19-21
Nové sedačkové lanovky na Loser v Altausse	21
Kässbohrer informuje	22-23
Z informácií spoločnosti Sitour	24, 25
Poma info	26, 27
Doppelmayr info	28, 29
Lyžiarske vleky Tatrapoma v súčasnosti	30, 31
Snowwork informuje	32



Vážení priatelia, čitatelia nášho časopisu, prevádzkovatelia stredísk zimného cestovného ruchu, pracovníci masmédií,

dovoľte mi, aby som vás touto cestou v mene predstavenstva a sekretariátu ZZ LAVEX i v svojom mene čo najsrdečnejšie pozval na 35. ročník Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktoré sa budú konať v dňoch 24. a 25. októbra 2006 v stredisku Jasná, v hoteli Grand.

Aj keď sú to po úspešnom jubilejnom desiatom ročníku medzinárodnej výstavy Interlavex len tzv. malé Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov, určite sa toho udialo za rok veľa. V rámci tejto akcie máme teda čo riešiť, môžeme prerokovať otázky, ktoré sa nás bezprostredne dotýkajú. Po úspešnej zimnej sezóne, v ktorej bol uvedený rekordný počet šiestich nových lanoviek, je to napríklad problematika zaistenia bezpečnosti prevádzky na lyžiarskych tratiach v zmysle novelizovaného zákona o horskej záchrannej službe, uvedenie eurónormami do platnosti, ktoré sa týkajú prevádzky lanoviek a lyžiarskych vlekov, prehodnotenie kategorizácie lyžiarskych stredísk, otázky legislatívy týkajúcej sa budovania infraštruktúry zimného cestovného ruchu, rôznych druhov školení, marketingu, reklamy, vydávania nášho časopisu, pôsobenie ZZ LAVEX v medzinárodnej organizácii lanovej dopravy OITAF a pod. Ako vidno, je to pestrá paleta tém, ktorými sa budeme zaoberať, navrhovať riešenia ich úspešného zavádzania do praxe a do prevádzky stredísk zimného cestovného ruchu.

Ako každoročne, aj v tomto roku pozývame na Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov aj zástupcov masmédií, aby sme ich v rámci tlačovej konferencie mohli oboznámiť s našou problematikou a ich prostredníctvom podať najaktuálnejšie informácie širokej verejnosti nielen o blížiaci sa zimnej sezóne a o novinkách v jednotlivých lyžiarskych strediskách, prostredníctvom médií chceme dostať do pozornosti vlády, orgánov štátnej správy, samosprávy a občanov problémy ďalšieho rozvoja cestovného ruchu, ktoré sami nemôžeme priamo ovplyvňovať, pričom od ich riešenia závisí aj výsledok a produkt našej činnosti. Okrem tlačovej konferencie sa v rámci Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov uskutoční odborný seminár na tému *Zimný cestovný ruch a ochrana prírody a životného prostredia*.

To všetko sú témy, ktoré rezonujú v našej spoločnosti. Boli by sme radi, keby sa splnili aj predvolebné sľuby politikov o vzťahu vlády k cestovnému ruchu, ako jedného z veľmi dôležitých odvetví národného hospodárstva. Slovensko má na to výborné podmienky a nemalo by premárniť šancu, akou pre našu krajinu cestovný ruch je.

Pre členskú základňu ZZ LAVEX, ako je už pravidlom, sa uskutoční aj valné zhromaždenie, na ktoré chcem pozvať všetkých členov, pretože je to najlepšia možnosť diskutovať o činnosti združenia, pozitívne i kriticky hodnotiť jeho prácu, navrhovať ďalšiu činnosť a pod. Myslím si, že je vhodné pripomenúť si aj blížiaci sa 40. výročie založenia záujmového združenia Lanovky a vleky na Slovensku, ktoré pripadne na rok 2007.

Preto opätovne, ešte raz, všetkých pozývam na 35. Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov. Teším sa na stretnutie v hoteli Grand v Jasnej v dňoch 24. a 25. októbra 2006. ■

Ing. Ján Gavalier
predseda predstavenstva ZZ LAVEX

Náš hosť

Hosťom nášho časopisu je dnes riaditeľka odboru regulácie dráh na Ministerstve dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odborníčka s dlhoročnou praxou v legislatíve JUDr. Mária Hrčková. Už pred príchodom na MDPT SR, kde začala pracovať v roku 1998, sa profesijne venovala právnym predpisom v odbore dopravy na Generálnom riaditeľstve Železníc SR ako riaditeľka právneho odboru. Témou nášho rozhovoru boli legislatívne otázky, ktoré sa týkajú predovšetkým lanovej dopravy, najmä vo vzťahu k platným európskym normám. Zaujímala nás však aj celková pôsobnosť odboru regulácie dráh, ktorý vedie. Chceme, aby naši čitatelia – pracovníci lanových dráh – získali aspoň základné informácie a predstavu o práci a pôsobnosti daného odboru ministerstva.

■ **Pani riaditeľka, mohli by ste na úvod aspoň v stručnosti oboznámiť našich čitateľov s tým, čo všetko patrí do pôsobnosti odboru regulácie dráh?**

M.H.: Odbor regulácie dráh vykonáva pôsobnosť dráhového správneho orgánu prvého stupňa všade tam, kde nebola pôsobnosť zverená zákonom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.

Dáva napríklad súhlas na udelenie výnimky zo zákazu úrovňového križenia železničnej dráhy a pozemnej komunikácie, schvaľuje rozsah skúšok a technické podmienky pre konštrukciu a výrobu dráhových vozidiel. Poveruje právnické osoby vykonávaním technických kontrol dráhových vozidiel a skúšok dráhových vozidiel. Poveruje právnické osoby na overovanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa dráhy s výnimkou lanovej dráhy. Poveruje právnické osoby na overovanie zdravotnej a zmyslovej spôsobilosti. Určuje technické zariadenia a činnosti, nad ktorými je potrebné vykonávať štátny odborný technický dozor.

Samozrejme, odbor má viac povinností. Každá sekcia, odbor a oddelenie ministerstva, okrem odborných činností v rámci svojej pôsobnosti vypracúva a prerokúva návrhy všeobecne záväzných právnych predpisov v rámci svojej odbornej pôsobnosti, kontroluje ich dodržiavanie, sleduje činnosť a vykonáva ich aktualizáciu.

■ **Vráťme sa teraz k problematike, ktorá prevádzkovateľov lanových dráh v súčasnosti najviac zaujíma, a to je uplatňovanie európskej Smernice 2000/9/ES z roku 2000. Ako s odstupom času vnímate prijatie a postupné uplatňovanie danej smernice týkajúcej sa lanových zariadení, ktoré sú určené na prepravu osôb?**

M.H.: Slovenská republika sa stala členským štátom Európskej únie 1. mája 2004, to znamená, že zosúladienie s touto smernicou sa v danom období na Slovensko nevzťahovalo. V súčasnosti je transponovaná Smernica 2000/9/ES Európskeho parlamentu a rady z 20. marca 2000, ktorá sa týka lanových zariadení určených na prepravu osôb do nášho právneho poriadku v Nariadení vlády Slovenskej republiky 183/2002 Z. z. z 13. marca 2002, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu.



■ **JUDr. Mária Hrčková**

■ **Aký je obsah uvedeného nariadenia a na čo všetko sa vzťahuje?**

M.H.: Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 183/2002 Z. z. sa vzťahuje na zariadenia určené na osobnú lanovú dopravu, do ktorých patria zariadenia určené na prepravu osôb vo vozňoch alebo vlečnými zariadeniami, ktoré sú zavesené alebo presúvané jedným alebo viacerými lanami umiestnenými pozdĺž trate. Určenými výrobkami podľa nariadenia sú bezpečnostné komponenty a podsystemy. Zariadeniami podľa nariadenia sú – pozemné lanové dráhy, visuté lanové dráhy, lanové vleky, ktorými sú prepravované osoby s vhodným vybavením. Ďalej sú tu uvedené aj zariadenia, ktoré nepatria do tejto skupiny, napríklad ozubnicová železnica, lanové zariadenie používané na pôdohospodárske účely a podobne. Na účely tohto nariadenia sa rozumie – celkový systém inštalovaný na mieste, zložený z infraštruktúry a podsystemov uvedených v prílohe k nariadeniu. Ďalej definuje bezpečnostné komponenty, základné požiadavky vzťahujúce sa na návrh, výrobu a uvedenie do prevádzky, vrátane požiadaviek na prevádzku a údržbu.

■ **V Českej republike boli lyžiarske vleky preradené medzi určené technické zariadenia. Neuvažuje sa aj u nás s podobnou úpravou?**

M.H.: Uvedený proces je možný iba zmenou legislatívy, to znamená zmenou kompetenčného zákona, aby sa mohol realizovať presun právomocí z Ministerstva hospodárstva SR na Minis-



terstvo dopravy, pošta a telekomunikácii SR. Preto sa v súčasnosti nemôžeme vyjadriť k uvedenej otázke, ale naša sekcia v prípade presunu čiastočných kapacít a mzdových nákladov je schopná zabezpečiť aj tieto úlohy, resp. činnosti.

■ **Mohli by ste nás stručne informovať o tom, aké zmeny – novinky legislatívneho charakteru pripravuje ministerstvo do budúcnosti vo vzťahu k lanovým zariadeniam?**

M. H.: V zmysle ustanovenia paragr. 46 zákona NR SR č. 164/1996 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov je MDPT SR zmocnené ustanoviť všeobecne záväzný právny predpis, ktorým sa ustanovuje rozsah, postup a spôsob posudzovania zdravotnej, zmyslovej a psychologické spôsobilosti osôb na pracovné činnosti zabezpečujúce prevádzkovanie dráhy a prevádzkovanie dopravy na dráhe. Na základe tohto náš odbor, ako gestor, spracoval návrh Vyhlášky MDPT SR o zdravotnej spôsobilosti a zmyslovej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe, ktorý sme predložili do ďalšieho legislatívneho procesu. Štvrtá časť, ktorá sa týka lanových dráh a špeciálnych dráh, predmetná vyhláška definuje, ktoré osoby sa zúčastňujú prehliadok. Uvedený je rozsah preventívnych prehliadok, v prílohe je taktiež uvedený vzor lekárskeho posudku o zdravotnej spôsobilosti a zmyslovej spôsobilosti. Pre komplexnosť môžem uviesť, že pri prevádzkovaní lanových dráh sme sa stretli zo strany prevádzkovateľov lanoviek s otázkou, kto môže vydávať lekárske posudky. V súlade so zákonom o dráhach je to právnická osoba – zdravotnícke zariadenie poverené našim ministerstvom, ktoré vydá osvedčenie o zdravotnej, zmyslovej a psychologické spôsobilosti (lekársky posudok). Na záver by som čitateľov časopisu Lavex Info upozornila, že v prípade záujmu všetky potrebné informácie nájdete na internetovej stránke ministerstva: www.telecom.gov.sk.

■ **Ďakujeme riaditeľke odboru
JUDr. Márii Hrkovej za rozhovor.**

ZUSAMMENFASSUNG

Ein Gespräch mit der Direktorin der Sektion der Bahnregulierung am Ministerium für Verkehr, Post und Telekommunikationen JUDr. Mária Hrková über legislative Fragen betreffend den Seilbahnverkehr, besonders im Zusammenhang mit den gültigen Normen der EU.

SUMMARY

Interview with the directress of the department for runway regulation at the Ministry of transport, post and telecommunications of the Slovak Republic, JUDr. Mária Hrková about legislative issues regarding cable transportation in the relation to European standards in force.

Z činnosti združenia

Zasadalo predstavenstvo a dozorná rada ZZ LAVEX

V súlade s rokovacím plánom sa 15. júna 2006 uskutočnilo 2. tohtoročné zasadnutie predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX v penzióne Brest v Jasenskej doline. Rokovanie otvoril a prítomných členov privítal predseda predstavenstva Ján Gavalier. Po schválení programu rokovania odovzdal slovo riaditeľovi združenia Miroslavovi Grešovi, ktorý vykonal kontrolu uznesení z predchádzajúceho zasadnutia.

K uzneseniu č. 3/2/2002-A/1, ktoré je dlhodobého charakteru a týka sa tvorby prevádzkových predpisov, riaditeľ ZZ LAVEX konštatoval, že v tomto roku sa predpokladá výstavba 3 – 4 nových lanových dráh, pre ktoré sa na požiadanie prevádzkovateľov budú vypracúvať prevádzkové predpisy. Zároveň doplnil, že s účinnosťou od 1. júla 2006 nadobúda platnosť zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, ktorý ruší všetky doteraz platné oprávnenia pre výchovu a vzdelávanie pracovníkov v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, vydané Inšpekciami práce. Keďže pre ZZ LAVEX je táto činnosť jednou z prioritných, musí vypracovať nové žiadosti a prepracovať vzdelávacie projekty, ktorých súčasťou sú aj prevádzkové a bezpečnostné predpisy pre jednotlivé typy zariadení (lyžiarske vleky, snežné pásové vozidlá, zariadenia pre technické zasnežovanie atď.).

K uzneseniu č. 3/4/2004 C/2, týkajúceho sa organizácie tzv. malých Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov Miroslav Grešo uviedol, že v rámci tohtoročného podujatia doteraz prejavila záujem o prezentáciu spoločnosť Fuchs Oil Corp (SK), ktorá dodáva oleje a mazivá pre výrobcov lanovkových zariadení a snežných pásových vozidiel, ako aj ich prevádzkovateľov v rakúskych lyžiarskych strediskách.

K uzneseniu č. 2/1/2006, ktoré sa týka prípravy a organizačného zabezpečenia 35. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, informoval riaditeľ, že sa uskutočnilo roko-

vanie s obchodným riaditeľom Jasná Nízke Tatry a dohodil termín 24. a 25. október 2006, ako aj cenové relácie (ubytovanie, stravovanie) v hoteli Grand, v ktorom sa podujatie uskutoční.

K uzneseniu č. 3/1/2006 - zasadnutie hodnotiacej komisie k 2. etape kategorizácie lyžiarskych stredísk Slovenska sa uskutočnilo v máji v hoteli Boboty vo Vrátnej, na ktorom sa posúdili výsledky hodnotení prihlásených stredísk, sporné výsledky sa prerokovali a súčasne sa dohodol ďalší postup práce hodnotiacej komisie. Oficiálne vyhodnotenie 2. etapy kategorizácie sa uskutočnilo 6. júna 2006 v lyžiarskom stredisku Valčianska dolina.

Ostatné uznesenia boli splnené.

V ďalšom bode rokovania sa členovia predstavenstva venovali otázkam prípravy, témy a zabezpečenia odbornej konferencie v rámci októbrových Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov. Po dôkladnom zvážení tém, ktoré boli náplňou predchádzajúcich ročníkov, sa členovia predstavenstva a dozornej rady zhodli na tom, že najvhodnejšie bude pokračovať v konfrontácii medzi ochranou prírody a ďalším rozvojom zimných stredísk cestovného ruchu. Na tento účel treba zabezpečiť predovšetkým zástupcov mimovládnych organizácií v oblasti ochrany prírody, ktorí razantne negujú ďalšie rozširovanie služieb a ponuky lyžiarskych možností v existujúcich strediskách a zástupcov investorov, ktorí majú dlhodobu najväčšie problémy pri realizácii investičných zámerov v dobudovaní a skvalitňovaní služieb vo svojich lyžiarskych strediskách. Ostatné otázky technicko-organizačného zabezpečenia 35. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov sa uzatvoria na nasledujúcom rokovaní predstavenstva v septembri 2006.

Foto: M. Grešo



■ **Milanovi Sumkovi k životnému jubileu v mene predstavenstva blahoželal Ing. Ján Gavalier**



Členovia predstavenstva a dozornej rady sa zaoberali aj otázkou prípravy novelizácie technickej normy STN 01 8027 *Značenie zjazdových a bežeckých lyžiarskych tratí a trás*, ktorú aj v nadväznosti na novelizovaný zákon č. 544/2002 Z. z. o Horskej záchranej službe treba nevyhnutne zosúladiť so súčasnými potrebami a možnosťami značenia a zabezpečenia lyžiarskych tratí. Konštatovali, že sa zabezpečili súvisiace materiály, ktoré sa použijú pri novelizácii predmetnej normy a zároveň sa vypracúva nové obsahové členenie normy, keďže v porovnaní s pôvodnou normou bude nová norma rozšírená o problematiku zabezpečenia lyžiarskych tratí pred možnými úrazmi lyžiarov. Po vypracovaní základnej koncepcie normy zasadne pracovná skupina, aby posúdila a doplnila materiál do podoby, ktorá sa bude rozosielať na prídomienkové konanie zainteresovaným organizáciám.

V bode rôzne riaditeľ združenia informoval členov predstavenstva a dozornej rady o zámere zatepliť budovy sekretariátu ZZ LAVEX z dôvodov veľkých tepelných strát a nedostatočného temperovania pracovných priestorov v zimnom období. Predstavenstvo so zámerom súhlasilo a pri tejto príležitosti odporučilo aj výmenu okien, ktoré spôsobujú najväčší únik tepla.

Po rozhodnutí predstavenstva o prijatí nových členov a zrušení členstva organizáciám, ktoré o to požiadali, poďakoval Ján Gavalier prítomným za účasť na rokovaní a zasadnutí ukončil.

Po skončení oficiálnej časti prítomní zblahoželi členovia predstavenstva Milanovi Sumkovi k jeho životnému jubileu 50 rokov.

M. G.

ZUSAMMENFASSUNG

Im Juni 2006 fand im Skizentrum Jasenská dolina im Gebirge Große Fatra die zweite diesjährige Vorstandssitzung des Interessenverbandes LAVEX statt. Der Vorstand beschäftigte sich auch mit der Auswertung der II. Etappe der Kategorisation der Skizentren in der Slowakei, mit der Organisationsvorbereitung des 35. Jahrganges Der Tage der Seilbahnen und Skilifte, mit der Novellierung einiger Normen und Gesetze und mit weiteren aktuellen Fragen.

SUMMARY

In June 2006, in the ski resort Jasenská dolina in the Veľká Fatra mountains, this year's second meeting of the directorate board of LAVEX took place. The board dealt with the evaluation of the 2nd phase of the ski resort categorization in Slovakia, organizational preparations for the 35th year of The Days of Cableways and Ski-lifts, amendment of some standards and laws and other questions of interest.

Kvalifikačné skúšky spleťania lán

A ni sme sa nenazdali a už prešlo 5 rokov odvtedy, ako sme sa stretli pri posledných kvalifikačných skúškach spleťania a opráv oceľových šesťpramenných lán. Keďže osvedčenia, ktoré vydáva Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR majú platnosť päť rokov, bolo potrebné aj v tomto roku zorganizovať periodické skúšky spleťania a opráv oceľových šesťpramenných lán. Štátne kvalifikačné opakované skúšky museli opakovať dvaja účastníci, súčasne však boli prizvaní prvý raz aj ďalší záujemcovia, ktorí absolvovali v minulosti základný kurz a vykonávali pomocné práce pod vedením skúsených odborníkov s platným osvedčením.

Májový termín sme zvolili zámerné, pretože je už po zimnej sezóne a prevádzkovatelia v tomto čase ľahšie uvoľňujú svojich zamestnancov. Termín 29. – 31. máj 2006 sme zvolili po vzájomnej písomnej konzultácii so zástupcami ústredného orgánu štátnej správy, v danom prípade MDPaT SR a Úradom pre reguláciu železničnej dopravy, čo bolo jednou z podmienok pre zorganizovanie uvedeného školenia. Keďže niektorí starší pracovníci už túto činnosť nevykonávajú, na základe požiadaviek prevádzkovateľov OHDZ bolo potrebné zorganizovať súbežne s týmto termínom aj základný kurz spleťania a opráv šesťpramenných lán.

Ako to už býva pri obdobných druhoch školenia, ktoré sa konajú pod holým nebom, treba počítať aj s vrtochmi počasia. V prvý deň školenia počasie ako tak prišlo, ďalšie dni už bolo nestále s prehánkami. Napriek tomu sme všetky potrebné práce dokončili tak, aby sa odovzdali v požadovanej kvalite.

Samotné školenie sa vykonávalo na dvoch vzorkách lán priemerov 16 mm a 12,5 mm.

Veľkým prínosom bola praktická časť školenia, vedená za účinnnej spolupráce odborne spôsobilých pracovníkov. Na lanách sa urobili všetky druhy operácií, ktoré sa vykonávajú na dopravných lanách lanoviek a lyžiarskych vlekov. Samotná praktická časť prebiehala veľmi rýchlo a v požadovanej kvalite aj vďaka niektorým prípravkom a pomôckam. Na všetkých účastníkoch školenia bol badateľný veľký záujem naučiť sa aj nové pracovné postupy pri práci s lanami, aby si zo školenia odniesli čo najviac poznatkov.

Aby školenie prebiehalo v zmysle platných predpisov, MDPaT SR ako ústredný orgán štátnej správy odsúhlasilo program školenia, menovalo skúšobnú komisiu, ktorá veľmi pozorne sledovala a kontrolovala priebeh všetkých operácií, ktoré účastníci na dopravnom lane vykonávali. Práce na lanách, ktoré sa používajú pri zariade-

niach osobnej lanovej dopravy musia v prvom rade zohľadňovať bezpečnosť prepravovaných osôb. Zatiaľ ešte nevymysleli žiadny stroj, ktorý by vylúčil ručnú prácu, preto je veľmi dôležité pracovať zodpovedne. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že ide o činnosť časovo veľmi náročnú nielen z hľadiska samotného výkonu, ide aj o práce pred zložením dopravného lana z niekoľkých podpier, jeho stiahnutie a uvoľnenie z ťahu a, prirodzene, aj jeho uvoľnenie a naloženie na kladkové batérie podpier. Preto svetoví výrobcovia dopravných lán vyvíjajú stále nové lana, najmä z hľadiska predĺžovania lán, pretože každá práca s lanom znižuje jeho kvalitu a životnosť. Najnovšie trendy pri výrobe dopravných lán používaných v lanovej doprave namiesto prameňov duší z prírodných materiálov, prípadne z polypropylénových vlákien, používajú vo väčšej miere kompaktné duše (platová tyč), ktoré veľmi výrazne znižujú predĺžovanie dopravných lán, čím sa zvyšuje ich kvalita a životnosť.

Už pri predchádzajúcich periodických skúškach sme samotné školenie vždy začínali teoretickými prednáškami, ktoré pokračovalo praktickou časťou, napokon účastníci školenia absolvovali písomnú časť spojenú s doplňujúcimi otázkami členov skúšobnej komisie. Až potom skúšobná komisia vyhodnotila jednotlivých účastníkov školenia. Tak tomu bolo aj teraz.

Samotné periodické kvalifikačné skúšky úspešne absolvovali 2 účastníci a 4 pracovníci, ktorí v minulosti už absolvovali základný kurz, pričom sme využili skutočnosť, že sa nám hlásili aj noví záujemcovia, ktorí absolvovali základný kurz. Aj oni sa oboznámili s prácami, ktoré sa vykonávajú pri skracovaní dopravných lán používaných na lyžiarskych vlekoch, osobných a nákladných lanovkách. Ako perličku uvádzam, že po prvý raz sa na tomto podujatí zúčastnil aj pracovník Lesníckej fakulty TU zo Zvolena, aby v budúcnosti mohol vykonávať zapletanie lán na lesníckych lanovkách.

Pri záverečnom hodnotení, tak zo strany štátnych orgánov, ako aj samotných účastníkov, sa zdôrazňovala potreba organizovania takýchto druhov školení, a to nielen pre získanie ďalších nových vedomostí, ale aj pre vzájomné odovzdávanie si skúseností z praxe jednotlivými účastníkmi.

Vďaka úzkej spolupráci so spoločnosťou Jasná – Nízke Tatry možno konštatovať, že školenie prebehlo bez akýchkoľvek nedostatkov a všetky práce sa vykonali zodpovedne a kvalitne. Na záver chceme poďakovať všetkým, ktorí sa akoukoľvek dobrou radou, nápadom či upozornením pomohli na úspešnom priebehu školenia.

Ivan Dzurík

Základný kurz zalievania koncoviek a lán kovom

Na základe požiadavky našej členskej organizácie sme usporiadali základný kurz pre



piatich pracovníkov nákladnej lanovky z Lietavskej Lúčky, ktorí budú v budúcnosti vykonávať na svojej lanovke práce spojené so zalieváním koncoviek a lán kovom.

Keďže vstupom Slovenska do EÚ stále prichádzajú aj v tejto oblasti do platnosti nové zákonné nariadenia a technické normy, uvedené školenie, praktické skúšky a písomné testy sme prispôbili novým technickým predpisom, najmä novej STN EN 13411-4 *Zakončenie oceľových lán. Bezpečnosť. Časť 4: Upevňovanie lana v koncovke kovom a živivicou.*

Školenie sa uskutočnilo v dňoch 23. a 24. mája 2006 v Demänovskej doline pri údolnej stanici sedačkovej lanovky Koliesko – Luková.

Školenie je v porovnaní s inými špecifické v tom, že musí byť pripravených veľa pomôcok a materiálov, aby sa práce mohli vykonať v požadovanej kvalite. Samozrejme, pri takýchto a obdobných školeniach, kde sa pracuje s vysokými teplotami a otvoreným ohňom, bolo potrebné venovať náležitú pozornosť bezpečnosti pri práci pri všetkých operáciách. Preto treba poďakovať účastníkom za to, že sa nevyškylot ani jeden prípad, hoci iba drobného poranenia.

