

LAVEX

info
magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING



ROČNÍK XXXV • 1/2008

6-CLD Hochmoosexpress Lermoos



Doppelmayr®



Silný a spoľahlivý partner

Drsná a ľadová klíma horského sveta stavia pred vodiča a vozidlo vždy nové výzvy. S novým PistenBully 400 spoločne zvládnú každú situáciu. Či v štandardnom prevedení, s navijakom alebo ako FunPark je vozidlo pre vodiča veľmi prijateľné, vynikajúco odhlučnené a jednoducho ovládateľné.

Nastúpte a presvedčte sa o tom sami!

Termont s.r.o.

Nálepková 4419

036 01 MARTIN

tel.: 00421 43 4001004

00421 905 801065

fax: 00421 43 4001000

e-mail: termont@termont.sk

www.pistenbully.com



PistenBully®



LAVEXinfo • ROČNÍK XXXV • 1/2008

Vydáva

LAVEX, Lanovky a vleky,
záujmové združenie na Slovensku,
Liptovský Mikuláš vo vydavateľskej
a reklamnej agentúre STEFANI,
Junácka 6, Bratislava.
tel./fax: 02/49249590
mobil: 0903 165 032
e-mail: m.stefanickova@zoznam.sk

Šéfredaktorka

Miroslava Čerňanská

Redakčná rada

Ing. M. Grešo – predseda
členovia: M. Čerňanská,
A. Červenková, Ing. J. Gavalier,
Ing. J. Hulla, Ing. J. Kríž, CSc.,
Ing. L. Mačičák, Ing. V. Obržálek,
M. Sumka, 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

REPROservis
Liptovský Mikuláš
www.repro.sk

Registračné číslo

396/91

Ročné predplatné na 4 čísla:

300 Sk

ISSN č. 1336-1953

Inzerenti čísla:

AUTORASTER	17
DOPPELMAYR	ob. str. 1
KÄSSBOHRER	ob. str. 2
OL TRADE	18, 30
POMA	ob. str. 4
PRINOTH	ob. str. 3
LI - SKI	32
TATRAPOMA	15
TECHMONT HELICOPTER	3
VEGETATIO	9



4 Z činnosti združenia



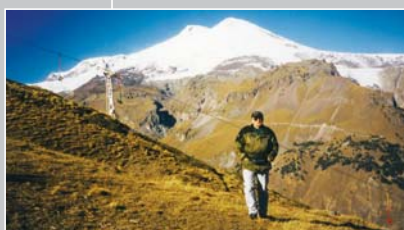
10 ITF SLOVAKIATOUR



13 Zo života našich stredísk



16 Premeny lanoviek



31 Neznáme ruské lyžiarske strediská

OBSAH

Príhovor	2
Náš hosť	2, 3
Z činnosti združenia	4, 5
Z referátov INTERLAVEX 2007	6 - 8
Oznamy a informácie	8, 9
ITF SLOVAKIATOUR	10, 11
Turistické informačné kancelárie a spolupráca s lyžiarskymi strediskami	11
Z kroniky lanovkárov	12, 13
SKIPARK RACIBOR	13, 14
Pozemná lanovka Starý Smokovec - - Hrebienok	16, 17
Lanovkári, ako ich nepoznáme	19, 20
Prinoth info	20, 21
Kässbohrer informuje	22, 23
Doppelmayr info	24, 25
POMA info	26, 27
TATRAPOMA informuje	28
Nové lanovky v ČR	29
Neznáme ruské lyžiarske strediská	31, 32

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.



Milí čitatelia!



Keď sme sa na záver tlačovej konferencie, ktorá sa uskutočnila v rámci XXXVI. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov lúčili, všetci sme si úprimne želali, aby prichádzajúca

zimná sezóna bola podstatne lepšia ako predchádzajúca. Veď povzbudivé slová, ktoré odzneli od popredných predstaviteľov štátnej správy nielen počas odborného seminára k novému rešpektovaniu záujmov podnikateľov v zimnom cestovnom ruchu, ale aj neobvykle veľké možnosti čerpania dotácií z európskych fondov, nalievali do žíl silu všetkým potenciálnym investorom. Avšak, nielen začiatok, ale aj celá prvá polovica zimy nám ukázala, že to všetko nebude také jednoduché a existuje tu nebezpečenstvo, že slabá zima sa opäť zopakuje. V niektorých oblastiach dokonca nulové snehové zrážky, mnohým, najmä nižšie položeným strediskám bez technického zasnežovania, neumožnili vôbec začať s prevádzkou a priebežné vrtochy zimy – oteplenie, mráz, hmla a dážď aj v niektorých vyššie položených strediskách znemožnili pripraviť trvalo kvalitné podmienky pre lyžiarov. A tak sa veľkolepé plány na ďalšie zvelaďovanie našich stredísk začali postupne rozplývať. Zostáva nám veriť, že druhá polovica zimy bude lepšia a prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk povzbudí pri naplňaní ich zámerov.