Na úvod školenia boli účastníci informovaní a oboznámení s novými právnymi predpismi, ktoré sa vzťahujú na oblasť zalievania koncoviek a lán kovom a živivicou. Potom ich už čakali praktické ukážky a skúšky. Pri záverečnom hodnotení samotní účastníci i členovia skúšobnej komisie zdôrazňovali permanentnú potrebu opakovania takýchto stretnutí pre ďalšie obohatenie skúseností a praktických návykov.

Vďaka patrí všetkým, ktorí pomáhali pri úspešnej organizácii školenia. ■

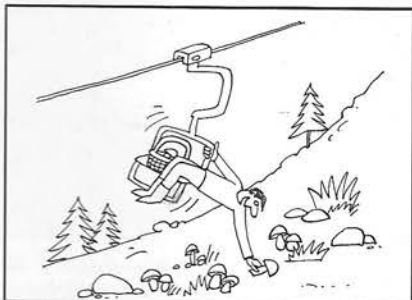
Ivan Dzúrik

LANOVKA NA HRAD V BRATISLAVE ASI NEBUDE

Pred časom bývalý župan Bratislavského kraja LUBO ROMAN prišiel s návrhom vybudovať lanovku, ktorá by spájala Bratislavský hrad na Hradnom kopci s nábrežím Dunaja. Jeho nástupca, súčasný predseda Bratislavského samosprávneho kraja, VLADIMÍR BAJAN však tento návrh odmietol s odôvodnením, že krajská samospráva má problémy s financovaním základných funkcií a nemôže takýto zámer realizovať.

Ak by však o vybudovanie lanovky prejavil záujem niektorý súkromný investor, kraj mu v iniciatíve brániť nebude.

Predbežne sa však takýto investor ešte nenašiel...



Oznamy a informácie

Čo s demontovanými horskými dopravnými zariadeniami?

V predchádzajúcom čísle časopisu (Lavex info 2/2006) sme informovali o problémoch, ktoré vznikajú pri výstavbe lanoviek a vlekov s použitou technológiou. Informovali sme aj o tom, aký je súčasný právny stav vo vzťahu k už platnej smernici 2000/9/ES.

Opäť konštatujeme, že bezpečnosť staronových a premiestňovaných zariadení vyvoláva v budúcich prevádzkovateľov obavy, preto je potrebné venovať im osobitnú pozornosť. Výbor IARM (International Association of Ropeway Manufacturers) pripravil koncept smernice, z ktorého vyberáme podstatné body.

Právny stav

Cieľom právneho stavu je dosiahnuť, aby smernica 2000/9/ES, ktorá nadobudla právoplatnosť 3. mája 2004, sa vzťahovala aj na znovu namontované staré zariadenia.

Pokiaľ dôjde na týchto zariadeniach k podstatným zmenám typového označenia, výmene hlavných častí a zabezpečovacích zariadení, musia všetky zmeny spĺňať podmienku článku 3. odseku 1 smernice 2000/9/ES. Právny stav je podmienený požiadavkou prevádzkovateľov, ktorí pri rozširovaní a prestavbe stredísk hľadajú lacnejšie riešenie využitia starších technológií.

Cieľová predstava smernice

- návrh jednotlivých požiadaviek pre vlastný trh, resp. krajinu s prispôbením spôsobu montáže starých zariadení (demontáž, kontrola, preskúšanie, montáž, prevádzka, údržba),
- určenie jednotlivých kritérií pre všeobecnú použiteľnosť a možnosť inovácie starého zariadenia,
- jednotné analýzy rizík a jednotný rizikový manažment.

Prítom treba pozornosť venovať trom úrovňam:

Kritériá opätovného použitia

Posudok stavebných častí na mieste pôvodného použitia pred demontážou zariadenia, následná inovácia, resp. oprava častí, prípadne ich vyšrotovanie, údržba a možnosti skladovania.

Spôsob spätného použitia

Výkresy, technická špecifikácia, inovácia, záťažová skúška, odovzdanie.

Prevádzka

Predpisy pre údržbu namontovaného zariadenia.

Motiváciou pre všetky krajiny je povinnosť zakotviť smernicu 2000/9/ES do národných zákonov. Navrhovaná smernica má platiť pre lyžiarske vleky, neodpojiteľné lanovky a jednonosové lanovky s odpojiteľnými závesmi.

Smernica ďalej vymedzuje pojmy:

- montáž starého zariadenia,
 - použiteľnosť starého zariadenia.
- V kritériách pre posúdenie požadovaných predpokladov opätovnej montáže starého zariadenia sú určené tieto technické podmienky:

Vek zariadenia a predpokladaná životnosť dielcov

Zásadne nemajú zariadenia a dielce byť staršie ako:

- vleky: maximálne 20 rokov
- pevné sedačky: maximálne 15 rokov
- jednonosové lanovky s odpojiteľnými závesmi: maximálne 12 rokov.

Konštrukčné, prevádzkové a podklady pre údržbu

Musia byť známe nasledujúce podrobnosti:

- Dátum výroby vrátane dokumentácie, špecifikácia zariadenia vrátane situačných výkresov a profilu trate, max. zaťaženie.
- Vykonané zmeny na zariadení.
- Prevádzkové udalosti.
- Spôsob údržby.

Pred montážou je potrebné vyhotoviť písomnú analýzu silných a slabých miest, ako aj možnosti ohrozenia.

Demontáž, kontrola, uvedenie do prevádzky, prípadne požadované opravy, skladovanie a doprava sa musia uskutočniť pod dohľadom zodpovedného pracovníka výrobcu, ktorý určí postup. Stanovený postup musí obsahovať minimálne:

- rozsah skúšok,
- metódu skúšok,
- kritériá pre zošrotovanie.

V ďalšej časti bude smernica obsahovať

- právne kritériá v zmysle článku 1 odseku 4 smernice 2000/9/ES,
- posúdenie stavu a technických predpisov so súčasným požadovaným stavom,
- určenie podstatných zmien na zariadení alebo na označených častiach,
- spôsob certifikácie a potvrdenie pôvodu použitých častí,
- rozsah technických podkladov,
- bezpečnostnú analýzu,
- spôsob aktualizácie technických podkladov,
- určenie zodpovedných osôb za montáž,
- maximálne možné zaťaženie dielcov,
- určenie dielcov, ktoré nie je možné znovu použiť,
- určenie manažmentu kvality.

Pre oblasť prevádzky budú určené postupy a metódy kontroly a údržby.

Všetky namontované zariadenia sa v zmysle normy 1 709/2002 musia každých 5 rokov, prípadne po 7500 prevádzkových hodinách podrobiť špeciálnej kontrole. Uvedené skutočnosti sú základným materiálom pre spracovanie konečného znenia smernice. Členské štáty EÚ prostredníctvom svojich zástupcov v OITAF budú smernice pripomienkovať a dopĺňať. Akonáhle bude smernica dopracovaná, budeme vás prostredníctvom nášho časopisu informovať. ■

Ing. Dušan Mikloš,
Termont Martin



Aplikačná príručka k Direktíve 2000/9/ES

Direktíva Európskej únie 2000/9/ES Európskeho parlamentu a rady z 20. marca 2000, ktorá sa týka inštalácie lanoviek určených na prepravu osôb, je produktom *Nového prístupu* k legislatívnym postupom, ktorý zabezpečuje zavádzanie rozsiahlych právnych mechanizmov na základe *nevyhnutných požiadaviek*, ktoré zabezpečujú vysokú úroveň ochrany cestujúcich.

Zodpovednosť štátnych a verejných orgánov sa tým obmedzuje na najzákladnejšie aspekty, pričom podnikateľským subjektom umožňuje široké pole pôsobnosti pri naplňaní svojich povinností a záväzkov.

Mechanizmus je doplnený o definície štandardných postupov pre vytváranie zhody s nevyhnutnými požiadavkami. Tieto postupy sa nazývajú moduly a obsahujú predovšetkým procedúry, ktorými sa riadi uvádzanie produktov na trh. Ďalej špecifikuje nezávislé právnické osoby označované ako autorizované osoby. Táto metóda je známa ako *globálny prístup*, pretože dané procedúry zastrešujú všetky typy produktov.

Aplikačná príručka k *direktíve* vo svojich úvodných ustanoveniach zdôrazňuje viaceré špecifické aspekty, ktoré vyplývajú zo skutočnosti, že lanovky nie sú konvenčným produktom. Kombináciou konfiguračných prvkov, ktoré umožňujú integráciu lanovky v danom prostredí, predstavujú lanovky neoddeliteľne spojeným spôsobom tak infraštruktúru, ako aj dopravný prostriedok. Pri klasických formách dopravy je ľahké odlišiť infraštruktúru (cesta, železnica, prístavy alebo letiská) od prepravného vozidla, ktoré sa môže pohybovať medzi úsekmi infraštruktúry bez väčších problémov. Vozne lanovky (kabíny, sedačky) nemajú vlastný zdroj energie a pohonu, preto nemôžu fungovať mimo príslušnej inštalácie.

Hlavným rozlišujúcim aspektom týchto inštalácií je integrácia lanovky v určitom prostredí, čo znamená pre členské krajiny voľnú ruku pri tvorbe vlastných pravidiel rozvoja daného prostredia a tvorbe schvaľovacích a prevádzkových procedúr, zatiaľ čo *direktíva* reguluje aspekty priemyselnej výroby a príslušný trh s odkazom na zdvojené prvky bezpečnostných komponentov a pod-systémov.

Direktíva bola vytvorená pre zaistenie bezpečnosti a voľného pohybu komponentov lanovky prostredníctvom harmonizácie bezpečnosti cestujúcich a požiadaviek ochrany. Dva základné ciele *direktívy* sú bezpečnosť pasažierov a vytvorenie jednotného spoločného trhu. Cieľom príručky je poskytovať referenčný zdroj informácií tak pre komerčných prevádzkovateľov, ktorí sa snažia o vstup na jednotný trh, ako aj pre kompetentné regulačné orgány, nenahrádza však ani nedoplnia *direktívu*, ktorá ostáva jediným záväzným právnym nástrojom.

Direktíva je zameraná na hlavný predmet záujmu trhu, teda na technologické zariadenia. Prvky infraštruktúry a stavebné prvky sú odlišené od technologického zariadenia. Rozdiel v prístupe je dôležitý a oprávnený, nakoľko príslušné trhy majú veľmi málo spoločných znakov. Napríklad infraštruktúra sa buduje a monitoruje na mieste v určitom prostredí, zatiaľ čo technologické zariadenie vždy sprevádzajú rôzne dokumenty – konkrétne certifikáty o zhode s príslušnými požiadavkami. Napriek tomu niektoré bežné princípy bezpečnosti ostávajú v platnosti.

Požiadavky na osobnú bezpečnosť, životné prostredie, zákaznicke služby atď. sú také, že dobrovoľné uplatňovanie noriem pri absencii prísneho právneho rámca by nebolo postačujúce. Preto je účelom *direktívy* vytvoriť podmienky, ktoré vedú k utvoreniu jediného trhu v oblasti bezpečnostných komponentov a pod-systémov pre lanovky. Predovšetkým malým a stredným podnikateľom to umožní prístup na trhy EÚ.

Aplikácia harmonizovaných noriem podľa *direktívy* nového prístupu umožňuje deklarovať zhodu s nevyhnutnými požiadavkami, a to bez ďalšieho zvláštneho zdôvodnenia. Môže však byť predložený aj iný konkrétny dôkaz (štúdia o bezpečnosti, iné normy, skúšky atď.), vďaka ktorému bude nastolená zhoda danej inštalácie s predmetnými požiadavkami. Európska únia definovala nevyhnutné bezpečnostné požiadavky ako východisko a základ pre vytvorenie jednotného trhu. Členské štáty musia monitorovať trh s komponentmi a pod-systémami a naďalej niesť zodpovednosť za bezpečnosť inštalácie postavenej na ich území. Preto je potrebné zaviesť náležité ochranné opatrenia, ktoré umožnia členským štátom vykonávať svoje povinnosti a dovoliť komisii preskúmať odôvodnenosť opatrení, ktoré prijímajú národné monitorovacie orgány.

Národné orgány zostávajú zodpovedné za bezpečnosť inštalácií na svojom území a ponechávajú si pre tento účel dostatočné právomoci (autorizácia, schvaľovanie pre nové inštalácie, inšpekcia a prípadné zastavenie prevádzky existujúcich inštalácií). V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že integrácia pod-systémov, ktoré vyhovujú príslušným nevyhnutným požiadavkám, nemusí nevyhnutne znamenať to, že samotná inštalácia vyhovuje týmto nevyhnutným požiadavkám.

Direktíva nezastrešuje prevádzku ani údržbu konkrétnych inštalácií, ale vo fázach ich konštrukcie, výroby a výstavby treba brať do úvahy udržateľnosť a prevádzkovateľnosť inštalácií. Keďže tento aspekt v podstate závisí od konfigurácie jednotlivých inštalácií, treba preskúmať tieto obmedzenia v každom jednotlivom prípade.

V mnohých inštaláciách môžu sa použiť komponenty a pod-systémy, ktoré boli posúdené rôznymi autorizovanými osobami. Samozrejme, veľmi dôležité je, aby hodnotenia boli dostatočne jednotné a mohli tak preukázať kompatibilitu, príp. nekompatibilitu, aby nastala potrebná dôvera vo vykonané práce, vďaka ktorej sa predídne prestopom a duplikácií činností, čo by inak malo za následok omeškanie, dodatočné náklady a zmätky.

V spojení s členskými štátmi sa príslušná komisia podujala vytvoriť úzku spoluprácu medzi autorizovanými osobami s úmyslom zabezpečiť zásadnú technickú aplikáciu postupov posudzovania zhody.

Pre tento cieľ sa autorizované osoby v rámci *direktívy* stretávajú, koordinujú svoje aktivity

a vyvíjajú ucelené a spojené metódy, aby boli všetky ich skúmania a zisťovania založené na rovnakých technikách a produkovali porovnateľné výsledky.

Podrobnejšie bude možné oboznámiť sa s jednotlivými ustanoveniami *direktívy* v Aplikačnej príručke, ktorú v závere tohto roka vydá Slovenský ústav technickej normalizácie. ■

M. G.

Výhradné zastúpenie firmy Michálek, s. r. o. na Slovensku

Vmáji 2006 uzatvorila firma Michálek Chrudim, český výrobca lyžiarskych vlekov, dodávateľ repasovaných lanových dráh a výhradný zástupca firmy Brandauer GmbH pre dodávky letných bobových dráh s **Dr. Jánom Šebom** v krásnom prostredí slovenských hôr **zmluvu o výhradnom zastúpení pre teritórium Slovenskej republiky** na predaj výrobkov a služieb firmy Michálek (nové lyžiarske vleky, repasácia starších lyžiarskych vlekov a lanových dráh atď.).



■ Dr. Ján Šebo

Už niekoľko rokov sa firma Michálek snažila stabilizovať svoju pozíciu v oblasti predaja lyžiarskych vlekov a lanových dráh na slovenskom trhu. V rokoch 2003 – 2005 firma dodala na Slovensko tri nové lyžiarske vleky vlastnej výroby (LV Single a LV Double – Max pre areál Pavčina Lehota, LV Double pre areál Kálnica), uskutočnila repasáciu dvoch starších lyžiarskych vlekov (Bezovec a Pezinská Baba) a dodala tri lyžiarske vleky s nízkym vedením lana typu Kindle (Oščadnica, Oravský Podzámok, Kubínska hoľa).

Ďalším krokom pre rozšírenie obchodných aktivít bolo vytvorenie obchodného zastúpenia firmy na Slovensku. Výhradným obchodným zástupcom našej firmy sa stal **Ján Šebo**, dlhoročný vedúci pracovník lyžiarskeho areálu Pezinská Baba a od roku 2005 spolujateľ lyžiarskeho areálu Žiarce Pavčina Lehota v Nízkych Tatrách. Ján Šebo má bohaté praktické skúsenosti v oblasti výstavby a modernizácie už zabehnutého strediska, akým je lyžiarsky areál Pezinská Baba, ale aj vo výstavbe úplne nového lyžiarskeho strediska, akým je areál Žiarce Pavčina Lehota. Veľkým pozitívom pre našu firmu je, že Ján Šebo má osobné skúsenosti s výstavbou a využívaním našich lyžiarskych vlekov.

Vážení slovenskí zákazníci, verím, že naša spolupráca s Jánom Šebom plne uspokojí vaše požiadavky. ■

Kontakt:
www.lyzarskevleky.cz

Michálek, s. r. o.,
Chrudim



XIV. medzinárodná konferencia:

Výskum, výroba a použitie ocelových lán a dopravníkov

Vieroslav Molnár, Gabriel Fedorko, Ján Boroška *1

V dňoch 17. – 20. októbra 2006

sa v hoteli Permon vo Vysokých Tatrách už po štrnásty raz stretnú účastníci

medzinárodnej konferencie *Výskum, výroba a použitie ocelových lán*

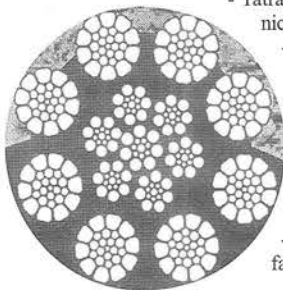
a dopravníkov, nad ktorou prevzal záštitu rektor Technickej univerzity v Košiciach Dr.h.c. prof. Ing. Juraj Sinay, DrSc. Konferenciu organizuje Technická univerzita v Košiciach Fakulta BERG, Katedra logistiky a výrobných systémov Matador Púchov, Divízia dopravných pásov.

Ako už z názvu vyplýva, tematické zameranie konferencie bolo oproti predchádzajúcim ročníkom rozšírené o oblasť pásovej dopravy.

Bohatá história konferencie sa začala písať v roku 1974, keď sa v dňoch 16. – 18. 4. 1974 v Piešťanoch, v hoteli Magnólia, uskutočnil jej prvý ročník za účasti 105 odborníkov pôsobiacich v oblasti ocelových lán. Z hľadiska histórie konferencie je potrebné spomenúť tiež rok 1994, kedy sa konferencia uskutočnila prvý raz v hoteli Permon vo Vysokých Tatrách. Predbežne posledný 13. ročník konferencie sa konal v roku 2004 pri príležitosti 30. výročia konania prvej konferencie. V priebehu tridsiatich rokov sa na spoluorganizovaní okrem Katedry logistiky a výrobných systémov podieľali aj viaceré firmy a organizácie:

- Dom techniky v Košiciach
- Lana Vamberk, Česká republika
- Drôtovňa Hlohovec
- DaD Miškolec, Maďarsko
- Elaskon Drážďany, Nemecko
- Katedra transportu linového, AGH Krakov, Poľsko

- Vědecko-výzkumný uhelný ústav Ostrava-Radvanice, Česká republika
- ZZ LAVEX, Litovský Mikuláš
- Slovenský banký úrad Bratislava
- Slovenská banká spoločnosť, Banská Bystrica
- Zväz baníctva, ťažobného priemyslu a geológie, Bratislava
- Ferrost Košice
- Demolex Čečejevce
- Transmetal Nová Dubnica



- Tatranské lanové dráhy, Tatranská Lomnica
- Regionálne centrum skúšobníctva, Košice
- Inkrusta Hulín, Hlohovec
- Závodná pobočka ČSVTS Baníckej fakulty, Košice
- Fakulta BERG TU v Košiciach
- Katedra náuky o materiáloch Hutníckej fakulty TU v Košiciach
- Výskumné laboratórium Baníckej fakulty, Košice.

Súčasťou každého ročníka konferencie je aj bohatý kultúrno-spoločenský program. Účastníci navštívili Drôtovňu Hlohovec, DaD Miškolec, vyviezli sa lanovkou na Skalnaté Pleso, Lomnický štít. Mnohí z účastníkov poznajú Múzeum lipovskej dediny v Pribyline. V roku 1978 navštívili účastníci konferencie Medzinárodný strojársky veľtrh v Brne. Veľmi kladný ohlas mali celodenné výlety do Demänovskej doliny v roku 2000, kedy účastníci navštívili Demänovskú jaskyňu a vyviezli sa lanovkou na Chopok. Za spolupráce AGH Krakov časť účastníkov 10. konferencie v roku 1998 navštívila známe poľské stredisko Krynica. Účastníci 12. konferencie v roku 2000 splavili na pltiach Dunajec a potom absolvovali príjemné posedenie s pohostením a hudbou. Obsah kultúrno-spoločenských akcií, uskutočnených v rámci 14. ročníka konferencie je zahalený rúskom tajomstva.

Na každej z uskutočnených konferencií prijali účastníci závery zamerané na riešenie problematiky ocelových lán:

- odporúčanie na zmenu legislatívy, najmä na kontroly lán
- komplexné sledovanie životnosti ocelových lán na dopravných zariadeniach a ďalšie odporúčanie vhodných konštrukcií
- zvyšovanie kvality materiálov použitých na výrobu ocelových lán, najmä ocelových drôtov
- zlepšiť informovanosť užívateľov ocelových lán o najnovších poznatkoch výroby a výskumu s ocelou, používať laná s vyššími úžitkovými vlastnosťami
- zaoberať sa problematikou vhodných konštrukcií lán pre ťažné zariadenia pracujúce v hlbokých šachtách
- riešiť otázky súvisiace s kritériami pre odkladanie ocelových lán
- vytvárať podmienky pre nedeštruktívnu kontrolu ocelových lán
- zamerať sa na vývoj a výskum nových, technicky progresívnych konštrukcií ocelových lán
- odstraňovať disproporcie a zosúladiť existujúce predpisy a normy s európskou legislatívou.

Určite podobné dôležité závery prijmu účastníci aj na tohtoročnej medzinárodnej konferencii v hoteli Permon v dňoch 17. – 20. októbra 2006.

*1 doc. Ing. Vieroslav Molnár, Ph.D., Ing. Gabriel Fedorko, Ph.D., prof. Ing. Ján Boroška, CSc.,

Fakulta BERG TU v Košiciach, Katedra logistiky a výrobných systémov, Park Komenského 14, 043 84 Košice, Slovenská republika. Tel.: +421 55 6023143, Fax: +0421 55 6331753, e-mail: vieroslav.molnar@tuke.sk, gabriel.fedorko@tuke.sk, jan.boroska@tuke.sk.



VIII. medzinárodný veľtrh horských technológií InterMountain 2006

3. – 4. 10. 2006

Špindlerov Mlyn

- Vojenská zotavovňa Bedřichov

Dňa 3. 10. 2006

sa v modernej

tenisovej hale Vo-

jenskej zotavovne

Bedřichov v Špin-

dlerovom Mlyne

otvorí už 8. ročník

veľtrhu horských

technológií Inter-

Mountain, uspo-

riadateľom ktorého

je Svaz provo-

zovateľů lanovek a vleků ČR, česká partner-

ská organizácia Zájmového združenia pre-

vádzkovateľov lanoviek a lyžiarskych vle-

kov na Slovensku LAVEX.

Český veľtrh InterMountain (IM) je brat-

om slovenského Interlavexu. Uskutočňuje

sa tiež každé dva roky, na základe dohody

Svazu provozovateľů lanovek a vleků (SPLV)

so ZZ LAVEX sa strieda so slovenským veľ-

trhom a usporadúva sa v párných rokoch. Prvý

ročník veľtrhu sa uskutočnil už pred štrnás-

timi rokmi, v novembri roku 1992 v hoteli

Horizont v Peci pod Sněžkou. Ďalšiemu ro-

čníku rozrastajúceho sa veľtrhu už tento hotel

nestačil, preto sa InterMountain preniesol

do Špindlerovho Mlyna, kde sa našli vhodné

priestory najskôr v hoteli Horal, v ďalších

rokoch v klimatizovaných tenisových halách

Harmony Club hotela.

Napriek tomu, že návštevníci tohto luxu-

sneho ubytovacieho zariadenia považujú jeho

priestory za dokonalé, vedenie hotela sa roz-

hodlo pre rekonštrukciu práve na jeseň tohto

roka. Preto boli pracovníci kancelárie SPLV

nútení hľadať iné miesto s vyše tisícovkou

metrov vnútornej výstavnej plochy. Na-

šťastie, nebolo treba chodiť ďaleko, a tak sa

tohtoročný InterMountain presúva len o

niekoľko sto metrov ďalej, do tenisovej haly

Vojenskej zotavovne Bedřichov.



■ Jiří Bělunek - predseda SPLV ČR



■ Účastníci konferencie pri návšteve Demänovskej ľadovej jaskyne



Klimatizovaná hala Vojenskej zotavovne Bedřichov, v ktorej sa bude konať tohtoročný veľtrh, ponúka vystavovateľom IM 2006 rovnaký priestor pre vnútorné expozície, na aký boli zvyknutí, teda približne 1 200 m². V okolí hotela a na vonkajšom tenisovom dvorci je dostatok miesta pre atraktívne vonkajšie expozície, ktoré tradične predstavujú stroje na úpravu lyžiarskych tratí, snežné skútre, systémy technického zasnežovania, komunálnu techniku, posuvné koberce, vybavenie pre detské lyžiarske školy atď. Navyše, hotel sa nachádza vo veľmi malebnom prostredí, ktoré pripomína kúpeľný park - prechádzka medzi exponátmi bude teda nielen užitočná, ale aj príjemná.

Vo vnútornej hale bude 57 veľtrhových stánkov s plochou od 4 do 31 m². SPLV môže s potešením oznámiť, že už v mesiaci júl boli všetky obsadené. Na prezentáciu svojich výrobkov sa prihlásili výrobcovia a obchodné zastúpenia výrobcov lanových dráh a lyžiarskych vlekov, systémov technického snehu a jeho príslušenstva, snežných pásových vozidiel, snežných skútrov a štvorkoliek, komunálnej a záhradnej techniky, automatických odbavovacích systémov, zariadení pre voľný čas a doplnkové vybavenie pre lyžiarske areály, ako sú letné bobové dráhy, snowtubing, horské minikáry, kolobežky, slalomové tyče, doplnky pre detské lyžiarske školy, ochranné prvky a pod.

Na predchádzajúcom ročníku veľtrhu InterMountain sa zúčastnilo 120 českých a zahraničných firiem a navštívilo ho 3 800 prevažne odborných návštevníkov. Veľký záujem firiem o účasť na veľtrhu InterMountain 2004, množstvo uzatvorených kontraktov, narastajúci počet vystavovaných exponátov i vysoká návštevnosť odbornej verejnosti nás presvedča o tom, že IM si získal v strednej Európe veľmi dobrú pozíciu. Preto veríme, že tohtoročný veľtrh bude rovnako úspešný ako predchádzajúci.

Radi by sme privítali aj početnú návštevu slovenských kolegov, obdobnú, akou bola česká návštevnosť na vlnajšom jesennom veľtrhu Interlavex. Pozvánky na Slovensku sa distribuujú prostredníctvom ZZ LAVEX, možno si ich tiež stiahnuť z internetových stránok SPLV na adrese www.infohory.cz. Pre viacdenných návštevníkov je pripravené ubytovanie v útulnom hoteli Barbora v centre Špindlerovho Mlyna, neďaleko veľtrhových priestorov. Súčasťou veľtrhu je aj tradičný raut, kde sa, ako je dobre známe, česko-slovenské profesijné vzťahy utužujú najlepšie.

Milí slovenskí kolegovia, srdečne vás pozývame na stretnutie v Špindlerovom Mlyne v dňoch 3. - 4. 10. 2006. Radi vás opätovne uvidíme. ■

Svaz provozovatelů lanovek a vleků ČR

VIII. InterMountain

Vplyv lyžovania na prírodné prostredie chránených území

Vzhľadom na to, že väčšina chránených území (osobitne národných parkov) sa nachádza v horských oblastiach, okrem záujmu ochrany prírody tu existuje veľký rekreačný potenciál s predurčením na zimné športy, vrátane zjazdového lyžovania.

Problematika budovania, rozvoja, resp. obnovy lyžiarskych stredísk v chránených územiach pri nás však so sebou mnohé vedľajšie, ziaľ, spravidla negatívne vplyvy. Aj územie nášho najstaršieho národného parku (TANAP) nie je v tomto smere výnimkou, na jeho území sa nachádza niekoľko lyžiarskych stredísk so zámerom ich ďalšieho dobudovania (Tatranská Lomnica - Skalnaté Pleso - Lomnické sedlo; Starý Smokovec - Hrebienok; Štrbské Pleso - Solisko; Zverovka - Spálená).

Pre potreby manažmentu chráneného územia je dobré si uvedomiť fungovanie lyžiarskeho strediska ako antropického systému, ktorý v prírodnom prostredí má určité nároky nielen na vstupy, produkuje aj výstupy spojené s lokalizáciou a samotnou prevádzkou lyžiarskeho strediska. S výstavbou lyžiarskych zariadení súvisia požiadavky na vstupy. V prvom rade ide o záber pôdy. Väčšinou ide o plochy (lesné, trvalé trávne porasty, ako aj ostatné) navrhované na trvalé alebo dočasné vyňatie pre výstavbu objektov, príjazdových komunikácií, parkovísk, trafostaníc, akumulačných nádrží a inžinierskych sietí. Sedačkové lanové dráhy si vyžadujú priestorové nároky, s ktorými je spojené odlesnenie. V súvislosti s realizáciou zámeru Tatranských lanových dráh v oblasti Tatranskej Lomnice sa predpokladá so záberom lesného pôdneho fondu pre zjazdové trate na výmere 120 ha. Vzniká potenciálne erózne ohrozenie pôdy tečúcou vodou. Terénne úpravy a protierózne úpravy sa dajú čiastočne aplikovať použitím biotextílií, ktoré pomáhajú stlmiť odnos vrchnej vrstvy pôdy a umožňujú prirodzené zatravnenie pôvodnými druhmi. Vo väčšine prípadov sú zámery situované v chránených územiach a ich ochranných pásmach s druhým až piatym stupňom ochrany - navyše v navrhovaných územiach európskeho významu, resp. vtáčích územiach s výskytom prioritných druhov a biotopov národného a európskeho významu. Vznikajú nároky na odber technologickej i pitnej vody.

Vzhľadom na to, že v zimnej prevádzke dnes už uvažujeme v čase nedostatočnej snehovej pokrývky o technickom zasnežovaní zjazdových tratí, vznikajú značné nároky na technologickej vodu, ktorá sa odoberá z povrchových vodných zdrojov. Voda sa privádza privodným potrubím

do akumulačnej nádrže, odtiaľ do technologickejho objektu (čerpacie stanice) a potom potrubím na jednotlivé zjazdovky. Dôležitým predpokladom odberu vody je zachovanie minimálneho sanitárneho prietoku, ktorý zabezpečuje priaznivé podmienky života vodných organizmov. Pre približný výpočet spotreby vody môžeme uvažovať so spotrebou 6 l vody za 1 sekundu na 1 snehové delo, čo znamená, že za 10 hodín prevádzky spotrebuje 216 m³ vody. Pri prevádzke strediska, samozrejme, vznikajú nároky na pitnú vodu v súvislosti s potrebami obslužného personálu a poskytovanými službami, vrátane sociálnych zariadení. Prevádzkou zariadení zákonite vznikajú výstupy.

Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby sú najmä pohyby mechanizmov, doprava materiálu a manipulácia s ním, prelety vrtuľníka a činnosť stavebných mechanizmov. Počas prevádzky strediska je najdôležitejším zdrojom znečistenia ovzdušia najmä zvýšená dopravná záťaž, ktorá sa dá do istej miery eliminovať zavedením záchytného parkoviska, resp. vybudovaním systému kyvadlovej prepravy. Pri prevádzke zariadení vznikajú odpadové splaškové vody a odpady.

Pri výstavbe a samotnej prevádzke strediska je zdrojom hluku najmä doprava návštevníkov, prevádzka dopravných zariadení, činnosť mechanizmov pri zasnežovaní a úprave lyžiarskych svahov, ruch návštevníkov či prelety vrtuľníkov pri eventuality záchraných akciách. Pri snehovaní dele výroba udáva hodnotu hluku 68 - 78 dB (A). K priamym zásahom môže dochádzať aj úpravou zjazdoviek, najmä úpravami zjazdoviek za nepriaznivých snehových podmienok. Pod zhutnenou vrstvou snehu môže dochádzať k zmenám tepelného režimu pôdy, ktorá tu premrzá do väčších hĺbok ako pod nezhutneným snehom, a preto v citlivom jarnom období zamrznuté podložie bráni vsakovaniu vody, čím sa môže stať povrchová vrstva pôdy náchylnou na pôdotok.

Výstavbou lyžiarskych stredísk dochádza k zmene podmienok prostredia, ktoré vyvolávajú oproti pôvodnému stavu zvýšenú návštevnosť územia počas zimnej sezóny (exhaláty, odpady, poškodzovanie vegetačného krytu). Návrhy by preto mali sledovať ekologickú únosnosť prostredia, ktorá je daná zraniteľnosťou hrominového prostredia reliéfu, povrchových a podzemných vôd, pôd, ovzdušia, vegetácie, živočíšstva a ich biotopov. Okrem ekologickej únosnosti je dôležitým faktorom vyhodnotenie technickej únosnosti prostredia, ktorá vyjadruje prípustný počet lyžiarov na svahu a priepustnosť zjazdoviek.

Oba tieto parametre sú závislé od parametrov zjazdovky, a to najmä jej rozmerov a sklonu. Metodikou vyvinutou testovaním alpských zjazdoviek sa zistilo, že nároky na miesto dominantne ovplyvňuje sklon svahu, omnoho menší vplyv na



tento parameter má šírka svahu a výkonnosť lyžiara. Priepustnosť je však silne ovplyvňovaná kvalitou lyžiarov. Z hodnotenia by mali vyplývať projektované kapacity dopravných zariadení. Pri sklone 40 % bola vypočítaná priemerná priepustnosť zjazdovky od 14 po 32 osôb na 1 m šírky zjazdovky za 1 hodinu podľa kvality lyžiarov. Minimálny priestor na 1 osobu sa pri tomto sklone blíži k ploche 300 m². Výstavba novej sedačkovej lanovej dráhy Poma typu Phoenix 4 s prepravnou kapacitou (750) 675 os/h v lokalite Štrbské Pleso – Solisko, ktorá nahradila pôvodnú sedačkovú lanovú dráhu Transporta v roku 2002 spôsobila, že zmenou technológie lanovky došlo aj k zvýšeniu jej prepravnej kapacity z vtedajších 440 os/h, čo zákonite vyvoláva problémy v technickej únosnosti prostredia. Podobné výskumy sa realizujú aj na poľskej strane v Tatrzanskom Parku Narodowym vzhľadom na pripravovanú rekonštrukciu lanovky na Kasprov vrch, čím by sa dvojnásobne zvýšila prepravná kapacita z doterajších 170 os/h.

Zintenzívnenie využívania priestoru na lyžovanie spôsobuje zhoršenie existenčných podmienok väčšieho počtu druhov rastlín a živočíchov, vrátane vzácnych, ohrozených a osobitne chránených. Viaceré zahraničné odborné štúdie preukázali negatívny vplyv prevádzky lyžiarskych stredísk na prírodné prostredie spôsobený zmenou kvality prostredia v dôsledku tlaku na snehovú vrstvu vyvolanú hromadným lyžovaním a aplikáciou ťažkých mechanizmov pri úprave snehu (zmena teploty, deficit kyslíka a hromadenie oxidu uhličitého, oneskorenie topenia snehu, zvýšený obsah iontov a vyššia hodnota konduktivity roztopenej vody z technického snehu, redukcia početnosti pôdnej fauny a pod.). Dlhodobé účinky úpravy snehu na vegetáciu sa prejavujú fyzickým poškodzovaním vegetácie. Ďalším javom je aj zmena druhového zloženia v dôsledku ústupu citlivejších druhov a nástupu menej zraniteľných taxónov, ako aj ovplyvnenie biologického cyklu (skrátene vegetačného obdobia, spomalený rast, posunuté kvitnutie). Zistilo sa, že druhová rozmanitosť miestnej fauny cicavcov, vtákov a vybraných skupín bezstavovcov je oveľa nižšia práve v oblastiach lyžiarskych areálov.

Osobitným problémom je večerné lyžovanie. Hodnotenie vplyvov umelého osvetlenia vybraných lyžiarskych areálov na prírodu a krajinu sa venuje aj štúdiu spracovaná pre územie Krkonošského národného parku a jeho ochranného pásma z roku 2005. Snahou autorov bolo zistiť vplyv osvetlenia na prírodu a krajinu za rôznych podmienok. Napríklad pri osvetlení 5 ha snehu intenzitou 0,5 lx (investori požadujú 20 lx!) dochádza k dvojnásobnému navýšeniu oproti prírodnému stavu približne v okruhu 5 km od zjazdovky. Hľadali sa možnosti kompromisov, ako zlaadiť požiadavky ochrany prírody a únosnú mieru večerného osvetlenia pre zjazdové lyžovanie. Výsledkom sú také hodnoty intenzity osvetlenia, ktoré sú zlučiteľné so zachovaním hodnôt národného parku a zároveň umožňujú bezpečné lyžovanie. V tejto oblasti sú zaujímavé aj skúsenosti zo zahraničia (Taliansko, USA – Colorado). Ekologické svetelné znečistenie má celý rad zaujímavých negatívnych dopadov na behaviorálnu

a populačnú ekológiu (orientácia a dezorientácia, priťahovanie a odpudzovanie, rozmnožovanie, komunikácia), ako aj ekológiiu spoločenských (kompetícia, predácia) a ďalšie ekosystémové efekty.

Cieľom tohto príspevku bolo poukázať na negatívne vplyvy, ktoré môžu byť spojené s prevádzkou lyžiarskych zariadení v osobitne chránených častiach prírody a krajiny. Musíme priznať, že stále nerozumieme plnému rozsahu ekologických dôsledkov lyžovania a jeho sprievodných vplyvov. Je to oblasť mnohých príležitostí pre základný a aplikovaný výskum. Svetové organizácie ochrany prírody v tejto súvislosti odporúčajú, aby navrhované rozšírenia lyžiarskych zjazdoviek boli predmetom objektívneho a vedeckého procesu hodnotiaceho vplyvu na životné prostredie (EIA, SEA), pričom do úvahy treba brať priame aj nepriame vplyvy na životné prostredie, posúdenie úrovne prirodzenej pokrývky snehu na zjazdovkách a požiadaviek na technické zasnežovanie a vodné zdroje. ■

Ing. Juraj Švajda
Správa TANAP

Stanovisko redakcie časopisu LAVEX INFO

Ing. Juraj Švajda zo Správy TANAP-u nás požiadal o uverejnenie článku *Vplyv lyžovania na prírodné prostredie chránených území*. Určite ste si článok so záujmom prečítali, pretože sa zaoberá problematikou, ktorá sa bezprostredne dotýka všetkých prevádzkovateľov zimných lyžiarskych stredísk. Aj keď máme na uvedenú problematiku iný názor, rozhodli sme sa príspevok uverejniť a rozprúdiť tak v našom časopise diskusiu o otázkach, ktoré nastoľuje. Oslovili sme niekoľkých odborníkov, takpovediac z *druhej strany* – prevádzky lyžiarskych areálov, odborníkov z oblasti projektovania a výstavby lyžiarskych tratí, majiteľov pozemkov a pod., aby nám tlmochli svoje názory a pohľady na danú tému.

Pokiaľ ide o názor redakcie, zamýšľame sa nad obsahom článku, kladieme si otázky. Je to skutočne tak? Nie sú to len jednostranné tendenčné tvrdenia ochranárov? Domnievame sa, že všetky tvrdenia by mali byť podložené serióznym výskumom! Nie všetko možno paušálne aplikovať na všetky strediská zimného cestovného ruchu. Každé stredisko má svoje špecifiká a niektoré negatíva v jednom stredisku môžu byť v inom pozitívne.

Na Slovensku takmer všetky najvýznamnejšie strediská zimného cestovného ruchu sa nachádzajú v národných parkoch, chránených krajinných oblastiach, ba niektoré aj v národných prírodných rezerváciách s najvyšším stupňom ochrany. Pritom všetky tieto strediská zimného cestovného ruchu existovali už dávno pred vznikom národných parkov a chránených území a boli na tú dobu pomerne vysoko urbanizované – lanovky, lyžiarske vleky, lyžiarske zjazdové trate, bežecké trate, chaty a pod. Kladieme si otázku,

prečo už pri vzniku národných parkov a chránených území neboli tieto vyňaté z hraníc územia národných parkov a chránených krajinných oblastí, keď vlastne svojou urbanizáciou a funkciou už vtedy nespĺňali kritériá na zaradenie do národných parkov a chránených krajinných oblastí. Tým by mohol pokračovať ich trvalo udržateľný rozvoj vo vymedzených hraniciach. **Nebolo by rozumné a spravodlivé túto chybu minulosti napraviť, keď už sa naprávali chyby minulosti v politických, hospodárskych oblastiach, v štátnej správe a pod.?** Nerobia sa chyby aj v súčasnosti, keď v oblasti ochrany prírody z pohľadu NATURA 2000 sa nahlásia do EÚ územia bez prerokovania s neštátnymi vlastníkmi území, občanmi regiónu, obcami a mestami, podnikateľskou sférou, dokonca ani nevieme, či sa to prerokovalo so štátnymi vlastníkmi území? Toto všetko sa deje v období, keď sa štát nedokázal vysporiadať s neštátnymi vlastníkmi území v národných parkoch a chránených krajinných oblastiach. Pritom súčasná legislatíva a prostredníctvom nej ochrana bráni rozvoju zimného cestovného ruchu. Čo na to občan, ktorý žije v regióne, v ktorom by práve zimný cestovný ruch mohol zlepšiť jeho sociálno-ekonomické vzťahy a mohol by mu vytvoriť podstatne lepšiu ekonomickú základňu pre jeho život? Prečo odchádzajú najmä mladí ľudia z regiónov, ktoré majú podmienky pre rozvoj zimného cestovného ruchu, prirodzene, pri rešpektovaní ochrany prírodného prostredia?

To sú len veľmi stručné otázky, ktoré nastolil uvedený článok. Obraciam sa preto na vás, vážení čitatelia nášho časopisu a prevádzkovatelia lyžiarskych stredísk, aby ste aj vy zareagovali a vyslovili názory, postrehy z vášho regiónu, vášho strediska. Chceme zdôrazniť, že všetci, ktorí máme blízko k zimnému cestovnému ruchu, sa rovnako považujeme za ochranárov, máme radi prírodu, nechceme si ju zničiť. Napriek tomu sa zamýšľame nad tým, či je skutočne potrebné, aby na Slovensku približne 25 – 29 % územia tvorili chránené územia? Bude mať náš štát toľko finančných prostriedkov, aby si mohol dovoliť skutočne aktívnu ochranu prírody na takom rozsahu územia? Netreba prehodnotiť rozsah a hranice chránených území? Je súčasná legislatíva v danej oblasti *dobrá* len pre ochranárov, alebo by mala byť výsledkom širokého konsenzu všetkých zainteresovaných?

Sme presvedčení, že všetko možno k spokojnosti doriešiť a práve finančné toky z cestovného ruchu, ktoré by boli legislatívne správne a transparentne nasmerované na regionálnej báze, by mohli výrazne prispieť aj k ochrane prírody. Myslíme si, že sa môžeme v tejto oblasti veľa poučiť zo zahraničia a prevziať dobré skúsenosti, ktoré tam fungujú už dlhý čas k spokojnosti všetkých zainteresovaných bez toho, aby sme vymýšľali už vymyslené a oskúšané. Mali by sme viac počúvať jeden druhého pri stretnutiach za okrúhlym stolom. ■


Redakcia LAVEX INFO

**100 rokov profesionálnej horskej
techniky na údržbu a úpravu terénu.**

REFORM

Vďaka nízkopoloženému ťažisku a nízkej hmotnosti poskytuje **REFORM Metrac a Mounity** doteraz nedosiahnutú svahovú dostupnosť. Patentované riadenie všetkých kolies **REFORM** im poskytuje obratnosť a šetrnosť k prírode.



 **Živa-SK**

Predaj nových strojov, záručný a pozáručný servis, zabezpečenie ND aj na staršie stroje.

Živa SK s.r.o., Kolárovska cesta 786, 946 14 Zemianska Olča
tel.: +421 035/7896 600, mobil: 0905 878 439, fax: +421 035/7796 342
e-mail: info@ziva-sk.sk, norbert.havran@ziva-sk.sk, www.ziva-sk.sk

Johann Bauer na začiatku minulého storočia ani netušil, kam sa raz jeho firma **REFORM WERKE Bauer & Co.** dopracuje...

Dnes, stále rodinná firma, riadená už treťou generáciou Bauerovcov, patrí medzi špičku výrobcov horskej a komunálnej techniky. Keď v roku 1910 začali vyrábať sejačky Welsia, nik netušil, čo je horský nosič náradia. Počiatky nosičov siahajú do roku 1948 výrobou motorovej kosačky R1, vtedy ešte jednoosou. Aju nás známe nezničiteľné RM 158 dodnes ľudovo častované rakúšanka alebo rotaxka dodnes spoľahlivo slúžia. Ďalším milníkom bol Reform 2000, dvojosá motorová kosa s hrabačkou, prapredok dnešného Metracu. Typy ako Reform 2002 a 2003 už netreba predstavovať ani mladším gazdom našich pohorí. Už len na skok sú

najmodernejšie typy Reform Metrac G 3, G5, G6 alebo H 4, H6S a H7S s hydrostatickým pohonom. Po roku 1989 sa po Reforme akoby zľahla zem, vídať ho už len popri diaľniciach. Anabáza viac či menej úspešných dovozcov sa však skončila v roku 2005, keď sa dovozu chopila firma Živa SK, dcéra úspešného českého dovozcu značky. Málokto však vie, že Živa CZ je v Čechách aj generálnym dovozcom firmy Kässbohrer Pisten Bully, takže špeciálna horská technika jej isto nie je neznáma. Know-how implementuje aj na slovenskom trhu, záručný, pozáručný servis, náhradné dielce aj na staršie stroje. Bežný je servis do 48 hodín od písomného

nahlásenia poruchy. Strojov na slovenskom trhu pribúda, krásne pokosené zjazdovky Ski Vrátna sú dielom Reform Metrac H 6 S. Naozajstným hitom je však horský traktor Reform Mounity. Družstvá v Zuberci, Liptovskej Tepličke ich zakúpili aj na údržby priláhlých lyžiarskych svahov. Reformy stretnete aj v okolí Kysúc a Púchova pri práci v najťažších podmienkach. Národná diaľničná spoločnosť ich vlastní viac druhov. A perlička na záver, na výstave Agrokomplex 2006 vyhral Reform Mounity 100 – viacúčelový horský nosič náradia ocenenie Zlatý kosák 2006, viac ako presvedčivé ocenenie, ktoré dodnes žiadny iný horský nosič nevyhral.

Názor projektanta viacerých lyžiarskych stredísk a lyžiarskych tratí

Autor článku správne konštatuje, že plochy chránených území a národných parkov na Slovensku sa väčšinou prekrývajú s areálmi pre zimné športy. Neuviedol však, že percento chránených území na Slovensku je najväčšie v Európe a neuvedomuje si, že extrémnu ochranu si môžu dovoliť iba bohaté krajiny so silnou ekonomikou.

Slovensko je odsúdené využívať pre svoju prosperitu aj prírodné prostredie pre rozvoj cestovného ruchu a lyžovania osobitne. Správy národných parkov a chránených oblastí sú živé štátnym rozpočtom a sú teda závislé aj od zdrojov, ktoré plynú z cestovného ruchu. Zaujímalo by ma, ako autor článku prispieva k pokrytiu nákladov na svoju činnosť a činnosť svojho zamestnávateľa. Uznávam, že jeho povolanie je zaujímavé a má dôvod chrániť si svoje pracovné miesto, ale myslím si, že mu to umožňuje takmer žiadna zodpovednosť. Nikto pôsobiaci v oblasti cestovného ruchu nemá výhrady voči ochrane prírody, skôr naopak, pretože iba v príjemnom prírodnom prostredí môže prekvitať cestovný ruch. Treba si však uvedomiť a dá sa to ľahko spočítať, že plochy lyžiarskych tratí a k nim prislúchajúcich zariadení tvoria v jednotlivých CHKO a NP necelé percento plôch týchto území. Na druhej strane však svojou ekonomickou aktivitou umožňujú existenciu ich správ, a teda ochranu prevažnej väčšiny území. Ak sa na to pozerám z pohľadu celospoločenského efektu, do ktorého si dovoľím zaradiť napríklad aj prosperitu dnes už postupne vymierajúcich podhorských obcí, pomer medzi ekonomickými a ochrannými záujmami štátu, ale aj ochranu človeka podporou moderných foriem telesných aktivít, tak si myslím, že obetovať na tento účel zanedbateľnú časť často bezdôvodne chráneného územia nie je až takým priestupkom voči prírode. Tá sa väčšinou sama dokáže vysporiadať s negatívnymi vplyvmi, čo určite dobre vie aj autor článku. Ak to nevie, tak na svojom mieste nemá čo robiť.

Časť článku, kde autor popisuje technické zariadenia, ktoré sú, mimochodom, realizované vždy v podmienkach prísnej legislatívy, považujem za obyčajnú demagógiu bez konkrétneho označenia škodlivosti. Pasáž o prepravných kapacitách svedčí o neznalosti problematiky a nie je tu priestor, aby som autora školil z disciplíny navrhovania a dimenzovania kapacity dopravných zariadení a lyžiarskych tratí.

Pokiaľ ide o úpravu tratí a mechanickú výrobu snehu (nie chemickou cestou) a ich vplyv na vegetáciu, platí, že oneskorenie vegetačného obdobia je bežnou vecou aj pri zvyčajných prírodných podmienkach, akými sú: rôzny čas trvania zimy, množstvo napadnutého snehu, striedanie odmäku a mrazov, a tým vytváranie snehovej prikrývky rôznej hrúbky a hustoty. Touto témou sa zaoberajú rakúske publikácie *Beschneigung und Vegetation a Skiwelt und Umwelt*, ktoré posudzujú uvedené problémy a preukazujú, že príroda dokáže flexibilne reagovať na oneskorenia a spoľahlivo ich dobehnúť.

Pokiaľ ide o biologické hodnotenie zmien v lyžiarskych areáloch, nemienim polemizovať, ale privítal by som, keby sa autor vyjadroval bežnou hovorovou rečou bez použitia špeciálnych latinských výrazov, ktoré nášmu čitateľovi nič nehovoria.