Neistú situáciu neprežívali len lyžiarske strediská, ale aj samotné združenie LAVEX. Po završení 40-ročnej úspešnej činnosti v oblasti poradenstva, technickej pomoci, zabezpečovaní zákonom stanovených povinností pre zaistenie bezpečnej a spoľahlivej prevádzky zariadení na osobnú lanovú dopravu pre našich členov, či zabezpečovaní odborných informácií všetkého druhu v oblasti výstavby a prevádzky zariadení horskej techniky, a to nielen prostredníctvom odborného časopisu a organizovaním medzinárodných výstav a odborných seminárov, prišla situácia, kedy by sa malo združenie na základe pripravovaného zákona o spolkoch pretransformovať na iný typ organizácie. Podnikajú sa všetky kroky, aby k takejto situácii nedošlo a aby pracovníci sekretariátu mohli naďalej k spokojnosti členských organizácií plniť všetky úlohy na nich kladené.

Dovoľte mi na záver vyjadriť nádej, že aj napriek prechodným nepriaznivým okolnostiam, či už z dôvodu nepriaznivých klimatických vplyvov, prípadne z dôvodu legislatívnych zmien (pripravované novely zákonov – zákona o ochrane prírody, zákona o dráhach či pripravovaný zákon o spolkoch) zostane zimný cestovný ruch strategickým odvetvím národného hospodárstva a ZZ LAVEX pri tom bude zohrávať dôležitú úlohu.

Ing. Miroslav Grešo

Náš hosť

Dnes sme do rubriky Náš hosť pozvali Ing. JANA SMEREKA, osobnosť, ktorá je v lyžiarskom dianí na Slovensku dobre známa. Bol predsedom prípravného výboru kandidatury Tatier na ZOH 2006, angažoval sa pri výstavbe viacerých lyžiarskych stredísk. Dnes je predstaviteľom firmy Omnitrade, ktorá je hlavným investorom lyžiarskeho strediska Vrátna Free Time Zone.

■ Sme veľmi radi, že ste prijali naše pozvanie. Zaujímalo by nás, kedy a za akých podmienok ste začali s lyžovaním, aký je váš vzťah k lyžovaniu? Vieme, že ste veľkým fanúšikom lyžovania, a to tak pretekárskeho ako aj turistického.

Ako žiak som pretekal v behu na lyžiach. Po skončení štúdia informatiky v Košiciach som sa oženil s bývalou pretekárkou v zjazdovom lyžovaní. Naša staršia dcéra bola taktiež lyžiarkou a mladšia preteká dodnes. Veľa som sa naučil od môjho svokra, ktorý vybudoval lyžiarske stredisko Plejsy v Krompachoch a bol jeho aktívnym zástupcom v ZZ LAVEX. Neskôr som sám pomáhal pri budovaní lyžiarskych stredísk Plejsy, Kavečany a Jahodná. A pôsobil som ako predseda prípravného výboru kandidatury na ZOH 2006 Poprad-Tatry.

Lyžovanie patrí medzi najťažšie, ale zároveň najkrajšie športy. Slovensko má výborné podmienky pre turistické aj pretekárske lyžovanie, má veľkú tradíciu a množstvo talentov, ktoré každoročne začínajú v tomto športe pretekať. Prešiel som s lyžovaním v rôznych pozíciách veľa svetových lyžiarskych centier, získal som veľa priateľov, ale najmä skúsenosti, ktoré by som rád zúročil v prospech ďalšieho rozvoja turistického i pretekárskeho lyžovania na Slovensku.

■ Aký vzťah máte k Vrátnej a čo vás viedlo k rozhodnutiu podnikáť v zimnom cestovnom ruchu práve tu? Aké boli vaše začiatky v lyžiarskom stredisku Vrátna?

V polovici 80. rokov firma Omnitrade vstúpila ako hlavný investor do lyžiarskeho strediska Vrátna dolina v Terchovej. Stredisko bolo v tom čase vo veľkom útlme, bolo potrebné ho zmodernizovať vo všetkých oblastiach. Za uplynulé obdobie sme tam investovali viac ako 500 mil. Sk.

■ Aká je súčasná situácia v lyžiarskom stredisku Free Time Zone Vrátna, čo sa podarilo zrealizovať?