Ak by výhrady autora článku voči existencii lyžiarskych zariadení a ich vplyv bol natoľko negatívny, ako tvrdí, odporúčam vzhľadom na už uvedené minimálne zastúpenie na ploche chráneného územia prehodnotiť relevantnosť výhrad a vnášanie napätia medzi subjekty, ktoré sú vzhľadom na nezameniteľnosť podmienok odsúdené na koexistenciu. Chránme, čo sa chrániť dá a oplatí a využívajme to, čo nám pomôže bohatnúť. Nie každý žije iba zo štátneho rozpočtu. Ale aj ten treba naplniť! Prajem autorovi, aby ho mal štát z čoho platiť. ■

Ing. Ján Kríž, CSc.

Pohľad na obsah článku zo strany prevádzkovateľov stredísk

Na uvedený článok by som chcel reagovať za región Vysoké Tatry – Štrbské Pleso – Solisko. Hneď na úvod začnem základnou myšlienkou, že strediská Štrbské Pleso – Solisko, Smokovce – Hrebienok, Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso existovali už dávno pred vznikom prvého národného parku – Tatranského národného parku. Na Štrbskom Plese bol už v rokoch 1942 – 1943 postavený lyžiarsky vlek dlhý takmer 3 km švajčiarskej technológie Von Roll. Bol to prvý, na ten čas moderný lyžiarsky vlek na Slovensku i v bývalom Československu. Dokonca patril medzi prvé vlek v strednej Európe. Už vtedy existovali k lyžiarskemu vleku tri zjazdové trate. Terajšia, druhá zo západnej strany terajšej a tretia viedla od chaty Solisko do Furkotskej doliny. V tom období bola súbežne vybudovaná aj chata na Solisku. Investorom týchto zariadení boli Kúpele Štrbské Pleso. Pozemná lanovka so zjazdovkou a sánkarskou dráhou zo Smokovca na Hrebienok bola vybudovaná už v roku 1918.

Lanová dráha z Tatranskej Lomnice na Skalnaté Pleso spolu so zjazdovkami boli vybudované už v tridsiatych rokoch minulého storočia, neskôr bola vybudovaná aj lanovka zo Skalnatého Plesa na Lomnický štít.

Tatranský národný park bol vyhlásený až v roku 1949. Preto si myslím, že všetky tieto lokality s uvedenými a prevádzkovanými zariadeniami mali byť už vtedy vyňaté a nezahrnuté do vznikajúceho národného parku. Nestalo sa tak, tieto lokality sú dokonca zaradené do najvyššieho – piateho stupňa ochrany. Z celkovej rozlohy národného parku by predstavovala táto plocha aj so zahrnutím plánovaného rozšírenia zjazdových tratí na Štrbskom Plese len desiatiny percenta.

Na Štrbskom Plese sme boli prví na Slovensku, pokiaľ ide o technické zasnežovanie. Prvé pokusy boli hneď po Majstrovstvách sveta v klasických lyžiarskych disciplínach v roku 1970. Išlo o technické zasnežovanie skokanských mostíkov. Od roku 1980 sa začalo s technickým zasnežovaním svahu Interski. Myslím si, že za ten čas máme už dosť skúseností a praktických poznatkov o vplyve technického zasnežovania na prírodné prostredie.

Konkrétne, na svahu Interski, ktorý má len tenkú vrstvu pôdy (podložie je štrk, kameň a piesok), ktorá vznikla zadrňovaním, môžeme zodpovedne tvrdiť, že technické zasnežovanie a väčšia vrstva roztápajúceho sa snehu pomáha vegetácii. Výsledok si možno prakticky overiť. Na svahu Interski okrem tráv sa nachádza vres, čučoriedka, brusnica a pod. K tomuto výraznému ozeleneniu Interski svahu začalo dochádzať od roku 1995, keď sa pod vplyvom dobudovania technického zasnežovania začalo intenzívnejšie zasnežovať. Tráva a ostatná flóra na svahu nevymrzá pod vplyvom zasnežovania, naopak, rovnomerná vrstva snehu izoluje a na jar výdatne doplní chýbajúcu vlahu pre tenkú vrstvu humusu.



■ Súčasný stav „zelene“ na Interski svahu pozn. fotené 12. 6. 2006



Taktiež zjazdovka Solisko sa po dobudovaní technického zasnežovania oproti minulosti oveľa viac zazelenala a nedochádza k erózii pôdy, najmä na prahoch, kde predtým pri odvívaní snehu vplyvom vetrov dochádzalo k premrznutiu podložia, a tým k vymrznutiu tráv a flóry. Skúsenosti teda dokazujú úplne opačný účinok, ako v článku uvádza autor.

Voda na technické zasnežovanie sa berie z jazera Štrbské pleso. Ani tu sa nepotvrdili **katastrofické scenáre** o poklese hladiny vplyvom odberu vody na technické zasnežovanie. Všetka odobratá voda sa cez morénu vráti späť do jazera. Pozorne sledujeme hladinu jazera Štrbské pleso, presne ju monitorujeme a môžeme potvrdiť, že z dlhodobejšieho pohľadu hladina jazera v priemere skôr stúpa ako klesá.

Nechcem teraz čitateľov zaťažovať podrobnosťami odberu vody z jazera. **Môžem však jednoznačne potvrdiť, že doposiaľ neboli preukázané žiadne negatíva v dôsledku odberu vody z jazera na technické zasnežovanie.** Skôr je to v polohe jednostranných teoretických názorov a debát. Možno len súhlasiť s autorom článku, kde uvádza, citujem: *Musíme priznať, že stále nerozumieme plnému rozsahu ekologických dôsledkov lyžovania a jeho sprievodných vplyvov...* Súhlasíme! Veríme, že v tom je aj kus sebareflexie. Preto považujeme za nesprávne robiť závery v oblastiach, ktoré neboli preukázané, neboli skúmané a pod. Ak transparentný výskum preukáže nejaké negatíva, myslím si, že vždy sú možnosti ich riešenia po vzájomnej dohode. Na tomto mieste by som však chcel zdôrazniť, že sa nedajú všeobecne aplikovať určité poznatky na každú lokalitu, na každé stredisko a pod. Ani výskumy zo zahraničia sa nemusia hodiť na naše pomery (typ horstva, nadmorská výška, klimatické vplyvy a pod.). Myslím si, že je veľmi nesprávne riešiť problémy v tejto oblasti formou príkazov a zákazov a podložiť svoje tvrdenia nie konkrétnymi dôkazmi a výsledkami, ale opierať sa často o problematickú legislatívu, namiesto toho, aby sa problém riešil.

K otázke večerného lyžovania a jeho vplyvu na životné prostredie uvediem, že sa uskutocňuje v čase od 17.30 do 21.00 h na svahu Interski. Tento svah je v stredisku, kde sú hotely a iné zariadenia, ktoré sú osvetlené po celú noc. Svah Interski je súčasťou intravilánu obce. Preto si myslím, že táto aktivita má zanedbateľný vplyv na životné prostredie v danej konkrétnej lokalite. Opäť teda nemožno paušalizovať, je to špecifická záležitosť pre to-ktoré stredisko. Nepoznám však príklad, kde by sa večerné lyžovanie robilo v odľahlých častiach strediska a mohlo tak mať negatívny vplyv.

Na záver by som chcel podotknúť, že s autorom článku sa veľmi dobre poznám, možno sme aj priatelia, často sa stretávame na lyžiach a v kopcoch. Preto sa domnievam, že ho moja reakcia na článok neurazí. Verím,

že môj názor na uverejnený článok len podnieti diskusiu a záujem problémy vzájomne riešiť.

Problém zimného cestovného ruchu na Slovensku je nastolený. Treba ho formou širokej diskusie, počnúc predstaviteľmi vlády a orgánmi štátnej správy až po občana riešiť komplexne. ■

Ing. Ján Gavalier,
technický riaditeľ I. Tatranskej, a. s.

Stanovisko zástupcu majiteľov pozemkov

Ing. Juraj Švajda v príspevku *Vplyv lyžovania na prírodné prostredie chránených území* opísal a zdôvodnil najdôležitejšie dôsledky lyžovania na prírodné prostredie v chránených územiach. Jeho odborné vzdelanie, najmä terajšie zamestnanie ako pracovníka štátnej inštitúcie (Správa TANAP-u) ho jednosmerne natoľko ovplyvňujú, že v skúmanej a opísanej záležitosti zdôrazňuje iba negatívne dôsledky lyžovania na prírodné prostredie. Treba to aspoň čiastočne rešpektovať, lebo má právo také stanovisko zaujať a z neho problematiku vnímať a posudzovať.

Takýto jednostranný a jednosmerný pohľad môžeme, ba musíme, doplniť o stanovisko a zámery vlastníkov dotknutých územných majetkov. Tie môžeme všeobecne a stručne vyjadriť. Naše stanovisko predovšetkým ovplyvňuje hospodárske využívanie vlastných pozemkov, aby produkovalo peňažný zisk. Naši predkovia od roku 1877 postupne kupovali lesy, pastviny, holiny v Demänovskej doline od Lúčok po hrebeň Chopka, aby ich využívali ako zdroj úžitkového aj palivového dreva a ako pastviny pre hovädzí dobytok (jalovinu), kone, najmä však ovce. Naši mladší predkovia už v roku 1946 súhlasili s výstavbou cesty z Lúčok na Bielu púť, aj s výstavbou prvého úseku lanovej dráhy z Kvasničnika do polovice Chopka.

Prevádzka prvého úseku sa začala v roku 1949. Vlastnícky vzťah našich otcov ako členov, podielnikov urbárskeho spoločenstva bol za známych okolností v období rokov 1950 až 1983 umŕtvený. Od oživenia pozemkového spoločenstva v roku 1990 sa opäť uplatňuje náš vlastnícky vzťah k tradičným územným majetkom, avšak v zmenených terajších okolnostiach. Prenajímame vybrané pozemky vlastníkom a prevádzkovateľom lanoviek, vlekov, hotelov, zjazdoviek atď. za zmluvne dohodnuté ročné sumy. Ich vlastníci a prevádzkovatelia sú povinní dodržiavať platné normy ochrany prírody atď. v konkrétnych územiach a prevádzkach. Zdalo by sa, že nás, ako vlastníkov, sa ochrana prírodného prostredia dotýka len druhotne, nepodstatne. To je však hlboký omyl.

Príslušné štátne inštitúcie s kompetenciou tvorby noriem ochrany prírody a kontroly dodržiavania platných noriem ešte vždy postupujú najmä direktívne, hoci na čase je konzultatívny prístup k vlastníkom dotknutých území. Nedávne, aj súčasné aktivity štátnych a dobrovoľných inštitúcií ochrany prírody pri svojich akciách (napr. zonácia, chránené vtáčie územia a pod.) najskôr vypracujú normatívy, ktoré potom presadzujú do všeobecnej platnosti. Neskoro si uvedomujú, že ich zámery podstatne obmedzia hospodársku činnosť vlastníkov dotknutých majetkov a území. Uplatňovanie a rozširovanie štátnych noriem ochrany prírody je pre vlastníkov pozemkov prijateľné iba za podmienky, že obmedzenie hospodárskeho podnikania bude ihneď vyrovnané peňažnými náhradami vlastníkom pozemkov. Bez splnenia tejto požiadavky zostávajú niektoré nové zámery z kruhov ochrany prírody pre Pozemkové spoločenstvo Ploštín neprijateľné. Vidíme však východisko, ktoré možno stručne formulovať takto:

- tvorba normatívov ochrany prírody musí mať vedecký charakter s dominantnosťou prírodovedcov;
- pri tvorbe normatívov treba ich zásady konzultovať s vlastníkami pozemkov;
- normatívy musia byť vyvážené a ich uplatňovanie prijateľné pre vlastníkov, investorov aj ochranárov;
- vzájomné vzťahy medzi nimi musia vychádzať z práv a povinností vlastníkov, podnikateľov a ochranárov ako občanov Slovenskej republiky. ■

Prof. PhDr. Ferdinand Uličný, DrSc.,
podpredseda Pozemkového spoločenstva Ploštín

ZUSAMMENFASSUNG

Ein Artikel des Mitarbeiters der Verwaltung des Tatanationalparks Dipl.-Ing. J. Švajda über die negativen Einflüsse des Skilaufes auf die Naturumwelt. Gleichzeitig mit diesem Artikel bringt die Zeitschrift auch die Ansichten der Fachleute aus dem Gebiet der Projektierung und des Aufbaus der Skizentren, Betriebsleiter der Skizentren sowie die Stellungnahme der Redaktion. So entsteht die Möglichkeit einer Fachdiskussion über das gehobene Problem.

SUMMARY

Article of Dipl. Ing. J. Švajda, administrative officer of the Tatra National Park about negative impacts of skiing on the environment. The article brings also opinions of experts from the field of ski resort planning and building, resort representatives, as well as position of the editorial staff, which offers a space for discussion on this topic.



Z kroniky lanovkárov

Vzácné životné jubileum zakladateľa a čestného predsedu ZZ LAVEX

Ing. Ivan Sutóris a krásnych 80 rokov

Všetci, ktorí poznáme Ing. Ivana Sutórisa, zakladateľa a prvého predsedu nášho združenia a dnes jeho čestného predsedu, stále plného energie a plánov, nemôžeme tomu uveriť, že sa v októbri t. r. dožíva významného životného jubilea – 80 rokov.

Celý svoj život, od ranej mladosti až po súčasnosť zasvätil turistike, vodáctvu, lyžovaniu a rozvoju cestovného ruchu na Slovensku. Vyše 30 rokov pracoval v najvyšších orgánoch cestovného ruchu (Výbor SNR pre cestovný ruch, Vládny výbor pre cestovný ruch), kde ako popredný a aktívny pracovník sa podieľal na koncepčnom riešení a rozvoji takmer všetkých slovenských turistických a lyžiarskych stredísk. Veľký a nepopierateľný je jeho osobný podiel na rozvoji lanovej dopravy na Slovensku. Počas svojho pôsobenia v cestovnom ruchu podporoval výstavbu lanoviek, lyžiarskych vlekov a služieb, ktoré s nimi súvisia. Veľkou mierou sa zaslúžil o to, že na Slovensku sa v licenciách začali vyrábať lyžiarske vleky a lanovky.

Aj pri začiatkoch organizovania odborného podujatia Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov stál Ivan Sutóris. A dnes, takmer spoločne s ním, bude toto významné lanovkárske podujatie v októbri oslavovať svoje jubileum – 35. výročie.

Ťažko možno vymenovať všetky jeho aktivity – pripomeňme ešte aspoň založenie nášho časopisu, tradíciu tematicko-študijných zájazdov pracovníkov lyžiarskych stredísk do najznámejších alpských stredísk, neďa sa obísť ani jeho aktívna činnosť pri spoluorganizovaní významných medzinárodných športových podujatí...

Preto za všetko, čo v prospech cestovného ruchu a lanovej dopravy na Slovensku, a tým vlastne v prospech celého Slovenska urobil, mu v mene členov predstavenstva a pracovníkov združenia, členov redakčnej rady nášho časopisu i v mene všetkých lanovkárov a pracovníkov stredísk cestovného ruchu, chceme úprimne poďakovať, zaže-



■ **Náš jubilant - stále plný životného optimizmu**

lat' mu pri príležitosti jeho vzácneho jubilea veľa zdravia a energie, ktorú, ako sme presvedčení, bude ešte mnoho rokov poskytovať v prospech rozvoja cestovného ruchu.

Redakcia

ZUSAMMENFASSUNG

Der Begründer, der erste Vorsitzende und der gegenwärtige Ehrevorsitzende des Interessenverbandes LAVEX Dipl.-Ing. Ivan Sutóris, langjähriger leitender Facharbeiter im Bereich Fremdenverkehr, wird mit voller Gesundheit und Energie im Oktober d.J. sein 80-jähriges Lebensjubiläum feiern.

SUMMARY

The founder, first president and present honourable president of the interest association LAVEX, Dipl. Ing. Ivan Sutóris, a long-standing leading worker in the field of tourism, celebrates in October this year in good health and spirit his 80th anniversary.

NAJŠIRŠÍ VÝBER PRE PRÁCU, ŠPORT A ZÁBAVU

AUTORIZOVANÝ PREDAJ A SERVIS

ARCTIC CAT

PRACOVNÝ SKÚTER Nr. 1
S MNOŽSTVOM UŽITOČNÝCH DOPLNKOV

VÝBORNÉ PLATOBNÉ PODMIENKY
RÝCHLY SERVIS U ZÁKAZNÍKA

Tel./fax: +421 45 532 40 03
servis@autoraster.sk
www.autoraster.sk

AUTO RASTER
Neresnícká cesta 3A
960 01 ZVOLEN



Cestovný ruch Slovenska v ďalšej fáze rozvoja

Cestovný ruch sa v 21. storočí stal významným spoločenským, kultúrnym a ekonomickým fenoménom. Na tvorbe HDP vo svete sa podieľa takmer 13 %, v štátoch EÚ 14 % a v krajinách strednej a východnej Európy približne 8 – 9 % (na Slovensku je to zatiaľ len približne 3 %).

Cestovný ruch však má šance stať sa *tahúňom* slovenskej ekonomiky s významným rozvojom potenciálom a rezervami. Potenciál Slovenska pre rozvoj cestovného ruchu je mimoriadne vysoký, v priebehu niekoľkých rokov možno vhodnou štátnou i regionálnou politikou vytvoriť desiatky tisíc nových pracovných miest, najmä vo vidieckych sídlach, čím sa zabráni odchodu najmä mladej pracovnej sily za prácou do veľkých miest, prípadne do zahraničia.

V minulom roku Slovensko navštívilo 1,5 milióna zahraničných turistov, ktorí u nás prenocovali aspoň jednu noc, po prvý raz v histórii sme zaznamenali tržby v rámci aktívneho zahraničného cestovného ruchu vo výške 1,2 mld. USD. V cestovnom ruchu na Slovensku už podniká 20 200 podnikateľských subjektov a ich počet stále rastie.

Z hľadiska slovenského cestovného ruchu predstavuje dôležitý prvok v jeho vývoji vstup Slovenska do EÚ. Aj v podmienkach Slovenska sa objavujú nové turistické destinácie, nové štáty EÚ získavajú väčšie zviditeľnenie a uznanie na vnútornom a medzinárodnom trhu. Otvára sa príležitosť spoločnej prezentácie prostredníctvom EÚ portálu *One Europe – One Destination – One Market*. Na druhej strane rozširovanie cestovného ruchu prináša potrebu rozvoja ľudských zdrojov a kvality služieb cestovného ruchu.

Veľký význam pre našu krajinu má príjazdový cestovný ruch. Z hodnotenia súčasného stavu aktívneho zahraničného cestovného ruchu SR je zrejmé, že neexistuje žiadny objektívny dôvod na to, aby Slovensko nemohlo dosahovať porovnateľné výkony v cestovnom ruchu ako naši susedia – Česko, Poľsko či Maďarsko. Spoločne chceme vystupovať na čínskom, indickom i japonskom trhu, pretože návštevníci z týchto vysielajúcich trhov navštevujú v Európe súčasne aj 3 – 4 krajiny.

Tým, že VÚC, ako orgány regionálnej samosprávy, prevzali právomoci v cestovnom ruchu od orgánov štátnej správy, musia sa zaujímať aj o obsah tejto činnosti. Ide najmä o:

- kvalitné personálne obsadenie samostatných útvarov VÚC pre cestovný ruch,
- komunikácia s MH SR, metodická pomoc, konzultácie,
- prehľad o štruktúre cestovného ruchu na svojom území, budovanie organizačnej štruktúry cestovného ruchu v regióne, iniciovanie budovania miestnych a regionálnych združení cestovného ruchu, problémy v ich zakladaní, financovaní a koordinácii by mal vyriešiť zákon

o združeníach CR, ktorý nám zatiaľ v niektorých rezortoch neprešiel, avšak vyvineme iniciatívu na jeho dopracovanie,

- využitie dokumentu Regionalizácia cestovného ruchu SR pri rozvoji územia, príprave plánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja, informovaní investorov o vhodnosti a potenciáli územia pre jednotlivé formy cestovného ruchu,
- využitie pracovníkov obecných a mestských úradov a projektových manažérov mikroregionálnych združení, členov komisií CR obcí a miest, v rámci regiónov definovať i menšie územia, turistické zóny a oblasti,
- vypracovanie vlastnej koncepcie rozvoja cestovného ruchu ako súčasť stratégie rozvoja regiónu (vychádzať pritom z Regionalizácie cestovného ruchu v SR a vládou SR schválenej Stratégie rozvoja CR do roku 2013 a Koncepcie rozvoja CR na Slovensku v rokoch 2005 – 2006),

- zabezpečenie zdrojov na financovanie rozvoja cestovného ruchu zo zdrojov samosprávnych krajov, miest, obcí (daň z ubytovania), z európskych štrukturálnych fondov.

Odbor cestovného ruchu MH SR začal z vlastnej iniciatívy organizovať ešte na jeseň 2004 pravidelné metodické porady s tými predstaviteľmi odborov regionálneho rozvoja VÚC, ktorí majú na starosti cestovný ruch. Na týchto porádach sa vzájomne informujeme o otázkach spojených s rozvojom cestovného ruchu v regiónoch i v celoslovenskom rozsahu.

Pokrok nastal vo viacerých oblastiach:

- zlepšila sa komunikácia a informovanosť medzi centrom a územnou samosprávou v otázkach podpory a rozvoja CR,
- požiadavky regiónov na Slovenskú agentúru pre cestovný ruch sa riešia pružnejšie, SACR

**TECH
MONT**

**LETECKÉ PRÁCE
S VRTULNÍKMI
HELICOPTER
WORKS**

www.techmont.sk
+421 52 77 22 126



jednotne postupuje voči všetkým samosprávnym krajom (vydávanie propagačných materiálov, marketing a propagácia v zahraničí, účasť na výstavách a veľtrhoch),

- výrazne sa skvalitnili expozície samosprávných krajov na výstavách a veľtrhoch na Slovensku i v Česku (napr. výstava Slovakia tour v Bratislave, GO Brno či Holiday v Prahe),
- venuje sa väčšia pozornosť možnostiam využitia štrukturálnych fondov EÚ pre obce, mestá a podnikateľské subjekty v krajoch,
- spolupracujeme aj pri príprave nového značenia diaľnic – pri osadzovaní tzv. hnedých tabúl, ktoré budú turistov upozorňovať na kultúrne a historické atraktivity do vzdialenosti 30 km na jednu i druhú stranu diaľnice.

V istej fáze rozvoja cestovného ruchu v každej krajine je potrebné, aby sa pre jeho riadenie vytvorili optimálne podmienky, aby sa vytvorila legislatíva, spracovala štátna politika jeho rozvoja, zaviedli systémy kvality a vzdelávania, dobre fungovali regionálne štruktúry v úzkej koordinácii s obcami a mestami.

MHSR v uplynulom období spracovala a vláda SR schválila dva dôležité dokumenty – *Stratégiu rozvoja CR na Slovensku do roku 2013* a *Koncepciu rozvoja CR na roky 2005 – 2006*. Dôvodom na spracovanie stratégie bola potreba vymedziť víziu postavenia a významu cestovného ruchu v našom národnom hospodárstve s časovým horizontom siahajúcim až na koniec plánovacieho obdobia rokov 2007 – 2013, určiť ciele, ktoré chceme dosiahnuť a prijať konkrétne úlohy a opatrenia, ktoré nás priblížia k týmto cieľom.

Stratégia rozvoja cestovného ruchu predstavuje jeden zo základných východiskových dokumentov prezentujúcich cestovný ruch ako jednu z rozvojových priorit v ekonomike Slovenska na obdobie nasledujúcich niekoľkých rokov. Z nej sa budú odvíjať čiastkové koncepcie rozvoja spracované priebežne na kratšie časové obdobia 2 – 3 rokov, ktoré budú hodnotiť dosiahnutý pokrok a aktualizovať nové úlohy na realizáciu vytýčených cieľov.

Dokument Stratégia rozvoja cestovného ruchu slúži všetkým riadiacim orgánom na najrôznejších úrovniach pri uplatňovaní ich rozhodovacej a koordináčnej právomoci vo vzťahu k štruktúram cestovného ruchu v procese presadzovania ich zámerov v tejto oblasti ľudskej činnosti. Stratégia vychádza z postavenia cestovného ruchu v EÚ a porovnávaním poukazuje na postavenie a možnosti cestovného ruchu na Slovensku. Analyzuje základné východiská na tvorbu stratégie, t. j. vývoj a súčasný stav cestovného ruchu so sumarizáciou v podobe SWOT-analýzy. Analyzuje teda silné stránky, slabé stránky, ale aj ohrozenia a príležitosti pre rozvoj slovenského cestovného ruchu.

Žiaľ, niektoré samosprávne kraje zatiaľ nemajú spracované takéto dokumenty, preto bude veľmi potrebné, aby sa na nich začalo intenzívne pracovať. Do ich prípravy by sa mali zapojiť všetky mestá a obce, ktoré majú záujem vytvoriť pre svojich obyvateľov nové pracovné miesta a využiť krásy svojho kraja na prilákanie domácich i zahraničných návštevníkov.

Pred časom sme na ministerstve spracovali aj analýzu vplyvov slovenskej legislatívy z oblasti ochrany životného prostredia na podnikateľské zábery a na rozvoj cestovného ruchu. Ochránari nám vytýkajú, že chceme zničiť našu prírodu. Presvedčame ich, že tomu tak nie je, boli by sme predsa sami proti sebe, keby sme zlikvidovali to,

prečo sem turisti prichádzajú a čo je na Slovensku lákavé – krásna príroda, v ktorej nachádzajú odдых a relax. Naši partneri však musia pochopiť, že príroda je tu pre ľudí, nemôžeme ju uzatvoriť za ostnaté drôty a zakázať vstupovať do nej, ale v nej vylepšovať podmienky pre pobyt. Cestovný ruch má na Slovensku z dôvodu často neprimerane prísneho stupňa ochrany prírody problémy pri realizácii rozvojových projektov vo väčšine významných turistických centier v horských oblastiach, ktoré ležia na území s najvyšším stupňom ochrany prírody. Musíme nájsť teda rozumný kompromis, aby aj návštevník aj ochranár boli spokojní, aby sme uplatňovali trvalo udržateľný rozvoj tohto odvetvia.

V blízkej budúcnosti nás čaká pokračovanie odbornej diskusie s účasťou všetkých záujmových skupín. Chceme spoločne spracovať manuál komunikačnej stratégie, ktorý bude praktickou pomôckou pre všetky zainteresované strany pri riešení problémov a odstraňovaní rozporov. Toto by malo v mnohom pomôcť aj členom ZZ LAVEX, ktorí zápasia najviac s danými problémami.

Ing. Gabriel Kuliffay,
riaditeľ odboru cestovného ruchu
MH SR

ZUSAMMENFASSUNG

Der Direktor der Fremdenverkehrssektion des Wirtschaftsministeriums Dipl.-Ing. Gabriel Kuliffay beschäftigt sich in seinem Artikel mit Möglichkeiten der zukünftigen Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Slowakei, vor allem mit dem von der slowakischen Regierung billigten Dokument „Die Strategie der Entwicklung bis 2013“.

SUMMARY

Director of the tourism department at the Ministry of economy Dipl. Ing. Gabriel Kuliffay evaluates possibilities of the further development of tourism in Slovakia, mainly the document "Development strategy till 2013", approved by the Slovak government.

Niekoľko údajov z aktívneho zahraničného cestovného ruchu SR

Pre našich čitateľov sme vybrali niekoľko štatistických údajov z aktívneho zahraničného cestovného ruchu na Slovensku, a to jednak štatistické údaje za rok 2005 s indexom za rok 2004, údaje za mesiace I. až IV. 2006 a niekoľko údajov z výberového štatistického zisťovania, ktoré spracoval Ústav turizmu za obdobie zimy 2005 týkajúce sa

skladby zahraničných návštevníkov. Kompletne informácie možno získať na webovej stránke Ministerstva hospodárstva SR: www.economy.gov.sk v sekcii Cestovný ruch.

Štatistické údaje o CR SR za rok 2005

Ukazovateľ	2005 index	05/04
Devízové príjmy (mil. SKK)	37 529,1	129,4
(mil. USD)	1 209,8	134,2
(mil. EUR)	972,4	134,0
Počet turistov (ubytovaných)	3 428 083	105,7
z toho zahraničných	1 514 980	108,1
Počet prenocovaní turistov	10 732 754	99,9
z toho zahraničných	4 872 042	104,2

Štatistika cestovného ruchu za I. – IV. 2006

(mil.) SKK	USD	EUR	SKK	USD	EUR
9 444,6	304,4	252,2	78,1	74,1	80,3

Hraničná štatistika

– pricestovania zahraničných návštevníkov		
Spolu	január až apríl	index 06/05
7 912 889		110,9

z toho úsek štát. hraníc:

s Poľskom	1 550 063	146,8
s Ukrajinou	153 030	107,1
s Maďarskom	2 064 084	115,3
s Rakúskom	873 728	156,1
s Českou republikou	3 188 052	90,9
cez letiská	83 932	101,2

Skladba návštevníkov podľa vysielajúcej krajiny

Krajina	zastúpenie v %
Česká republika	30,6
Maďarsko	19,4
Poľsko	15,9
Nemecko	12,3
Rakúsko	7,1
Taliano	2,4
Ukrajina	2,3
Holandsko	1,8
Chorvátsko	1,7
Francúzsko	1,1
Veľká Británia	1,1
Belgicko	1,0
Ostatné krajiny mali menej ako 1,0 %	

Priemerná dĺžka pobytu (v dňoch) – zima 2005

Nemecko	5,4
ČR	2,7
Poľsko	2,5
Rakúsko	2,4
Maďarsko	1,6
Ukrajina	1,1
Ostatné	3,6

Charakter návštevy - % odpovedí návštevníkov, ktorí uviedli zimný rekreačný pobyt

ČR	21,5
Poľsko	26,2
Rakúsko	3,5
Maďarsko	15,9
Nemecko	11,6
ostatné	5,3



Vynovený rekreačný areál Železná studienka v Bratislave

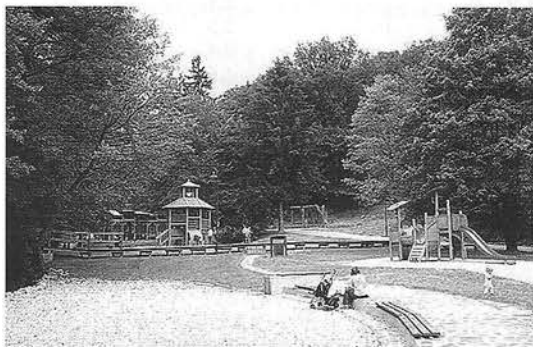
Hlavné mesto SR Bratislava v spolupráci s organizáciou Mestské lesy dňa 8. júla 2006 oficiálne odovzdali verejnosti do užívania zrekonštruovaný výletný areál Partizánska lúka na Železnej studničke. Odovzdanie bolo spojené s celodenným programom Vitaj leto, v ktorom defilovali populárni speváci a hudobné skupiny, deti sa mohli vyšantit' na nových športoviskách, lezeckej stene či skákacom hrade, prípadne si mohli zasúť'ažiť' o najkrajšiu kresbu nového areálu.

Trochu histórie

Železná studienka patrí medzi najznámejšie bratislavské rekreačné lokality. Je súčasťou Bratislavského lesoparku, nachádza sa na južnom okraji chránenej oblasti Malé Karpaty. Preteká ňou potok Vydrica, ktorý v strednej



■ Jeden zo štyroch rybníkov



■ Zrekonštruovaný rekreačný areál

časti toku zásobuje vodou štyri rybníky. V blízkosti hlavného toku sú pramene, studničky a zamokrené plochy. Lokalitu pomenovali podľa miestneho železitého prameňa.

Pred stáročiami sa v areáli usídlili mlynári a rybári. Deväť vodných mlynov sa spomína už v roku 1455. Koncom 19. storočia zanikli a využívali sa ako reštaurácie. Dodnes sa z nich zachoval posledný – Suchý mlyn, z kedysi obľúbenej mlyna Klepáč, ktorý zanikol pred rokom 1970, ostali len ruiny. Sústava štyroch jazier vznikla v roku 1846. V blízkosti Červeného mosta je železničná zastávka – je súčasťou trate, po ktorej 20. augusta 1848 prišiel z Viedne do Bratislavy prvý vlak ťahaný parnou lokomotívou.

Čo sa zmenilo

Zrevitalizovaný areál Železná studienka sa bude využívať výhradne na rekreáciu. Mesto tu chce vylúčiť veľkú výstavbu, v posledných rokoch sa odstránili holoruby v lesoch, ktoré už zákon neumožňuje, pri plánovaní výrubov budú Mestské lesy (správca lesoparku) spolupracovať s ochranármi. Revitalizácia výletného areálu so štyrmi jazierami – jedna z priorit Magistrátu hl. mesta – stála 44 miliónov z úveru, ďalšie 4 milióny sú z rozpočtu Mestských lesov.

Areál sa zmenil – vstupná časť je venovaná športu (vybudovali sa dve nové športové ihriská, jedno univerzálne asfaltové, druhé minifutbalové s umelou trávou), ďalej je tu priestranstvo s detskými ihriskami, opravený amfiteáter. Pribudla drobná drevená architektúra jednotného vzhľadu, zo starých prvkov ostalo zachované len známe delo. Na Železnej studienke pribudla prečerpávací stanica a nové vodovodné a kanalizačné rozvody, vymenilo sa verejné osvetlenie a rozvodná sieť elektriny. Zrekonštruovali sa všetky komunikácie, vymenili mostíky ponad potok Vydrica, na rybníku pribudlo vyhládokové mólo. Platí tu zákaz voľného kladenia ohňa. Opekať sa môže iba v označených ohniskách a na Partizánskej lúke vo vyhradenom grilovacom altánku. Úprave areálu predchádzali opravy ciest a chodníkov v lesoparku. Boli to najmä Cesta mládeže s tunelmi pre migrujúce žaby a Cesta na Kamzík, ktorá má rozšírené parkovanie. Pre radosť všetkých návštevníkov lesoparku sa obnovila lanovka zo Železnej studienky na Kamzík. (Písali sme o nej v našom časopise č. 1/2006).

Bratislavčanov a návštevníkov hlavného mesta do areálu dopraví ekologická autobusová linka mestskej hromadnej dopravy (č. 43 na plynový pohon). Cez týždeň sa možno dostať na Železnú studienku aj autom, cez víkend len spomínanou MHD.

Pripravila: Anna Červenková

Ďalšie bratislavské novinky

Lanové centrum na Kamzíku

K bobovej dráhe na Kolibe – Kamzík, v *cvičnej lúky* pribudla v júni 2006 ďalšia atrakcia zároveň miesto zábavy, oddychu a dobrodružstva – Lanové centrum ZSE. Prevádzkovatelia novky – MZ YMCA Staré Mesto a Quinta Essen s. r. o., prezentujú lanové centrum ako vynikajúcu formu aktívneho oddychu, pomocníka pri budovaní sebavedomia a pevnej vôle, kľúč k objaveniu potenciálu človeka a veľkú motiváciu.

Centrum je otvorené každý deň okrem pondelka od 15. do 20. h, počas víkendov od 10. h. I pohyb v Lanovom centre platia prísne bezpečnostné predpisy, o ktorých sa možno dozvedieť viac na: www.lanoland.sk.

Novinka pre cyklistov – cyklobus

Od júna 2006 majú cyklisti v Bratislave možnosť dopraviť sa k cyklotrase v Devínskej Novej Vsi novou linkou MHD. Dopravný podnik Bratislava zaviedol prepravu bicyklov na osobitne upravenom prívесе pripojenom za midibus a umožní tak cyklistom bezpečný presun z centra mesta obľúbenej cyklotrase. Dovtedy sa tam mohlo dostať len po frekventovaných cestách, na ktorých nie sú vyznačené pruhy pre cyklistov, a tieto nie sú pre nich bezpečné. Autobusy s prívescou (linka MHD č. 128) premávajú medzi Sadom Jan Kráľa (zastávka pod Starým mostom) a Devínskou Novou Vsou v hodinových intervaloch v mesiacoch máj až október počas víkendov v hodinových intervaloch od 9.00 do 18.30. Naraz prepraví 20 cyklistov. Podrobnejšie údaje a presný harmonogram je k dispozícii na: www.imhad.sk.

Pripravila: Anna Červenková



■ Lanové centrum sa teší veľkému záujmu



Premeny lanoviek

Kabínková lanová dráha na Malinom Brde

Výstavbou a uvedením do prevádzky kabínkovej lanovky v roku 1967 z Hrabova sa pre širokú lyžiarsku a turistickú verejnosť stali definitívne dostupné ideálne lyžiarske terény na Malinom Brde. Lyžiari a turisti predtým do strediska museli vystupovať pešo z Ružomberka cez Kalváriu horskou cestou.

Novou kabínkovou lanovkou sa zvýšil záujem verejnosti o lyžovanie, čo podnietilo výstavbu nových ubytovacích kapacít, prestavbu starých lyžiarskych vlekov a výstavbu nových vlekov typu Tatrapoma.

Pôvodnú kabínovú lanovku vyrobila a postavila Transporta Chrudim ako prvú tejto konštrukcie a systému v Československu. Lanovú dráhu uviedli do trvalej prevádzky 19. augusta 1967. Investormi a prevádzkovateľmi boli Stredoslovenské hotely, podnik cestovného ruchu so sídlom v Ružomberku (neskôr Interhotel Ružomberok). Kabínková lanová dráha bola dvojlanová, obežného systému. Kabínky sa vypúšťali zo staníc na trať v pravidelných intervaloch a pohybovali sa po nosných lanách ukotvených v poháňacej vrcholovej stanici, prechádzajúcich v úložných klzných botkách traťových podpier a napínaných závažiami v údolnej nástupnej stanici. Kabínky sa pripájali k ťažnému lanu samospádom cez zdvojené spínacie zariadenie, kde zverná sila čelustí bola vyvedená tlakom pružín. V staniciach sa kabínky pohybovali po koľajniciach jednak zotrvačnosťou a jednak boli tlačené – posúvané obsluhou lanovky. Štvormiestne kabínky typu LK-01 vyrobil podnik Orličan Choceň, výrobca ľahkých športových lietadiel, ktorých konštrukčné prvky boli použité aj pri výrobe kabín. Stavebné práce realizoval podnik Pozemné stavby Žilina, o. z. Ružomberok. Pre výstavbu kabínkovej lanovky bola vybudovaná pomocná nákladná lanovka, ktorou sa zabezpečovali všetky stavebné práce v trati lanovej dráhy.



■ Jozef Lichardus, vynálezca a výrobca výkonného lyžiarskeho vleku Turdus, prvého v Československu

Technické údaje prvej kabínkovej lanovky Hrabovo–Malino Brdo (Transporta Chrudim 1967)

- šikmá dĺžka trate 1 769,06 m
- prevýšenie staníc 413,27 m
- priemerný sklon trate 24 %
- počet podpier na trati 7+1 lanový prechod (most)
- počet pomocných podpier 3
- prepravná kapacita jedným smerom 300 os/h
- dopravná rýchlosť 3 m/s
- revízna rýchlosť 0,5 m/s
- vzdialenosť medzi kabínkami 48 s – 144 m
- hmotnosť prázdnej kabínky 480 kg
- hmotnosť plne obsadenej kabínky 800 kg
- počet miest v kabínke 4
- výkon el. motora hlavného pohonu 75 kW
- výkon el. motora revízneho pohonu 14 kW
- núdzový zdroj energie 120 kW
- nosné laná (uzavretej konštrukcie) 34 mm
- napínacie laná nosných lán 50 mm
- ťažné lano 25 mm
- napínacie lano ťažného lana 28 mm
- napínacie závažia nosných lán 2x44 000 kg
- napínacie závažie ťažného lana 8 800 kg

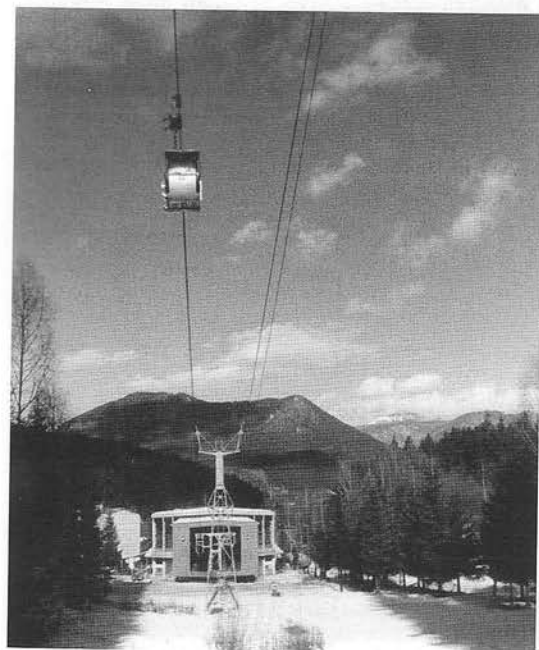
Na kabínkovej lanovke od jej uvedenia do prevádzky v roku 1967 sa do roku 1987 vykonali viaceré čiastočné rekonštrukcie a technické úpravy strojného a elektrického zariadenia tak, aby lanovka vyhovovala novým predpisom v osobnej lanovej doprave, PT-PLD a novelizovaným normám. Najdôležitejšie boli kompletná výmena elektrických



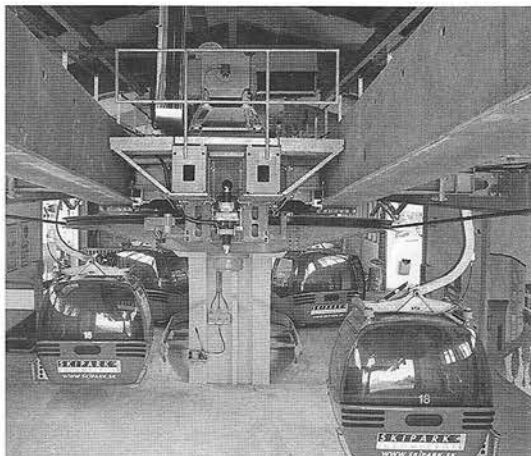
■ Pracovníci počas výstavby v r. 1967 pri vrcholovej stanici



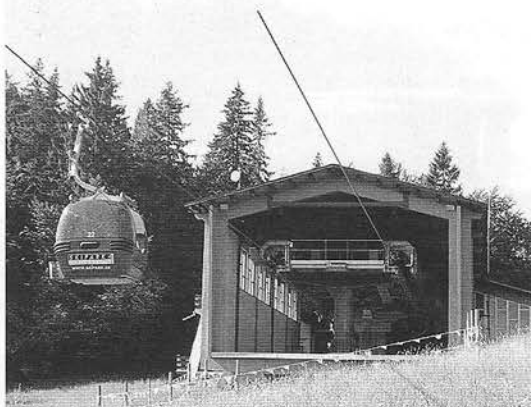
■ Údolná stanica kabínkovej lanovky z r. 1967



■ Rekonštruovaná KLD z r. 1991 s údolnou stanicou



■ Kabinky lanovky 8 MGD 215



■ Údolná stanica kabínkovej lanovky Hrabovo - Malino Brdo



■ Štvormiestna sedačková lanovka 4CLF 245

rozdávачov, výmena reléových systémov ovládania, výmena zapínacích a vypínacích koľajísk, rekonštrukcia upínacieho zariadenia kabín a montáž nových dorozumievacích a zabezpečovacích zariadení.

V roku 1987, po 20 rokoch prevádzky kabínkovej lanovky, hoci spĺňala bezpečnostné kritériá, bola však už morálne a technicky zastaraná a nestačila na zabezpečenie zvýšených požiadaviek na prepravu cestujúcich najmä v zimnej sezóne, začalo sa uvažovať o väčšej rekonštrukcii. Príčinou boli najmä zastarané kabínky, ktoré obsluha musela ručne otvárať, zatvárať, posúvať a brzdiť v staniách. V roku 1989 podnik Interhotel Ružomberok objednal rekonštrukciu kabínkovej lanovky v rakúskej firme Girak, ktorá v roku 1990 vyrobila a dodala zariadenie na automatické brzdenie kabín v staniách. Nástup a výstup cestujúcich sa uskutočňoval pri zníženej rýchlosti pohybu kabíniek v súčinnosti s automatickým otváraním a zatváraním dverí a s automatickým štartom. Dodaný bol aj zabezpečovací a ovládací systém z firmy AEG. Firma Swoboda dodala nové štvormiestne kabínky typu Austro Panoráma. Celá rekonštrukcia sa uskutočnila v roku 1991, pričom sa zvýšila prepravná kapacita na 400 os/h, dosiahol sa plynulý nástup a výstup cestujúcich v staniách a, najmä, odstránila sa manuálna práca obsluhy.

František Šporer

Nový akcionár

V roku 2000 vstúpil do akciovej spoločnosti Skipark Ružomberok nový akcionár s veľkým investičným potenciálom, ktorý prispel k rozvoju strediska a jeho zaradeniu medzi najväčšie a najmodernejšie lyžiarske strediská na Slovensku. V rámci veľkej investičnej akcie bola zrekonštruovaná kabínková lanovka Hrabovo – Malino Brdo, postavila sa nová 4-miestna sedačková lanovka a rozšíril sa systém technického zasaňovania. Obe lanovky dodala firma Doppelmayr z Rakúska.

Technické parametre kabínkovej lanovky Hrabovo – Malino Brdo (Doppelmayr 2001)

- typ	8 MGD 215
- umiestnenie pohonu	hore
- hydraulické napínacie zariadenie	dole
- šikmá dĺžka trate	1 774,88 m
- prevýšenie staníc	413,1 m
- priemerný sklon trate	23,99%
- počet podpier na trati	10
- prepravná kapacita jedným smerom	1 500 os/h
- dopravná rýchlosť v trati	0 – 6 m/s
- dopravná rýchlosť v staniách	0,35 m/s
- vzdialenosť medzi kabínkami	19,2 s – 115,2 m
- nosnosť kabínky	640 kg
- počet miest v kabínke	8

- celkový počet kabín	37
- výkon el. motora pohonu	365 kW
- rozchod lana	5,2 – 6,1 m
- dopravné lano	41 mm

Technické parametre sedačkovej lanovky Malino Brdo (Doppelmayr 2001)

- typ	4CLF 245
- umiestnenie pohonu	dole
- hydraulické napínacie zariadenie	hore
- šikmá dĺžka trate	1 120,77 m
- prevýšenie staníc	287,2 m
- priemerný sklon trate	26,59%
- počet podpier na trati	13
- prepravná kapacita jedným smerom	2 200 os/h
- dopravná rýchlosť v trati	
- zimná prevádzka s nástupným pásom	2,7 m/s
- letná prevádzka bez nástupného pásu	1,5 m/s
- vzdialenosť medzi sedačkami	6,92 s – 17,6 m
- nosnosť sedačky	326 kg
- počet miest	4
- celkový počet sedačiek	129
- výkon el. motora pohonu	224 kW
- rozchod lana	5,2 – 6,1 m
- dopravné lano	36 mm

Ing. Peter Nanky

ZUSAMMENFASSUNG

Unsere Rubrik „Verwandlungen der Seilbahnen“ bringt regelmässig Information über die Modernisierung der Seilbahnen in der Slowakei. Heute erwähnen wir die Kabinenseilbahn auf dem Berg Malino Brdo im Zentrum SKIPARK Ružomberok. Die ursprüngliche Kabinenseilbahn aus dem Jahr 1967, gebaut von Transporta Chrudim, wurde in 1987 rekonstruiert und in 2001 durch eine neue moderne Kabinenseilbahn Doppelmayr 8 MGD 215 ersetzt.

SUMMARY

In the column „Cableways in transformation“, we regularly bring information about modernization of cableways in Slovak ski resorts. This time we introduce the cabin lift in Malino Brdo in the SKIPARK Ružomberok. The original cabin lift made in 1967 by Transporta, Chrudim was reconstructed in 1987 and replaced by new modern cabin lift Doppelmayr 8MGD 215 in 2001.

Zo života našich stredísk

Lyžiarske stredisko Revúcky raj

V malebnej doline Liptovských Revúc ležiacich na styku pohorí Nízke Tatry a Veľká Fatra sa úspešne rozvíja lyžiarske stredisko Revúcky raj. Od minulého roka má nového prevádzkovateľa a pred sebou perspektívne plány ďalšieho rastu. Keďže sme chceli stredisko a jeho plány predstaviť našim čitateľom, navštívili sme ho a porozprávali sme sa s **PETROM MIKLÁNKOM**, konateľom firmy **SITUM-SK**.

M. G. Na úvod by sme poprosili o predstavenie strediska a jeho vybavenie, odkedy stredisko vaša firma prevádzkuje a aké sú vaše plány?
P. M. Stredisko Revúcky raj od roku 2005 prevádzkuje firma **SITUM-SK** z Liptovských Revúc, ktorej som konateľom. Je situované na severnom svahu Nízkych Tatier pod vrchom Končistá v nadmorskej výške od 670 m až po vrcholovú stanicu najvyššieho lyžiarskeho vleku, ktorá je vo výške 1 070 m. V stredisku prevádzkujeme tri lyžiarske vleky, jeden v dĺžke 1 500 m, je to jeden z najdlhších lyžiarskych vlekov na Slovensku, druhý má dĺžku 400 m a máme ešte detský lyžiarsky vlek v dĺžke 150 m.



■ Peter Miklánek, konateľ spoločnosti

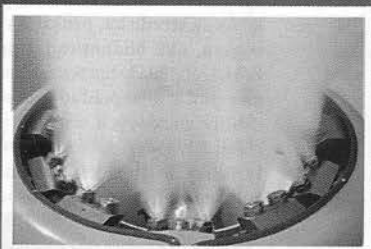
S prevádzkovaním tohto strediska začala firma **SITUM-SK** v minulom roku podpísaním dohody – zmluvy o spolupráci s obcou a prenajatím si obecného vleku **H 210**, pričom sme vybudovali zasnežovací systém, ktorý je schopný zasnežiť svah asi na 55 % dĺžky zjazdoviek. Postavili sme 400 m lyžiarsky vlek, základnú infraštruktúru a detský lyžiarsky vlek. Prepravná kapacita v roku 2005 bola 1 950 os/h, pričom v tomto roku plánujeme dobudovať ďalšie 2 lyžiarske vleky, čím by sme mali zvýšiť prepravnú kapacitu na 3 600 os/h.