Lyžiarske stredisko Free Time Zone Vrátna má 14 km zjazdoviek v pásme od 650 do 1 700 m. Väčšina z nich je technicky zasnežovaná. Je tam nová kabínková lanovka na Chleb, 4-miestna sedačková lanovka na Pasekách a 15 lyžiarskych vlekov. Stredisko zabezpečuje všetky štandardné služby. Vieme uspokojiť turistov od najmenších lyžiarov v detskom areáli na Tízinke až po najnáročnejšie trate, kde sa pripravuje naša vynikajúca zjazdárka Veronika Zuzulová alebo olympijský medailista v snouborde Rado Židek.



■ Náš hosť s prezidentom SR Ivanom Gašparovičom počas pretekov Skiinterkriterium 2007 vo Vrátnej

Každoročne organizujeme vrcholové podujatie v rôznych disciplínach. Po 10-ročnej prestávke sa nám podarilo obnoviť celosvetové preteky žiakov v zjazdovom lyžovaní Skiinterkriterium Vrátna. V tomto roku to už bol 27. ročník. Našou ambíciou je usporiadať svetový pohár, podmienky na to máme vytvorené, potvrdili to aj kontroly z medzinárodnej lyžiarskej federácie FIS. Žiaľ, výsledky Slovenska v tomto smere na poli športovej diplomacie sú dosť rozpačité.

■ Čo všetko obsahujú ďalšie plány rozvoja strediska a ktorý zo zámerov má prioritu pre najbližšie obdobie? Vieme, že možnosti lyžovania a zimného cestovného ruchu vo Vrátnej patria k najlepším na Slovensku - na čo sa môžu návštevníci strediska v ďalšej sezóne tešiť?

V blízkej budúcnosti chceme vymeniť vleky v časti Poludňový Grúň za sedačkovú lanovku a dokončiť technické zasnežovanie. V oblasti Chleb robíme opatrenia pre zvýšenie kvality tratí, ich prístupnosti a bezpečnosti a širšej ponuky služieb pre širokú verejnosť.

V rozvoji strediska nejdeme extenzívnou cestou, zvyšujeme kvalitu a bezpečnosť len tých tratí, ktoré sa využívali na lyžovanie už od polovice minulého storočia, dávno pred založením Národného parku Malá Fatra. Budeme skvalitňovať aj úroveň ubytovacích kapacít a všetkých služieb.

Vrátna je polohou v blízkosti Žiliny s kompletnou infraštruktúrou, ľahkou prístupnosťou, kapacitou parkovísk, najmä však prírodnými danosťami v zime aj v lete predurčená byť špičkovým turistickým centrom medzinárodného významu aj v prípade globálneho otepľovania.



■ **Kedže lyžiarske stredisko sa nachádza na území Národného parku Malá Fatra, určite ste sa pri realizácii vašich zámerov stretli s mnohými problémami a neochotou riešiť ich.**

Žiaľ, žijeme v krajine, kde si už dlho navzájom odporujú ústava, dôležité zákony a vymožitelnosť práva je len prázdny pojem. Najhoršie je, že sa to v tichosti toleruje a tento stav vytvára živnú pôdu pre bezprávie a korupciu.

V minulom režime bol počet národných parkov a ich celková plocha ideologickým argumentom v záujme zlepšenia nášho hodnotenia v oblasti životného prostredia v porovnaní so západoeurópskymi krajinami. To, že sa vyhlásili územia s hospodárskou činnosťou za územia, kde je zakázaná akákoľvek podobná aktivita, bolo bežné vo väčšine národných parkov. Lanová dráha, ktorá prepravila v zime aj v lete množstvo turistov, bola zrazu zahrnutá do najvyššieho stupňa ochrany, kde bol pohyb osôb zakázaný! Smiešne, aj smutné zároveň.

Oveľa smutnejšie však je, že ani po zmene režimu sa to nezmenilo. Práve naopak! Slovenská vláda porušila ústavou zaručené súkromné vlastníctvo a bez prerokovania a súhlasu vlastníkov vyhlásila ich územia za územia patriace do projektu Natura 2000. Tak dopadli aj viaceré lyžiarske strediská. Hlavne, že niekoľko úradníkov za to dostalo z Bruselu pochvalu a vyvolené mimovládne organizácie fondy na svoju činnosť. A vy, Slováci, sa môžete ísť lyžovať do zahraničia, budete ničím ich prírodu, my si svoju nedáme!

Nemôžem vymenovať všetky nezmyselné problémy, s ktorými sme sa stretli, bol by to dlhý zoznam. Väčšina problémov však vyplývala aj z nekompetentnosti a neochoty príslušných úradníkov. Veľmi dobre vedeli, že nikto ich nebude brať na zodpovednosť za prieťahy alebo chybné rozhodnutia. V prostredí, kde napadnuté právoplatné rozhodnutie ministra rieši nejaká komisia, ktorá je jeho poradným orgánom a minister potom rozhodnutie zmení, je zbytočné hľadať logiku.