M. G. Kedy sa s lyžovaním v Liptovských Revúckach začalo?

P. M. História lyžovania v Liptovských Revúckach siaha do roku 1974, kedy miestni nadšenci začali prevádzkovať lyžiarsky vlek s benzínovým pohonom v dĺžke asi 200 m. Nebol ešte na svahu pod Končistou, ale o kúsok ďalej. Neskôr **PCR Javorina** Liptovský Mikuláš spolu s obcou v roku

www.technoalpin.sk/.com

TECHNOALPIN
snow experts



TECHNOALPIN EAST EUROPE, s.r.o., Riečna 31, 010 04 Žilina

- ✕ **PORADENSTVO**
- ✕ **PROJEKTOVANIE**
- ✕ **INŽINIERING**
- ✕ **REALIZÁCIE A SERVIS**

Poštová adresa:

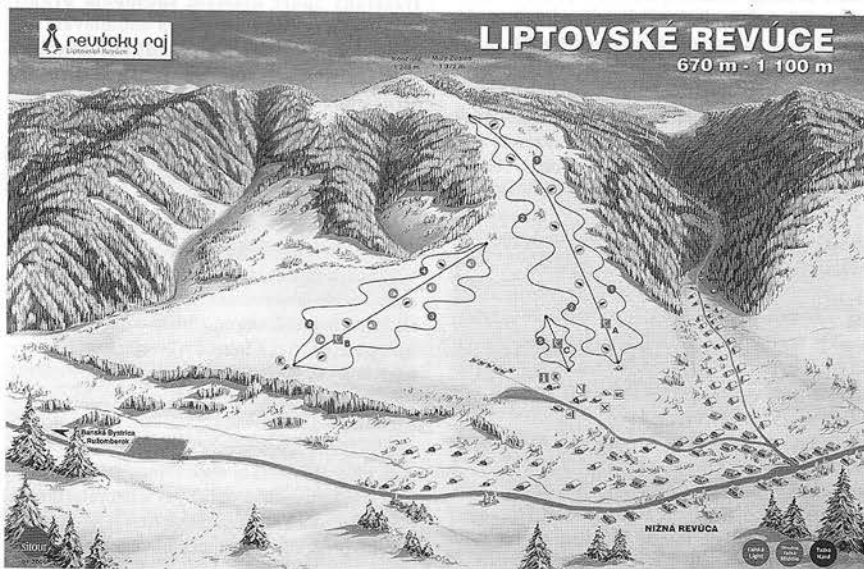
TechnoAlpin East Europe, s.r.o.,

P.O.BOX B-61, 011 51 Žilina

E-mail: technoalpin@technoalpin.sk

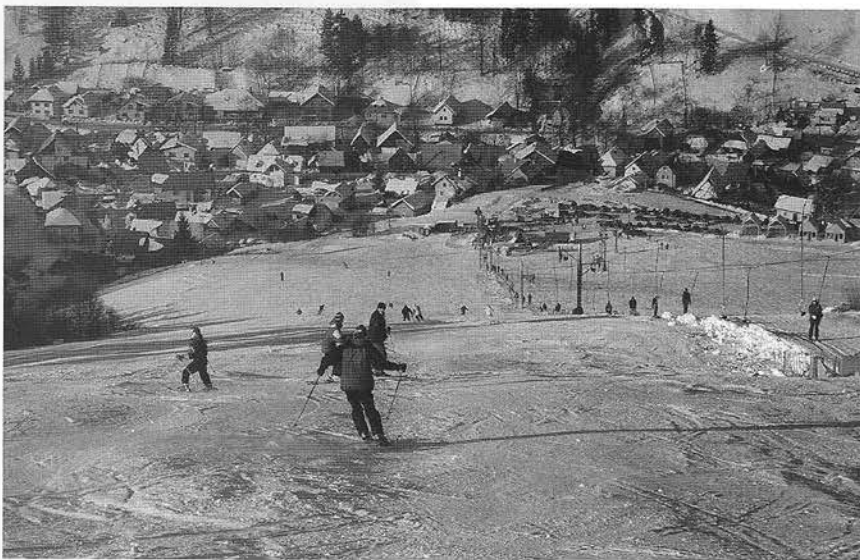
Tel.: 041 700 26 44 - 45

Fax: 041 700 26 46



LAVEX info

3/2006



■ Rozloha lyžiarskych svahov dáva predpoklad pre ďalší rozvoj dopravných zariadení

1979 postavili terajší vlek H 210 v dĺžke 1 500 m a prevádzkovali ho tiež spoločne až do roku 1990, kedy ho obec prevzala do svojho majetku a prevádzky. V roku 2005 prišlo k dohode medzi investorom SITUM-SK a obcou.

M. G. Aké sú plány spoločnosti v ďalšom rozvoji tohto zaujímavého strediska?

P. M. Máme v pláne vybudovať moderné lyžiarske stredisko so základnými službami, dostatočnou prepravnou kapacitou. V blízkej budúcnosti rátame aj s lanovkou do blízkosti Končistej a Malého Zvolena.

M. G. Hoci máte za sebou iba prvý rok prevádzkovania strediska, prakticky iba jednu zimnú sezónu, ako hodnotíte jej priebeh?

P. M. Uplynulá lyžiarska sezóna bola veľmi úspešná najmä z toho pohľadu, že sme nastavili latku kvality zjazdových tratí tak vysoko, že k nám chodili lyžovať zo širokého okolia, aj z iných lyžiarskych stredísk. Skutočne veľa pozornosti sme venovali úprave tratí, zasnežovaniu a celému manažmentu strediska. Prevádzkovali sme stre-

disko s asi 100 parkovacími miestami, samozrejme, so všetkými vlekmi. Počas tejto sezóny sme sa presvedčili aj o tom, že je tu veľký potenciál v rámci veľkosti zjazdoviek, rozlohy zjazdoviek na prevádzkovanie ďalších kapacitných zariadení. Lyžovalo sa od Vianoc až do konca marca, čo svedčí o tom, že sme dobre zvládli chod strediska a s obmedzením sa dalo sa lyžovať takmer až do Veľkej noci.

M. G. Ak by ste mali charakterizovať klientelu, kto najčastejšie, okrem miestnych lyžiarov, k vám chodí? Z ktorých krajín sa už podarilo lyžiarom objaviť a nájsť túto lokalitu?

P. M. Okrem domácich a lyžiarov z Ružomberka sme tu mali veľa klientov z Poľska a Maďarska, ktorí tu už dlhšie pravidelne chodia aj na letnú turistiku. Samozrejme, nechýbali českí lyžiari, zo Slovenska to boli zväčša lyžiari z regiónov Bratislava, Trnava, Žilina, Liptovský Mikuláš.

M. G. Lyžiari, ktorí sem už chodia, sú takí, ktorí hľadajú skutočne kvalitu, alebo sú to skôr tí, ktorí si chcú užiť rodinné lyžovanie s deťmi na menej náročných svahoch?

P. M. Naše stredisko disponuje aj stredne náročnými zjazdovými tratami pre vyspelejších lyžiarov. Revúce ubytovaním aj polohou predznamenávajú skôr lyžovanie a turistické zázemie pre rodiny s deťmi, čo sme riešili zónou s 400 m lyžiarskym vlekom a v jeho blízkosti malým detským vlekom. Mali sme pripravené aj ďalšie atrakcie pre deti, bol tu kónský povoz so saňami a iné aktivity.

M. G. Ako je zaistená bezpečnosť na lyžiarskych tratiach?

P. M. Bezpečnosť lyžiarov na tratiach zabezpečujú bezpečnostné prvky firmy Meingast a záchranná lyžiarska služba prostredníctvom vyškolených pracovníkov. K dispozícii je výkonný snežný skúter. Milým prekvapením v zimnej sezóne bola skutočnosť, že sme mali úplné minimum úrazov, aj tie boli prevažne ľahké, ktoré sme dokázali ošetriť na mieste k úplnej spokojnosti lyžiarskej verejnosti.

M. G. Aký je záujem o organizované podujatia v zimnom období, napr. škôl o výcvik detí a študentov, podnikov pre organizovanie podnikových športových podujatí a pod.?

P. M. Napriek tomu, že máme za sebou iba prvú sezónu, už počas nej sme začali spoluprácu so školami pre organizovanie lyžiarskych výcvikov a môžeme povedať, že boli u nás veľmi spokojní. Predpokladám, že to bola dané aj tým, že je tu veľký priestor na lyžovanie, a tým aj väčšia bezpečnosť lyžiarov. Ďalším podujatím, ktoré sa tu konalo, boli sánkarské preteky pre pracovníkov MONDI SCP Ružomberok. Zaujímavé boli aj týždňové pobyty lyžiarskych oddielov. Pripravili sme pre mladých budúcich pretekárov slalomovú trať, vyčlenili sme im samostatnú zónu pre výcvik a naši pracovníci pre nich špeciálne upravovali trate. Celá sezóna vyvrcholila lyžiarskymi pretekmi, ktoré už majú v Liptovských Revúcoch tradíciu. Sú to otvorené preteky v rôznych kategóriách, v tomto roku sa uskutočnili v nádhernom počasí. Organizácia, samotné preteky i nálada boli výborné, a tak boli všetci spokojní.

M. G. Nehovorili sme ešte o ubytovacích možnostiach pre návštevníkov, ktorí chcú nielen víkendovú alebo jednodňovú lyžovačku, ide im aj o lyžiarsku alebo rodinnú dovolenku. Aké sú možnosti ubytovacích a stravovacích služieb v obci alebo v blízkom okolí?

P. M. V obci je možnosť ubytovania rodinného typu v súkromí. Žiaľ, zatiaľ v obci nemáme žiadny väčší hotel alebo reštauračné zariadenia. Očakávame od miestnych podnikateľov, že v najbližšom čase zrealizujú aspoň základný štandard týchto služieb. Avšak sme schopní a máme pripravenú cestovnú kanceláriu, ktorá na požiadanie ubytuje lyžiarov v blízkom okolí v rôznych zariadeniach, či už v Ružomberku, v Liptovskej Osade alebo aj priamo v obci. Vieme sa o našich návštevníkov postarať od ubytovania, stravovanie až po kvalitné lyžovanie. Prevádzkujeme vlastnú webovú stránku www.revuckyrat.sk - tam záujemcovia nájdu základné informácie.

M. G. Určite sa ani vášmu stredisku nevyhýba problematika a konfrontácia s ochranármi, ktorí sa snažia v územiach využívaných na lyžiarsky šport určitým spôsobom brániť v rozvoji a zvyšovaní kvality a dobudovaní služieb. Aká je pozícia vášho strediska z hľadiska ochrany pri ďalšom investovaní a rozširovaní strediska?

P. M. Veľkou výhodou z pohľadu ochrany prírody je v našom prípade to, že celá zóna lyžiarskeho strediska je v územnom pláne obce určená ako rekreačná oblasť v II. pásme ochrany, aj keď vo vrcholových častiach už zasahujeme do chránených vtáčích území a chránenej lokality Zvolen. Napriek tomu môžem pochváliť spoluprácu s ochranármi, lebo sme nastúpili cestu častej komunikácie s ochranárskymi združeniami aj s Národným parkom Nízke Tatry. Pri takejto forme komunikácie je možné realizovať naše plány a budovať stredisko tak, aby nedochádzalo k nadmernému zaťažovaniu prírody pri využívaní celej zóny pre našich lyžiarskych návštevníkov. V tejto oblasti nám veľmi pomáha aj obec Liptovské Revúce na čele so starostom a obecným zastupiteľstvom. Nakoniec, obec aj v minulosti riešila túto problematiku pri predchádzajúcej prevádzke strediska.



■ Lyžiarske trate využívajú športové oddiely pre tréningy i usporadúvanie lyžiarskych pretekov



M. G. Na záver nám ešte povedzte, akými formami získavate klientelu, aké formy propagácie používate a čo pripravujete pre lyžiarov pre budúcu sezónu, ktorá o chvíľu zaklope na dvere?

P. M. Na úseku propagácie strediska okrem bežných billboardových akcií a iných marketingových aktivít máme pripravenú vlastnú cestovnú kanceláriu, ktorá bude zabezpečovať komplexný servis od prvého kontaktu, sprostredkovanie ubytovania, reštauračných služieb až po lyžovanie, a to nielen v našom stredisku. Chceme pripraviť také programy, aby naši zákazníci nemuseli zostávať na jednom mieste, aby boli vyťažení celý týždeň.

Čo všetko sme pripravili pre návštevníkov v roku 2006 a aj 2007? V prvom rade je to dobudovanie 2 ďalších vlekov, čím predĺžime zjazdovku až na viac ako 2 km. Vzniknú, samozrejme, nové zóny na lyžovanie. Dobudujeme služby pri nástupe do strediska, kde by mali pribudnúť bufety, hygienické zariadenia a kompletná starostlivosť o hostí. Zaujímavou perličkou by v tomto roku mal byť malý bufet na vrcholovej stanici vleku s terasou, kde je nádherný výhľad na široké okolie. Mohla by to byť zóna pre ľudí, ktorí chcú byť v prírode, v krásnom prostredí a nemuseli by odchádzať dolu k parkovacej zóne. Napokon pripravujeme spomínanú výstavbu lanovky, ktorá by mohla zabezpečovať aj prepojenie do Liptovskej Osady. Neskôr by bola základnou dopravnou kontrolou pre budúce letné využitie tohto regiónu. Touto lanovkou budeme schopní prepraviť turistov v lete na hrebeňové túry Veľkej Fatry a Nízkych Tatier a v zime lyžiarov takmer na končiar Končistej, kde bude možné rozhodnúť sa pre zlyžovanie smerom na Liptovskú Osadu alebo pre návrat smerom na Liptovské Revúce.

Ďakujeme za bohaté informácie a prajeme lyžiarskemu stredisku Revúcky raj splnenie všetkých zámerov.

Ing. Miroslav Grešo

Nové sedačkové lanovky na Loser v Altausse

V štajerskom lyžiarskom stredisku Loser nahradila moderná 6-miestna sedačková lanovka firmy Leitner starý lyžiarsky vlek. Vybudovaním novej 6-miestnej sedačky „Sandling-Jet” získalo stredisko nielen na komforte pre návštevníkov, ale aj novú zjazdovku.

Loserské horské dráhy v Altausse v súlade s programom výstavby dopravných zariadení vybudovali 6-miestnu sedačkovú lanovku „Sandling-Jet” už ako druhé zariadenie firmy Leitner po 6-miestnej sedačkovj lanovke „Loser-Jet 1”, ktorú uviedli do prevádzky v roku 2003. V rámci tohto projektu sa počíta aj s výstavbou chatovej osady a mládežníckej zotavovne.

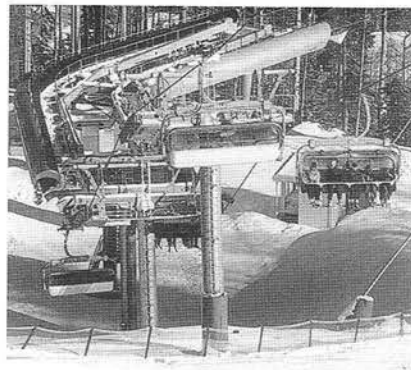
Obidve sedačkové lanovky predstavujú dôležité vylepšenie komfortnosti lyžiarskeho regiónu, vytvárajú podmienky pre ďalší rozmach zimnej turistiky, čím sa stredisko Loser stáva pre zimných návštevníkov stálym cieľom záujmu. „Sandling-Jet” je 6-miestna sedačková lanovka vybavená komfortným čalúnením a ochranným krytom proti nepriaznivému počasiu. Pre garážovanie jednotlivých sedačiek sa v bezprostrednej blízkosti vrcholovej stanice nachádza kompaktné plnoautomatické depo. V údolnej stanici sa sedačky nemôžu odstavovať, dajú sa však odpájať.

Novinka - uhlová stanica s video-monitoringom

Novovybudovaná lanová dráha nahradila zalomený lyžiarsky vlek a jej trasa je vedená približne po pôvodnej trase vleku. Z tohto dôvodu bolo potrebné v mieste odklonu, približne v polovici trasy v nadmorskej výške 1085 m, vybudovať uhlovú stanicu bez nástupu a výstupu. Cestujúci sú na danú situáciu upozornení informačnými tabuľkami. Pri normálnej prevádzke sa medzistanica neobsadzuje, monitoruje ju video-systém.



■ Údolná stanica



■ Uhlová stanica

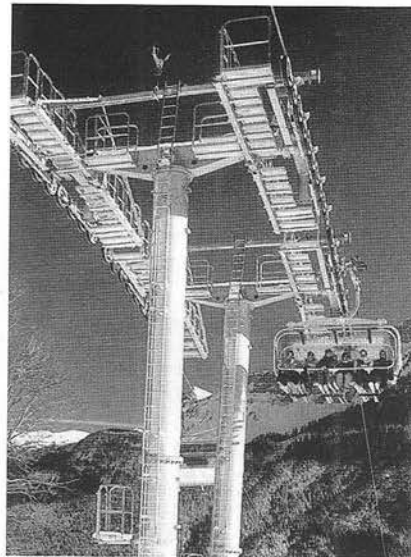
Údolná stanica sa nachádza vedľa stanice lanovky „Loser-Jet 1”, preto sa polohy jednotlivých staníc striedajú. Vrcholová stanica je umiestnená tak vysoko, že sa od nej mohla vybudovať ďalšia zjazdovka.

Dimenzie zariadenia umožňujú maximálnu prepravnú kapacitu 1 954 os/h pri maximálnej prepravnej rýchlosti 5 m/s.

Technické údaje:

- vrcholová stanica	1 212 m n. m.
- údolná stanica	858 m n. m.
- uhlová stanica	1 085 m n. m.
- výškový rozdiel	354 m
- šikmá dĺžka	1 352 m
- pohon a napínanie zariadenie	v údolí
- prepravná rýchlosť	5 m/s
- prepravná kapacita	1 954 os/h

Z časopisu ISR 7/október 2005
preložila Eva Bajčiová



■ Na trati

ZUSAMMENFASSUNG

In der Artikelserie über die Skizentren wird das Skizentrum Revúcky raj vorgestellt. Es liegt im malerischen Tal von Liptovské Revúce direkt an der Grenze der Gebirge die Niedere Tatra und die Große Fatra.

SUMMARY

In the series of articles about ski resorts, we introduce the resort Revúcky raj that is situated in the picturesque valley Liptovské Revúce at the intersection of the Low Tatra and Veľká Fatra mountains.



Kässbohrer informuje

Park Bully Professional's Camp 2006

Po siedmy raz sa uskutočnil vo švajčiarskom Saas Fee už takmer legendárny Park Bully Professional's Camp, ktorý organizuje spoločnosť Kässbohrer Geländefahrzeug AG.

Camp každoročne ponúka množstvo akcií a poskytujú odborníkom z tejto oblasti príležitosť spoznať najnovšiu techniku, osobne si ju vyskúšať a vzájomne si povymieňať skúsenosti z praxe. Tak ako každý rok, aj teraz sa obľúbená akcia tešila veľkej pozornosti.

Švajčiarske vysokohorské stredisko Saas Fee v dňoch 29. mája až 2. júna privítalo aj v tomto roku mnohých expertov z medzinárodnej Fan-Park scény. Každý tu očakával množstvo akcií, ktoré súvisia s najnovšou technikou a trendmi vo výstavbe Fan-Parkov. Hlavným bodom programu tohtoročného Campu bola výstavba čoraz viac obľúbeného a zo strany návštevníkov stredísk požadovaného tzv. FamilyParks – rodinného parku s integrovanými traťami pre snowtubing a FamilyCross. Ako v minulosti, aj v tomto roku poskytol Camp široké možnosti získania teoretických a praktických skúseností pre výstavbu jednotlivých prvkov parku. Výcvik na ľadovci vo výške 3 200 až 3 500 m bol organizovaný po skupinách a obsahoval celkom 8 pracovísk, ktoré účastníci prešli v priebehu 3 dní. Jednotlivé pracoviská obsahovali základné práce pri premiestňovaní snehu a jeho tvarovaní na jednotlivé prvky traťí ako skoky, šikmé steny, štartovacie a dojazdové plochy. Ďalšie pracoviská boli práca s navigáciou a práca s Pipe Magician pri konečnej úprave U-rampy. Samostatným pracoviskom bola stavba traťí pre snowtubing. Osobitne pri týchto tratiach je veľmi dôležité z dôvodu bezpečnosti

dodržať odporúčané parametre. Trať musí mať také parametre, aby bola pre návštevníka bezpečná aj v prípade, ak z trate vyletí. Skúškou zručnosti pre každého účastníka je absolvovanie obľúbenej súťaže s názvom Gymkana. Súťaž pozostáva z dodržania časových limitov a bodovania jazdy zručnosti. Obsahuje 3 disciplíny, poradie ktorých si vodič vyžrebuje zatlačením tlačidla na paneli radlicou vozidla. Tento rok absolvovali Gymkanu všetci vodiči na vozidle PiBu 300 Polar.

Jednou z disciplín je jazda zručnosti v pomerne komplikovanej trase s dĺžkou asi 150 m, s pivovou debničkou na hornej hrane radlice. Podmienkou úspešnosti je minimum pádov debničky z radlice, nevybočenie z trasy a časový limit. Vodič absolvuje trasu najskôr na spiatocku za pomoci zrkadiel a potom jazdu dopredu. Ďalšou disciplínou je jazda po presne vytýčenej trase podľa GPS systému. Aj tu sa boduje časový limit a odchýlka v metroch od vymedzenej trasy. Dĺžka trasy bola 825 m. Tretou disciplínou je tlačenie 200 l hliníkového suda radlicou po vymedzenej trase. Úlohou je, aby vozidlo a sud z trasy nevybočili.

Najväčším problémom pre všetkých účastníkov však bola súťaž zručnosti v diaľkovom ovládaní rádiom riadeného modelu PistenBully, ktorá je tiež predpísanou disciplínou. Vodič musí v časovom limite 15 minút z pevne určeného miesta ovládať vozidlo z presne ohradenej trasy. Vozidlo tlačí pred sebou golfovú loptičku, ktorú musí dopraviť do potrubia. Vozidlo prekonáva tri výškové úrovne po veľmi úzkych mostíkoch. Táto súťaž prebiehala v hotelovej hale a, samozrejme, s napätím ju všetci sledovali a súťažiacemu fandili.

Tohtoročný Camp ovládla skutočne najnovšia technika, okrem vozidiel PiBu 100, 200, 300



■ PistenBully pripravené na nasadenie



■ Camp uprostred krásneho ľadovca v Saas Fee

Kandahar a 300 Pollar W sme mali k dispozícii 4 najnovšie vozidlá PiBu 600. Tie boli v prevedení 600W, 2x600 ParkBully a 600 s Pipe Magician. Práve tieto vozidlá boli stredobodom záujmu. Je potešujúce, že doterajšie skúsenosti s prevádzkou týchto vozidiel sú skutočne dobré. Pripomienky zo strany vodičov, ktoré sú už realizované do sériovej výroby, sa týkajú len drobných zmien v osvetlení prístrojov – veľkosti kontrolných svetielok a umiestnení a veľkosti tlačidiel na joysticku.

Celkom 44 účastníkov tohtoročného Campu prišlo z 15 krajín. Osobitne účastníci z Nového Zélandu, Čile a Austrálie absolvovali veľmi dlhú cestu, aby sa na Campe zúčastnili. Je potešiteľné, že po prvý raz boli medzi účastníkmi aj traja zástupcovia zo Slovenska. To, že o Camp je skutočne veľký záujem, potvrdzuje skutočnosť, že po vydaní prihlášok bol okamžite vypredaný a viacerí záujemcovia sa do Saas Fee nedostali. Samotný priestor Campu na ľadovci bol v tomto roku obnovený, za čo patrí organizátorom – Wolfgangovi Lutzovi a populárnemu Reto Sporerovi osobitná vďaka. Určite sa už dnes mnohí vodiči tešia na budúcoročný ParkBully Professional's Camp 2007. ■

Ing. Dušan Mikloš
Termont Martin



■ Skupinová fotografia všetkých účastníkov a organizátorov v závratnej výške

Leto, zima,
vždy sme **in...**



PistenBully®

JK Kässbohrer

Termont s.r.o.

Nálepkova 4419 • SK - 036 01 Martin

Ing. Dušan Mikloš

Tel: 00421/43 400 1001 • Fax: 00421/43 400 1000

e-mail: termont@termont.sk

Mobil: 00421/905 801065, 00421/905 932241

www.pistenbully.com

Z informácií spoločnosti

Prezentačný deň Sitour 2006

Dňa 6. júna 2006 bolo stredisko Valčianska dolina dejiskom konania ďalšieho prezentačného dňa firmy Sitour, ktorá dlhoročným i novým partnerom – lyžiarskym strediskám, pripravila poďakovanie za spoluprácu a vyhodnotenie uplynulej zimnej sezóny. Pri tejto príležitosti sa vo Valčianskej doline stretlo vyše 90 zástupcov lyžiarskych stredísk.

V úvode podujatia účastníkov privítal Ing. Ladislav Jurdík – konateľ spoločnosti Sitour a poďakoval prítomným za ústretovosť počas spolupráce v uplynulej sezóne. Medzi pozvanými hosťami boli aj Ing. Košík za Snowland Valčianska dolina, Ing. M. Grešo za ZZ LAVEX a Ing. Marián Bujna z Ministerstva hospodárstva SR.

Po úvodnom vstupe bola prezentácia a vyhodnotenie spolupráce s lyžiarskymi strediskami, s médiami, prezentovali sa novinky tejto sezóny, napríklad vysielanie záberov zo slovenských lyžiarskych stredísk v zahraničných médiách, ale aj vízie do budúcnosti, či už je to nový vzhľad a funkcie internetového portálu www.holiday.sk alebo sprístupnenie živých záberov z panoramatických kamier prostredníctvom mobilných operátorov.

Ďalšou oficiálnou časťou prezentačného dňa bolo vyhodnotenie kategorizácie lyžiarskych stredísk. Do projektu sa zapojili strediská s cieľom získať oficiálne ohodnotenie v rámci 5-hviezdičkovej stupnice. Ladislav Jurdík spoločne s Mirom

slavom Grešom vymenovali držiteľov 5 hviezdíčiek – naše TOP lyžiarske strediská a ďalšie až po jednohviezdičkové. Ohodnotenie si osobne prevzali zástupcovia jednotlivých stredísk, ktoré sa na projekte kategorizácie zúčastnili.

Po oficiálnej časti dostali priestor otázky aj na tému slovenského SKI regiónu, ktorú prezentoval B. Veľký zo strediska Parksnow Donovaly. Neskôr prišla na rad uvoľnenejšia časť podujatia - spoločný obed a tenisový turnaj, prvý ročník Sitour CUP 2006 o putovný pohár. Hoci počasie spočiatku podujatiu neprialo, športovcom a aktívnym účastníkom turnaja dážd' vôbec neprekážal a so zápalom bojovali o putovný pohár. Napokon, ku koncu turnaja, vyšlo aj slniečko a doprialo víťazom trochu radosti z vyhnaných zápasov.

Počas celej akcie vládla príjemná nálada a spokojnosť organizátorov, pretože cieľ prezentačného dňa sa naplnil. Záver vytvorilo vyhodnotenie tenisového turnaja, odmenené boli prvé štyri miesta. Víťazom spolu s potleskom divákov a



■ Odmeňovanie víťazov turnaja

ostatných hráčov odovzdali putovný pohár. Prijemný deň zakončila spoločná večera.

Zástupcovia spoločnosti Sitour ešte raz ďakujú všetkým zúčastneným za vytvorenie priateľskej a srdečnej atmosféry a vyslovujú presvedčenie, že o rok sa opäť stretnú, možno vo väčšom počte aj s viacerými záujemcami o víťazný pohár. Poďakovanie patrí aj Ing. Košíkovi za možnosť realizovať prezentačný deň vo Valčianskej doline, Ing. M. Bujnovi z MH SR za účasť a Ing. M. Grešovi za pomoc pri realizácii. ■

M. Dobisová



■ Ing. Ladislav Jurdík pri otváracom príhovore

Novinky spoločnosti Sitour

S radosťou informujeme o novej službe, ktorú sme zaviedli v systéme panoramatických kamier od 1. júla 2006.

Rozšírenie obrazových informácií sa týka živého videoprenosu (streamingu) z panoramatických kamier do sietí mobilných operátorov. V praxi to znamená, že záujemcovia, klienti zimných i letných stredísk, si môžu aktuálne obrazové spravodajstvo pozrieť priamo na displeji telefónov. Ide o tie strediská, ktoré sú vo vysielaní programu Živá panoráma na obrazovke STV 2.

Výhody sú v tom, že záujemcovia majú:

- okamžitý prístup k aktuálnym informáciám,
- mobilný telefón má človek pri sebe celý deň, na rozdiel od televízie a internetu,
- konečný užívateľ má možnosť sa okamžite rozhodnúť, ktoré lyžiarske stredisko či kúpalisko navštívi,
- mobilný telefón sa stáva novým médiom marketingu a reklamy stredísk CR,
- služba je neobmedzená,
- dostupnosť informácií v textovej forme aj vo forme WAP na mobilných telefónoch.

Živé vysielanie, ako aj informácie v textovej forme, sú dostupné na bežne používaných mobilných telefónoch. Ide o telefóny využívajúce technológiu 2.5G (GPRS, EDGE a 3G UMTS). Kompletný zoznam podporovaných mobilných telefónov možno nájsť na stránke:

www.getfrieze.com.

Uvedená služba sa bude vysielat' v sekcii Video pod názvom Panorama. ■



■ Účastníci prezentačného dňa



Kategorizácia lyžiarskych stredísk Slovenskej republiky 2006 - 2009

V auguste 2005 sa členovia komisie projektu Kategorizácia lyžiarskych stredísk Slovenskej republiky (ďalej KLS SR) – Ing. Branislav Veľký, Ing. Ladislav Jurdík, Ing. Miroslav Grešo, Ing. Ján Gavalier, Štefan Želasko a Ján Bulík, stretli v stredisku ParkSnow Donovaly pri prerokovaní podmienok platných v projekte KLS SR na roky 2006 - 2009.

Vychádzalo sa pritom z projektu KLS 2003 - 2006, kedy sa areály hodnotili na základe vyplnených materiálov – pasportizácia (technologické vybavenie strediska) a dotazník pre lyžiarske stredisko. Oba materiály tvorili základ aj pri hodnotení jednotlivých stredísk v novom projekte, pričom dotazník pre lyžiarske stredisko bol upravený, a to:

- do časti A. úžitkové a technické vybavenie boli doplnené body homologizácia FIS a nadmorská výška strediska;
- rovnako došlo k zmene bodu A.2. maximálna dĺžka zjazdosti v stredisku;
- v bode A.7. technický sneh – do úvahy nebolo brané % z dĺžky zjazdových tratí, ale počet km z dĺžky zjazdových tratí;
- body lekár v stredisku a horská služba z časti D boli z dotazníka odstránené.

Okrem tohto dotazníka bolo zo strany prevádzkovateľov potrebné vyplniť aj dotazník služieb – napríklad lyžiarske areály s hodnotením 4 hviezdičky musia spĺňať podmienky pre hodnotenie 1, 2, a 3 hviezdičky, plus podmienky pre hodnotenie 4 hviezdičky, medzi ktoré patrí napríklad aj minimálne 1 lanová dráha v stredisku.

Podklady pre hodnotenie bolo prevádzkovateľom lyžiarskych stredísk zasielané na prelome mesiaca december 2005 a začiatku januára 2006. Vyplnené podklady garanti projektu – spoločnosť Sitour a ZZ LAVEX prijímali do 30. apríla 2006, pričom tento termín sa predĺžil z pôvodne určeného 28. 2. 2006.

Dňa 11. 5. 2006 sa v stredisku Skicentrum Vrátna free time zone, konalo opätovné stretnutie členov komisie na záverečnom hodnotení projektu a samotné vyhodnotenie. Oficiálne výsledky sú: do projektu sa zapojilo 75 lyžiarskych areálov, hodnotenie 5 hviezdičiek získalo 6 stredísk, 4 hviezdičky 8 stredísk, 33 stredísk bolo ohodnotených 3 hviezdičkami, 22 stredísk získalo 2 hviezdičky a 1 hviezdičkou bolo ohodnotených 6 stredísk.

Každé stredisko, ktoré sa zapojilo do projektu, získalo Osvedčenie kategorizácie a plaketu kategorizácie spracované v grafickom formáte na CD nosiči. Hodnotenia sa udeľovali 6. 6. 2006 na prezentačnom dni Sitour v stredisku Snowland Valčianska dolina, nezúčastneným boli zaslané

poštou. Udelené hodnotenia platia 3 roky do 30. 9. 2009. V priebehu troch rokov môže ktorékoľvek stredisko požiadať o prehodnotenie, ak po realizácii, napr. nových investícií, predpokladá zmenu svojej súčasnej kategórie. Rovnako, na základe žiadosti, sa môžu do projektu zapojiť aj dosiaľ nehodnotenú strediská. Obe žiadosti treba odoslať na adresu spoločnosti Sitour vždy do 30. marca príslušného kalendárneho roka. Plakety vydané v KLS SR 2003 - 2006 stratili platnosť dňom 30. 5. 2006.

L. Styková



■ Odovzdávanie osvedčenia kategorizácie

	Stredisko	Počet hviezd.
1.	Cigel' Priedavky-Šabľová	1
2.	Hnilec-Úboč	1
3.	Lúčky - TJ Tatran Horná Lehota	1
4.	Ostredok - LO Javorina	1
5.	Piatrová	1
6.	TJ Straník Teplička n. Váhom	1
7.	Kľak - Beneje lúky	2
8.	Nálepkovo - Krečno	2
9.	Podbreziny	2
10.	Pohorelská Maša - Gindurka	2
11.	Polomka-Bučník	2
12.	Poráčska dolina	2
13.	Poruba pri Prievidzi	2
14.	Rajecká Lesná	2
15.	Rittenberg - Spišská Nová Ves	2
16.	Ski Centrum Kľačno	2
17.	Ski Land Stará Myjava	2
18.	SKI Skorušiná - Klenovec	2
19.	SKI TAJA - Tatranská Javorina	2
20.	Skicentrum Medvedica - Malachov	2
21.	Skicentrum Žiar-Dolinky	2
22.	Skipark Eland Spišská Stará Ves	2
23.	Štebnická huta	2
24.	Športcentrum Oščadnica	2
25.	Veľká Javorina	2
26.	Vyšná Slaná - Július	2
27.	Zázrivá - Kozinec	2
28.	Zochova chata - Piesok	2
29.	Čertovica	3
30.	Čertovica - STIV	3
31.	Čičmany	3
32.	Fačkovské sedlo - Kľak	3
33.	Chopok - juh	3
34.	Liptovská Teplička	3
35.	Lopušná dolina	3
36.	LS Žiarce-Pavčina Lehota	3
37.	Martinské hole	3
38.	Pezinská Baba	3
39.	Regetovka	3
40.	Revúcky raj - Liptovské Revúce	3
41.	Selce-Čachovo	3
42.	Ski Bezovec	3
43.	Ski Centre Levoča - LD	3
44.	SKI Centrum Kálnica	3
45.	Ski Centrum Malá Lučivná	3
46.	SKI Čertov - Javorníky	3

47.	Ski Jezersko-Bachledova dolina	3
48.	Ski Makov	3
49.	Skicentrum Opalisko Závažná Poruba	3
50.	Skicentrum Strednica Ždiar	3
51.	Ski Park Chlmec	3
52.	Skipark Vyšné Ružbachy	3
53.	Ski-TMG Remata	3
54.	Šachtičky	3
55.	Športovo-rekreačné stredisko Jahodná	3
56.	Športovo-rekreačné stred. Kavečany	3
57.	Tále	3
58.	Turecká-Križna	3
59.	Vyšná Boca - Bačova roveň	3
60.	Zuberec - Janovky	3
61.	Zuberec - Mílotín	3
62.	Jasenská dolina	4
63.	Relax Centrum Plejsy	4
64.	Roháče - Spálená	4
65.	Ski Drienica	4
66.	Ski Kubínska hoľa	4
67.	Snowland Valčianska dolina	4
68.	Starý Smokovec	4
69.	Tatranská Lomnica	4
70.	Chopok - sever	5
71.	ParkSnow Donovaly	5
72.	ParkSnow Štrbské Pleso	5
73.	Skipark Ružomberok	5
74.	Snowparadise Veľká Rača	5
75.	Vrátna free time zone	5

ZUSAMMENFASSUNG

In die II. Etappe der Kategorisation der slowakischen Skizentren haben sich 75 Zentren gemeldet. 6 Zentren haben 5 Sterne, 8 Zentren 4 Sterne, 33 Zentren 3 Sterne, 22 Zentren 2 Sterne und 6 Skizentren haben 1 Stern gewonnen.

SUMMARY

75 resorts registered for the 2nd phase of the ski resort categorization. 5 stars were assigned to 6 resorts, 4 stars to 8 resorts, 3 stars were awarded to 33 resorts, 2 stars to 22 resorts, and 1 star was assigned to 6 ski resorts.

POMA info

VIETNAM

- kabínková lanová dráha na otvorenom mori

Ide o zariadenie, ktoré je ešte výkonnejšie ako visuté lanové dráhy, ktoré vedú na zasnežené vrcholce alebo pahorky miest – je ním mestská kabínková lanová dráha prepájajúca mesto a ostrov!

Svetová premiéra firmy Poma vo východnom Vietname predstavuje prepojenie mesta Nha Trang s turistickým ostrovom Hon Tre, ktoré sú od seba vzdialené 3 316 m. Klientela luxusného hotelového komplexu situovaného na tomto ostrove sa môže dosýta prevážať medzi kontinentálnou pevninou a ostrovným letoviskom sem a tam. Zariadenie prepravuje cestujúcich 47 kabínami typu Diamond 8 pri hodinovej kapacite až 1 000 osôb. Lanová dráha je dimenzovaná až na 65 kabín, čím by dosiahla prepravnú kapacitu až 1500 os/h.

S celkom nezvyčajnou stavbou sa začalo v októbri 2005. Trať tvorí 9 traťových podpier, z toho 6 je uložených v mori. Ich výška dosahuje miestami až 70 m nad hladinou mora, aby mohli popod trať lanovej dráhy prechádzať nákladné lode, musel sa dodržať prejazdový profil 55 m. Keďže podpery sú upevnené na platformách v mori vysokých až 60 m, celková výška podpier dosahuje až 120 m! Priemerná vzdialenosť medzi podperami 450 m sa dosiahla vďaka špeciálne vyvinutým riešeniam firmy Poma. Zariadenie uvedú do prevádzky pravdepodobne už v októbri tohto roku.

ŠPANIELSKO

- prekvapenie z neba

Firma Poma obohacuje možnosti prepravy nielen v horských, ale čoraz viac aj v mestských podmienkach. Od 14. októbra 2005 visutá lanová dráha Esparraguera, ktorú prevádzkuje spoločnosť Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), príjemne pozmenila bežný život obyvateľov v rozsiahlom predmestí severnej časti Barcelony.

Esparraguera je malé rezidenčné mestečko rozprestierajúce sa na pahorkoch. Pre vstup do mesta bolo potrebné vyzbrojiť sa najmä dostatočnou dávkou trpezlivosti pri čakaní v nekonečných zápachach na cestách, ktoré vedú do mesta. Teraz už je tomu inak. *Adios klúče od auta!* – jednotne hlásajú miestni obyvatelia, ktorí vrelo privítali možnosť prepravy lanovou dráhou hneď po jej uvedení do prevádzky.

Počas prvých piatich týždňov prevádzky lanová dráha prepravila 10 500 cestujúcich. Ide o dopravu, ktorá je rýchla, pohodlná, estetická, lacná a neškodí životnému prostrediu. Je to ideálny spôsob, ako prepojiť obytné zóny, medzi ktorými je značné prevýšenie alebo prírodné prekážky. Za štyri minúty sa dostanú cestujúci z Esparraguera na železničnú stanicu Olesa de Montserrat a potom je to už iba 20 minút priamo do centra Barcelony. Zariadenie vedie aj ponad rieku, kde vzdialenosť medzi podperami dosahuje až 500 m.

POMA a jej výzvy

Dva veľké projekty – dve veľké výzvy - Poma zrekonštruovala za rekordne krátky čas stanicu kabínkovej lanovej dráhy Bellecôte (La Plagne) a vybavila svojimi zariadeniami stredisko Lelex-Crozet (Monts Jura).

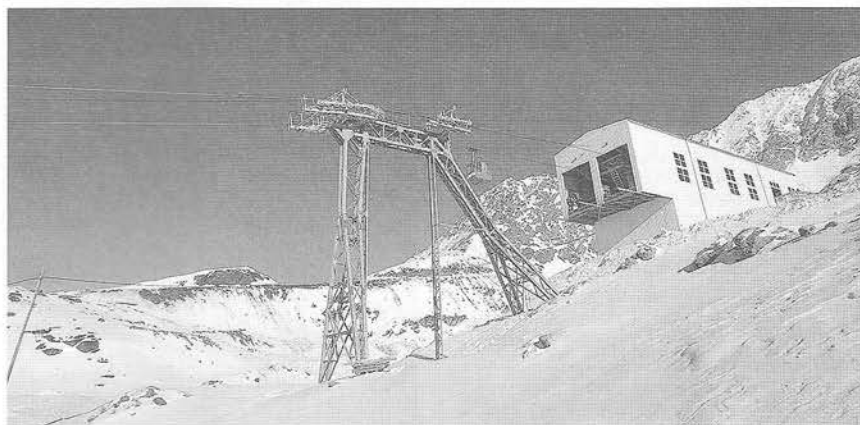
Ráno, 5. augusta 2005, La Plagne, nadmorská výška 3 050 m... Stanicu kabínkovej lanovej dráhy Bellecôte zasahujú plamene. Bilancia – stanica sa rúca, nosné lano s priemerom 39,8 mm sa v dôsledku horúčavy zlomí a svojím pádom zničí päť kabín, jednu podperu a tri hlavy podpier. Vo

firme Poma sa okamžite mobilizujú. Špecialisti firmy sú už začiatkom odpolednia na mieste nešťastia. Je večer a padlo rozhodnutie – kabínková lanová dráha musí na Vianoce opäť premávať!

Tim firmy Poma ihneď určil potrebné zásahy v objekte stanice. Vývojové oddelenie schválilo navrhované riešenia opravy a potrebné dielce boli dodané v rekordne krátkom čase pri rešpektovaní harmonogramu stavby, ktorý bol takmer nesplniteľný. Riaditeľ spoločnosti, ktorá prevádzkuje stredisko, ocenil prácu všetkých, ktorí pracovali na mieste v extrémnych podmienkach. Výzva bola skutočne veľká. Za štyri a pol mesiaca sa mali zrealizovať práce, ktoré by si inak vyžiadali deväť mesiacov a, navyše, na stavenisko bol značne sťažený prístup.

Vedúci servisu Poma Jean Souchal zdôrazňuje, že Poma musela zmobilizovať všetky tímy, ktoré pracovali sedem dní v týždni. Dodáva, že takúto službu by firma Poma urobila pre každého zákazníka.

V pohorí Jura, ďalej na severe, čakala na Pomu ďalšia výzva – rekonštrukcia parku lanových dopravných zariadení v stredisku Lelex-Crozet. Tender, ktorý vyhlásil Syndicat Mixte du Jura Gessien, obsahoval požiadavku na kompletnú koncepčno-realizačnú obnovu existujúcich zariadení. Veľkou výhodou bolo, že zadávacie podmienky ponechali firme Poma dostatok priestoru, aby plne prejavila kreatívne schopnosti. Na miesto troch starých lyžiarskych vlekov Poma navrhla modernizáciu kabínkovej lanovej dráhy Catheline so 6-miestnymi kabínami, výstavbu novej sedačkovej lanovej dráhy typu Multix s odpojiteľnými 6-miestnymi vozňami pre vyššie položenú časť strediska a premiestnenie lyžiarskeho vleku Montoisey na nové miesto. Firma Poma neváhala odkloniť sa od svojich zaužívaných riešení a navrhla také, ktoré odrážali potreby a požiadavky zákazníka. Keby bolo treba, bola by schopná premiestniť aj celú zjazdovku!



■ Nová stanica G6 kabínkovej lanovej dráhy Bellecôte



SKI DUBAI

– Poma to dokázala!

Firma Poma zostrojila prvú sedačkovú lanovú dráhu s neodpojiteľnými vozňami so štandardnými uchyteniami a uhlom lomu na svete v Indoor ski centre, priamo v púšti Spojených arabských emirátov.

Dubaj chce mať to isté, čo vy, Európania. Máte v Európe v zime zasnežené zjazdovky? To chceme aj my, v Dubaji! – dožaduje sa občan Spojených emirátov, ktorý si práve vychutnáva obedňajšiu lekciiu lyžovania predtým, ako sa vráti späť do práce. Obrovská krytá hala s technickým snehom, ktorá má približne rozlohu troch futbalových ihrísk je najväčšou svojho druhu na svete. Ski Dubai bola verejnosti sprístupnená 5. decembra 2005. Tony a tony snehu na mieste, kde nevyrastie ani steblo trávy. V Emirátoch je však možné všetko!

Pri vývoji lanovej dráhy s uhlom lomu sa Poma opierala o koncept vypracovaný Gimarom Montazom Mautinom z 90. rokov. Toto zariadenie je prvým na svete, ktoré je vybavené medzistanicou v mieste, kde sa zatáča zjazdovka a vystupujú lyžiari. V horúcich a vlhkých klimatických podmienkach bola výstavba skutočne náročná. Veľkou skúškou pre technikov firmy Poma bolo pracovať v uzatvorenom prostredí, kde sa pred spustením chladiaceho systému v hale ortuť teplomera vyšplhala až na 50° C, pričom všade bolo veľa prachu. Rovnako neskôr bolo náročné prekonávať teplotné rozdiely 50° C mimo haly a –7° C v hale.

Základné údaje o Ski Dubai

- Náklady na výstavbu Indoor ski centra: 270 miliónov dolárov
- Rozloha Emirátov, kde väčšina územia sa nachádza pri mori: 3 885 km²
- Kapacita centra: 1 500 návštevníkov, očakáva sa návštevnosť 400 000 osôb/rok
- Lyžiarske svahy: 22 500 m² zjazdoviek
- Teplota: vonkajšia +40° C, vnútorná –7° C
- Dĺžka najdlhšej zjazdovky: 400 m
- Prevýšenie: 62 m
- Lanové dopravné zariadenie: 1 sedačková lanová dráha Poma Unifix 4 a
- 1 lyžiarsky vlek Poma
- Sneh: stálych 60 000 ton skutočného snehu vo vnútri centra, 30 000 ton čerstvého prachového snehu, ktorý každú noc vyrábajú snežné delá



■ Indoor ski centrum v púšti Spojených arabských emirátov



■ UNIFIX 4 v SKI DUBAI, prvá sedačková lanová dráha na svete s uhlom lomu

System Hi.GARD preniká do Európy

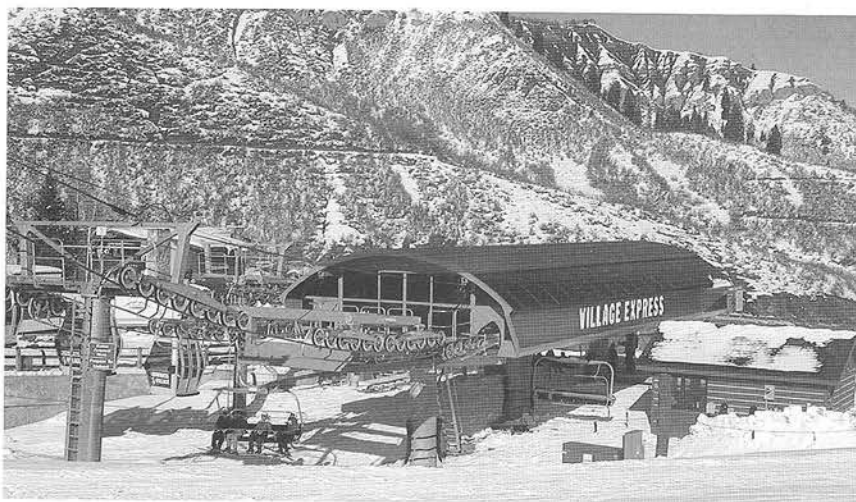
Bezpečnostný systém Hi.Gard, ktorý vyvinula firma POMAGALSKI S.A. v USA, dokáže predvídať riziko vypadnutia lana lanových dopravných zariadení.

Stále inteligentnejší! Vďaka systému Hi.Gard sa lanové dráhy stávajú prevádzkovo bezpečnejšie a spoľahlivejšie. Správna poloha lana je základným predpokladom ich bezpečnosti.

V prípadoch, kedy silnie vietor a prerastá až do víchrice, je nutné lanovú dráhu zastaviť, aby nepriazeň počasia nespôsobilá vypadnutie lana zo zachytávačov v trati. V súčasnosti je už možné zistiť, čo prebieha na úrovni každého vodiaceho prvku lana a zasiahnuť v správnom čase, ani príliš

skoro, ani príliš neskoro. V špičke zimnej sezóny môžu nežiaduce opakované prerušovania chodu zariadenia značne narušiť plynulý priebeh prevádzky. Preventívny bezpečnostný systém (Hi.GARD) je technológia, ktorá sa niekoľko rokov vyvíjala a skúšala firmou Poma a v súčasnosti je už dokonale spravovaný systémom. V USA sú už všetky lanové dráhy POMA s odpojiteľným systémom vybavené týmto systémom. Treba zdôrazniť, že táto technológia umožňuje znížiť počet zastavení počas prevádzky. Ide o elektronický systém, vyvinutý s erópskymi normami, ktorého úlohou je sledovať polohu lana na kladkách kladkových batérií.

V prípade, že sa lano bočne vychýli a prekročí sa dovolený limit, dva snímače inštalované na kladkovej batérii vyšlú informáciu na post kontroly ovládania. Táto informácia automaticky spomalí zariadenie, alebo vyvolá zastavenie lanovej dráhy podľa získanej informácie, a to bez toho, aby sa čakalo na dosiahnutie medznej hodnoty. Systém Hi.GARD je vhodný a dá sa inštalovať na všetky typy lanových dopravných zariadení. ■



■ Systémom Hi.Gard sú vybavené všetky realizácie POMY v Spojených štátoch, napríklad sedačková lanová dráha Village Express, stredisko SNOWMASS, Colorado, rok výstavby 2005



Doppelmayr info

Nový funitel pre St. Anton

V stredisku St. Anton am Arlberg v zime 2006 nahradí Funitel starú Galzig-lanovku.

Nová Galzig-lanovka je jedinečným technickým a architektonickým riešením. Najnápadnejšie sú obe obrovské kolesá s priemerom 8,5 m v údolnej stanici.

Na začiatku bola potreba obnovenia síce osvedčenej, ale už staršej kyvadlovej lanovky Galzig z roku 1973. Súčasnú požiadavku predovšetkým už nespĺňala dvojposchodová údolná stanica. Lyžiarom museli prichádzať ku kabínkam po schodoch, čo bolo v lyžiarkach namáhavé a zavše aj odvážne. Aby lyžiarom uľahčili prístup, vymysleli pracovníci firmy Doppelmayr výťah typu paternoster. Z tejto myšlienky vznikol nakoniec riešenie obrovského kolesa pre kabínkovú lanovku. Kabínky prichádzajú v hornom poschodí a prostredníctvom obrovského kolesa sa dostanú nadol, potom sú pomaly jemným oblúkom vedene oblasťou nástupu, príp. výstupu. Prostredníctvom druhého kolesa sú vyzdvihnuté k výjazdu zo stanice, kde sa napoja na trasu. Lyžiar sa do kabínok dostanú zo zjazdovky v jednej rovine. Starú lanovku Galzig odstavili už na jar 2006 po skončení zimnej sezóny. Koncom novembra by mala byť nová Galzig-lanovka uvedená do prevádzky ako nová atrakcia Arlbergu.

Technické údaje

- typ lanovky	24-funitel
- prepravný výkon	2 200 os/h
- čas jazdy	9,0 min.
- rýchlosť jazdy	6,0 m/s
- počet dopravných prostriedkov	28
- postupnosť	39,0 s
- šikmá dĺžka	2 542 m
- prevýšenie	766 m
- pohon	vrcholová stanica
- vratná - naplnacia stanica	údolná stanica

Komfort na lanovke Hexenboden

Nová 6-miestna sedačková lanovka s bublinami Hexenboden a s vyhrievanými sedadlami nahradila dve 3-miestne sedačkové lanovky Hexenboden I (pevný systém) a Hexenboden II (odpojiteľná lanovka).

Tým sa Hexenboden prispôbil kvalitatívnemu štandardu iných lanoviek v rámci spoločnosti zjazdoviek Lecha a Zürs. V lyžiarskej oblasti Lech a Zürs je celkom 84 vlekov a lanoviek a 260 km zjazdoviek.

Novostavbou boli lanovky Hexenboden od základov prebudované. Teraz sú obe lanovky spo-

jené do jednej sekcie, trasa je vedená nanovo. Staré stanice, až na údolnú stanicu bývalej lanovky Hexenboden II, sa zbúrali. Užívatelia lanovky teraz už nemusia stáť dva razy v rade, aby sa dostali na vrchol. Údolnú stanicu integrovali do konfigurácie terénu. Vyrastá ako skala zo zeme; imponantná kompozícia betónu, ocele a skla, ktorá sa vzdorovito a elegantne stavia do cesty prípadným lavinám. V pivnici údolnej stanice je plnoautomatické garážovanie sedačiek. V oblasti dolného podlažia sú umiestnené aj zariadenia infraštruktúry, odpadová stanica, údržbárske dielne a sklad pre elektrické a strojné komponenty. Lanovka je zabezpečená systémom RPD. V údolnej stanici sa nachádza pohon a napínanie, na vrchole je pevné otáčanie.

Technické údaje

- typ lanovky	6-CLD/B
- prepravný výkon	2 400 os/h
- čas jazdy	5,6 min
- rýchlosť jazdy	5,0 m/s
- interval	9,0 s
- šikmá dĺžka	1 569 m
- prevýšenie	531 m
- počet podpier	17
- pohon	údolná stanica



■ Pri údolnej stanici sa kládol mimoriadny dôraz na optiku

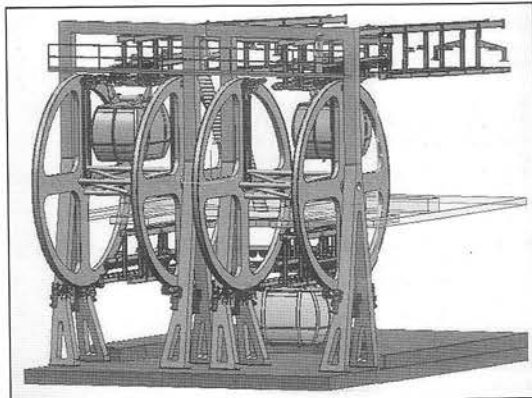
S lanovkou Funifor pohodlne na Portavescovo

Najrýchlejšou možnosťou, ako sa dostať z malebne položenej horskej dedinky Arabba a Portavescovo (oblasť Superski Dolomiti), je nové zariadenie Funifor spoločnosti Doppelmayr. Zariadenie nahradilo kyvadlovú obežnú lanovku z roku 1971 a zvýšilo prepravný výkon z 500 na 800 os/h. Funifor Arabba je prvá kyvadlová lanovka s konformitou podľa CE v Taliansku.

Prevádzkovateľská firma Sofima uprednostnila Funifor spoločnosti Doppelmayr pred konkurenčnými ponukami predovšetkým z troch dô-



■ Nový Funifor má 2 kabíny pre 80 cestujúcich a 2 podpery z hrazdenej konštrukcie so 42 m, resp. 18 m výškou. Systém je veľmi stabilný voči vetru a nevyžaduje si žiadne nájazdové zariadenia





vodov. Po prvé - boli potrebné iba relatívne malé prestavby na budovách a interiéroch staníc a využili sa pôvodné základy podpier. Po druhé - pre obrovskú stabilitu voči vetru a po tretie - pre možnosti veľmi stabilného využitia pre osobitnú alebo kyvadlovú prevádzku. Okrem toho celkovo veľký dojem zanechalo inovatívne riešenie patentovaného konceptu Funifor. Stavba vrátane demontáže pôvodného zariadenia a kolaudácie trvala osem mesiacov. Nosné laná, ktoré boli vymenené pred 2 rokmi počas stavby nového zariadenia, navili v údolnej stanici na dva lanové bubny a potom pomocou dvoch dodatočných nosných lán znovu vyložili. Montáž pohonov v údolnej stanici - predtým to bola napínacia stanica - so zachovaním vonkajších rozmerov stanice, bola majstrovským výkonom. Vratné kotúče vo vrcholovej stanici sú z priestorových dôvodov usporiadané šikmo. Prevýšenie medzi naloženou a prázdnu kabínkou vyrovnávajú nové nájazdové botky.

Technické údaje

- prepravný výkon	800 os/h
- čas jazdy	6,8 min
- rýchlosť jazdy	12 m/s
- šikmá dĺžka	2 677 m
- prevýšenie	872 m

Hochkar – všetko z firmy Doppelmayr

Hochkar je najväčšia lyžiarska oblasť Dolného Rakúska, ktorá ponúka takmer 20 km zjazdoviek a nové lanovky. Všetky pochádzajú z dielne spoločnosti Doppelmayr/Garaventa. V roku 2005 tu firma Doppelmayr postavila dve pevné 4-miestne sedačkové lanovky s pevným uchytením Almlift a Häsig.



■ 4-miestna sedačková stanica Almlift s detskou poistkou premáva na ľahkej zjazdovke, ako aj na svahu s umelým osvetlením v zábavnom parku Funpark

Hochkar sa nachádza 150 km západne od Viedne, ako lyžiarska oblasť bol sprístupnený v polovici 60. rokov. Dnes má pre približne 20 km zjazdových tratí k dispozícii 9 dopravných zariadení. V roku 2005 tu firma Doppelmayr vybudovala

dve zariadenia: namiesto vleku z roku 1965 postavili novú rýchlejšiu a pohodlnejšiu 4-miestnu sedačkovú lanovku Almlift 4-CLF s hydraulickým napínaním a pohonom vo vrcholovej stanici a starú 2-miestnu sedačkovú lanovku z roku 1973 na vrchu Häsig nahradila nová 4-miestna sedačková lanovka 4-CLF s pevným uchytením a pohonom v údolnej stanici.

Technické údaje

4-CLF Almlift	
- prepravný výkon	2 361 os/h
- čas jazdy	3,5 min
- rýchlosť jazdy	2,4 m/s
- počet vozňov	71
- interval	6,1 s
- šikmá dĺžka	507 m
- prevýšenie	106 m
- pohon	vrcholová stanica
- otáčanie	vrcholová stanica

4-CLF Häsig

- prepravný výkon	2 378 os/h
- čas jazdy	5,9 min
- rýchlosť jazdy	2,6 m/s
- počet vozňov	119
- interval	6,1 s
- šikmá dĺžka	924 m
- prevýšenie	249 m
- pohon	údolná stanica
- otáčanie	vrcholová stanica

6-CLD Tichots – tretia čiarka počas dvoch rokov

Doppelmayr v roku 2005 postavil v lyžiarskom stredisku Val d'Isère/Tignes 6-miestnu sedačkovú lanovku 6-CLD Tichots, čo je tretou odpojiteľnou 6-sedačkou v priebehu dvoch rokov. Val d'Isère/Tignes vo francúzskom Departemente Savoie je jedným

z najkrajších a najväčších lyžiarskych stredísk v západných Alpách – 133 zjazdoviek s celkovou dĺžkou 300 km, od 1 500 výškových metrov až do oblasti Padovcov vo výške 3 500 m. Je tu desať kyvadlových lanoviek, takmer 50 sedačkových a asi 40 lyžiarskych vlekov.

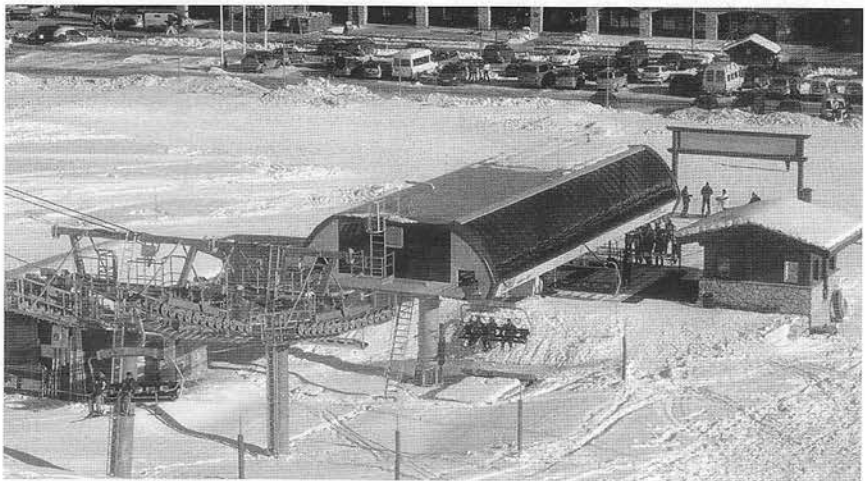
Nová lanovka sa vyznačuje prvým tangenciálnym nástupom pre 6-miestnu sedačku na svete. Aby sa zabezpečila želaná vysoká prepravná kapacita 3 600 os/h, zrealizoval Doppelmayr s prvým tangenciálnym nástupom pri 6-sedačke veľmi zaujímavú inováciu. Sedačka prichádza šikmo, približne v 45° uhle k oblasti nástupu. Cestujúci sú k nástupu dopravení nástupným pásom. Závozy na nastúpenie na dopravný pás sa otvárajú s časovým odstupom, aby sa vyrovnala dĺžka oblúka dráh, ktoré opisujú sedadlá. Najprv štartujú cestujúci vo vnútornej dráhe, naposledy tí, ktorých sedadlo je celkom na vonkajšej strane. (Dá sa to porovnať s odstupňovaným rozmiestnením na štarte bežcov na 400 m v ľahkej atletike). Načasovanie je vypočítané tak, že sa všetci cestujúci nachádzajú na konci dopravného pásu v jednej úrovni; teraz si môžu pohodlne sadnúť na sedačku.

Doppelmayr je, mimochodom, na celom svete pionierom v oblasti tohto princípu nástupu. Po prvý raz bol zrealizovaný v roku 2002 na 8-miestnej sedačkovej lanovke 8-CLD Les Tommeuses, taktiež v Tignes. (Táto lanovka má prepravnú kapacitu 4 500 os/h.)

Objednávku na 6-miestnu sedačkovú lanovku 6-CLD Tichots dostal Doppelmayr v máji 2006, koncom novembra bolo zariadenie uvedené do prevádzky.

Technické údaje

- prepravný výkon	3 600 os/h
- čas jazdy	4,3 min
- rýchlosť jazdy	5,0 m/s
- počet vozňov	85
- interval	6,0 s
- šikmá dĺžka	1 169 m
- prevýšenie	361 m
- pohon	údolná stanica
- otáčanie	vrcholová stanica



■ Údolná stanica vo výške 2107 m n. m. s veľkým parkoviskom

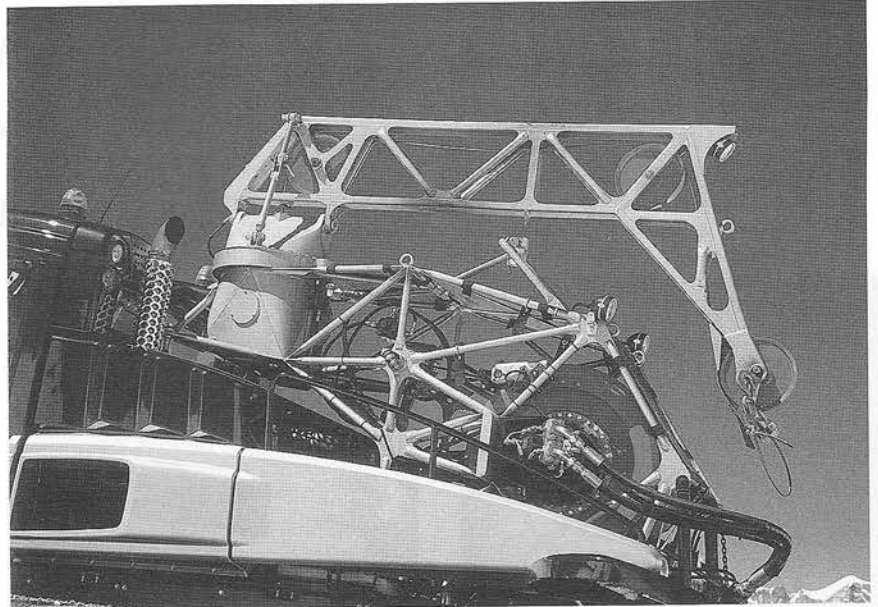
Začnem ako minule...

Nie je náhoda, že silné strediská si vyberajú silné stroje. Táto tendencia je dlhodobo badateľná vo všetkých alpských strediskách... a túto tendenciu pochopili už aj všetci výrobcovia. Maličký rozdiel je v tom, že firma Prinoth to pochopila už pred vyše desiatimi rokmi a výsledkom bolo, že po viacročnom vývoji, dlhodobých skúškach a priebežných úpravách Prinoth už v roku 1996 žal prvú úrodu s dovtedy nevidaným výkonom 428 koní na motore Mercedes v stroji Everest.

Počas ďalších 10 rokov sa doladili desiatky drobností, nedostatkov, nesúladi, ktoré nemôže nijaký vývojár predvídať, ktoré ukáže len tvrdá a krutá prax. Teraz, po vyexpedovaní takmer tisícky strojov, môžeme Everest považovať za *starého mazáka* v super silnej triede. Môžeme s istotou tvrdiť, že je to vyzretá a takmer dokonalá mašina. A nielen to. Po fúzii Prinoth-u s Leitner-om získal Everest na svoju stranu skúsenosti ďalšieho obra - LH 500 (360 koní, 12 litrov, MAN motor) sériovo vyrábanú od roku 1991 a jej následníka Leitwolf-a - čelného vlka svorky so silou 435 koní v 13 litrovom MAN motore. No kone pod kapotou nie sú všetko. Správne ladená hydraulika rozdeľuje silu na extrémne namáhané prevodovky, z nich na pásy, ktoré to musia vydržať. Elektronika koordinuje prácu prídavných zariadení, vysoko výkonnej frézy i optimálne položeného navijaka. Správne dimenzovaná radlica je štítom stroja a rám musí všetky tlaky dlhodobo spoľahlivo znášať. K tomu všetkému musí byť stroj ľahký a vrtký. V tomto sú viac než 15-ročné skúsenosti zborného tímu vývojárov a praktikov z Prinoth-u a Leitner-a k súčasnému dátumu jednoducho nedostihnuteľné. Chcete fakty? Praktické ukážky? Mínil som písal o Everest power fréze a ňou neodskriepiteľne najdôkladnejšie spracovanej zjazdovke - mimochodom, to je hlavný koncový efekt snaženia všetkých mašin. Dnes niečo o bubnovom navijaku. Ten predminulý rok *preskočil* na Everest z Leitner-a a keďže pred fúziou Prinoth používal klasický systém navijacej hlavice, sú nám podrobne známe všetky jej prednosti a nedostatky.

Takže **1. argument:** Trecie lamely navijacej hlavice v 2x 7 násobnom cykle ostro lámú lano na malom priemere. To je 14 ohybov na Ø cca 30 cm. To spôsobuje nadbytočné napätie vnútri lana a vyvoláva praskanie okrajových prameňov. O to viac, že sú opotrebované trením, cez ktoré sa odovzdáva ťažná sila z hlavice na lano.

Oproti tomu bubnový navijak ťahá lano priamo, sila ťahu je úmerne rozložená na všetky pramene v celom priemere lana a dochádza pritom len k jednému ohybu na priemere asi 1 meter! Priamo úmerne menšie je preto opotrebovanie lana, a tým sa predlžuje jeho životnosť.



■ **Bubnový navijak pojme až 1 200 m lana**

Argument 2.: Ak sa pri klasickom navijaku pretrhne jeden vlas prameňa, ten sa v navijacej hlavici môže zachytiť so susedným obehom lana, dôjde k prepletaniu a hrozí totálna havária.

Bubnový navijak žiadne takého zložité zariadenie nemá. Trčiaci vlas odstrihnete a ťaháte ďalej - žiadny problém.

Argument 3.: Trecia hlavica je zložitý a citlivý mechanizmus, potrebuje náročný servis, rýchlo sa opotrebuje a výmena stojí *ťažké peniaze*. Ale na bubne nič, čo by sa pokazilo. Bubon je hrubý masivný dielec. Možno najpevnejší na celom stroji. Efekt je tu jasný.

Argument 4.: - respektíve kontraargument: Lebus systém paralelného ukladania lana na bubon od počiatku uloží lano tuho a zabráni dodatočnému uťahovaniu, a tým stieraniu už uložených vrstiev. Obyčajne priečne navíjanie je už dávno zastarané a Leitner ho ani nikdy nepoužíval.

5. opäť protiargument: Rozpletanie lana v dôsledku jednosmerného otáčania stroja nehrozí. Inteligentný systém stráži smer a počet otočení a viacstupňovo vás upozorňuje, varuje pred opakovanou chybou. V extrémne (asi po 30 obratoch) zastaví stroj

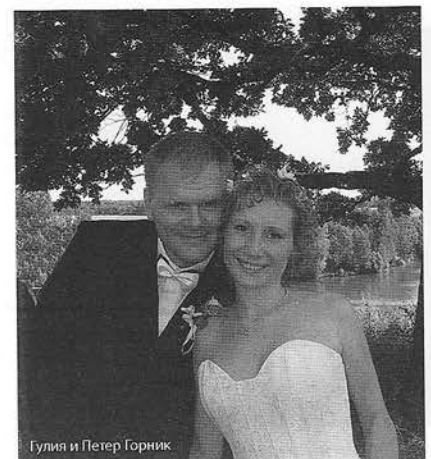
6. argument - je môj najmilší. Nielen preto, že je najvýraznejší, ale aj kvôli tomu, že ho vodiči vtedy na Veľkej Rači okamžite spozorovali a ocenili slovami: „*Toto fakt funguje tak, ako to Peter rozprával.*“ Tak teda: bubnový navijak sa nemusí otáčať celý, na to nepotrebuje veľa miesta. Otáča sa len jeho rameno na malom priestore, tesne za kabínou. Presne tam, kde je ťažisko samotného stroja. Jasne povedané - os točenia ramena navijaku je zhodná s osou točenia stroja. Tisícokraký praktický význam možno zhrnúť pár slovami. Za celú kariéru jazdenia na svojom pôvodnom

navijakovom stroji nedokážete to, čo na našej mašine pri prvej jazde. Točenie v strmine, tlačenie snehu došikma, jazda na lane v traverze. Stroj vykonáva všetky vaše pokyny. Na navijak môžete ani nemyslieť. Je riadený jednoduchou a spoľahlivou automatikou. Je poslušný, pracovitý, nenáročný, spoľahlivý. V jednoduchosti je krásna.

Mimochodom - krásna. Dnes nezakončím svoj článok štipľavou formulou. Mám ozaj iné v hlave... Venujte preto, prosím, pozornosť nasledujúcemu oznamu:

Dňa 8. júla 2006 v obci Šentala v Samarskej oblasti Ruskej federácie uzatvorili manželský zväzok Peter Györi a Gulia Rafailovna Galieva. Pár prijal meno Gulia a Peter Horník.

Všetkým priateľom, priaznivcom a známym týmto venujeme úprimný pozdrav.

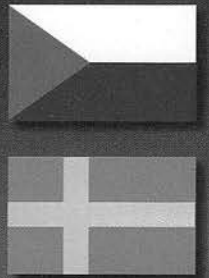


Гулия и Петер Горник

AUDRY

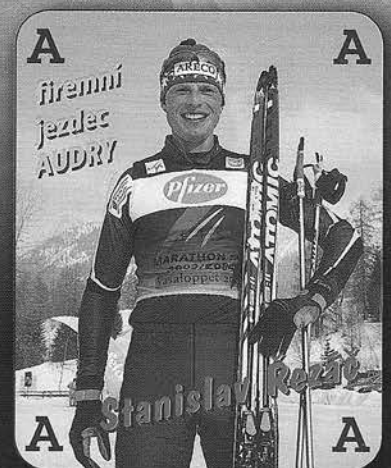
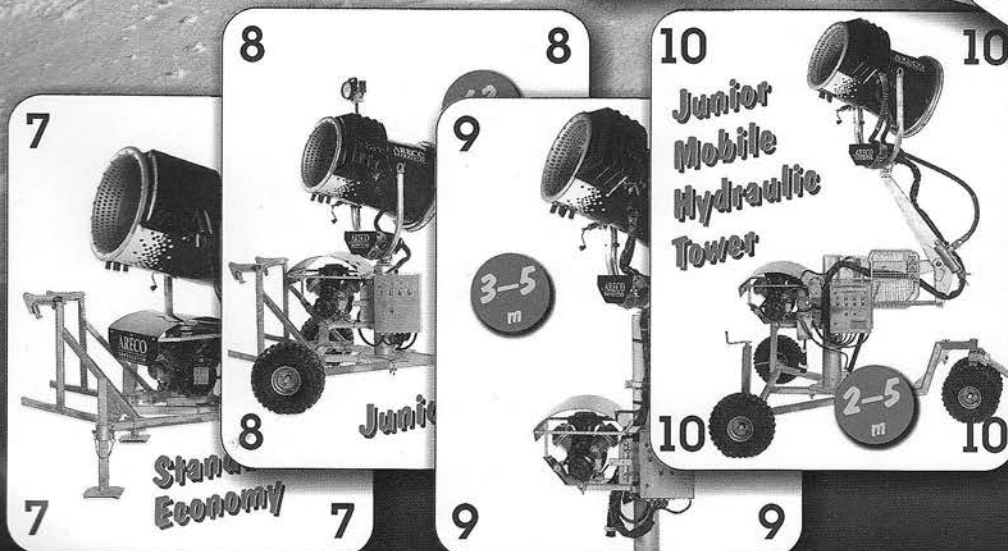


ARECO SNOWSYSTEM



www.arecosnow.cz • areco@audry.cz

Náše trumfy



Oskara Nedbala 1131 • 500 02 Hradec Králové
Tel./Fax: +420 495 211 747 • Mobil: +420 603 226 386

Riešenia pre Vás, podľa Vašich práni... ...aby sme Vás prepravili až do Vašich domovov!

Od vrcholcov hôr až po metropoly, od Álp až po Andy... Naše dopravné zariadenia prepravujú za rok viac ako 12 miliónov osôb, tak ako je to v Medellin, 365 dní v roku, 20 hodín denne, pri zabezpečení prevádzkovej pripravenosti na 99,8 %!

Pretože dnes Vás prepravujeme až k Vám domov. A s radosťou.

www.poma.net



Les Arcs - France



Medellin - Colombie



Esparraguera - Espagne



POMA

TECHMONT S.R.O.
Výhradný zástupca pre SR a ČR
a vykonávanie leteckých prác
Levočská 3312/27
058 01 POPRAD, Slovensko
tel.: 00 421/52 7721 669 tel./fax: 00 421/52 7721 649
e-mail: poma@techmont.sk * <http://www.techmont.sk>

**TECH
MONT**