■ **Vedeli by ste navrhnúť riešenia ako postupovať pri realizácii investičných zámerov v súvislosti s dobudovaním lyžiarskych stredísk, ktoré sa nachádzajú v národných parkoch a v iných lokalitách Slovenska?**

V kultúrnom svete tieto problémy už dávno vyriešili. Nevyháňajú ľudí z prírody, nechránia ju pred ľuďmi, ale ju rozvíjajú pre ľudí! Preberme od nich vyskúšané a overené skúsenosti a nebudujme si vlastnú záhradôčku – skanzen. Je pravda, že v poslednom roku vidieť už výraznú snahu posunúť veci dopredu na vládnej úrovni, aj na Ministerstve životného prostredia SR. Brzdíaci efekt starých štruktúr je však stále významný.

Predovšetkým je nevyhnutné zmeniť zákon o životnom prostredí a súvisiace právne normy, aby ich bolo možné dodržiavať aj v praktickom živote pri zabezpečovaní udržateľného rozvoja ľudskej činnosti. Treba odstrániť rozpor s ústa-

vou a ostatnými zákonmi. Musí sa reálne presunúť viac rozhodovacích právomocí na regióny, kde vedia najlepšie, čo potrebujú a rozhodnutia sú transparentné. Na každej úrovni treba brať na zodpovednosť kompetentných úradníkov, kontrolovať a vyhodnocovať ich rozhodnutia, pretože by mali slúžiť ľuďom.

Na tomto poli sme zaspali dobu. Je tu množstvo práce, ale treba konať! ZZ LA-VEX ako stavovská organizácia s množstvom odborníkov a skúseností môže tohto procesu veľmi pomôcť.

■ **Ako hodnotíte spoluprácu s obcou Terchová? Zastávate názor, že aj občania z podhoria by mali byť aktívnejší k otázkam rozvoja zimného cestovného ruchu, keďže je to aj otázka socioekonomického zázemia v regióne? Ved' investovanie do cestovného ruchu je aj investíciou do rozvoja širšieho regiónu, preto by mali podporovať aj občania daného regiónu.**

Spoluprácu s obcou Terchová hodnotím pozitívne. Po počiatočnom oŕukávaní sme našli spôsob vzájomne výhodnej spolupráce. Obec Terchová organizuje množstvo kultúrno-spoločenských akcií, na ktorých sa podieľame aj my. Bez podpory obce a celého regiónu by naše úsilie bolo zbytočné a takéto rozsiahle investície by boli nereálne.

Ďakujeme za rozhovor a prajeme stredisku Free Time Zone veľa ďal-

ších úspechov v budovaní strediska i v organizácii vrcholových lyžiarskych pretekov.

**Rozhovor pripravili:
Ing. Ján Gavalier
a Ing. Miroslav Grešo**

ZUSAMMENFASSUNG

In der Rubrik „Unser Gast“ bringen wir ein Gespräch mit Ing. Ján Smerek, dem Vertreter des Skizentrums FREE TIME ZONE in Vrátna dolina, im Nationalpark Malá Fatra. Das Skizentrum stand längere Zeit still, doch in den letzten Jahren wurde dort eine neue Kabinenbahn und weitere Anlagen aufgebaut. Das Skizentrum wurde viele Jahre für das internationale Skirennen der Junioren SKIINTERKRITERIUM Vrátna, das jetzt nach 10 Jahren wiederbelebt wurde, weltweit bekannt.

SUMMARY

In the section "Our guest", we bring an interview with Ing. Ján Smerek, a representative of the ski resort FREE TIME ZONE in Vrátna dolina, in the National Park Malá Fatra. The ski resort stagnated for longer time, however, new cabin lift and other equipment were built there in the last years. For many years, the ski resort was famous worldwide for the international junior ski race SKIINTERKRITERIUM Vrátna, which was now revived after 10 years.



MONTÁŽ SEDAČIEK 2007

ČR Přemyslov 4-sedačka
PL Laskowa 4-sedačka
PL Kasprowy Wierch kabinová lanovka
PL Swieradow 6-kabínka
PL Czarna Gora 4-sedačka
SK Jasná biela púť 4-sedačka
PL Jurgow 4-sedačka
PL Bialka 4-sedačka
SK Oravský Podzámok 4-sedačka
SK Mýto pod Ďumbierom 4-sedačka
ČR Ještěd 2-sedačka
BG Rodopi 6-sedačka

MONTÁŽ VLEKOV 2007

SK Liptovský Hrádok
PL Wierchomla
PL Rzyki



Z činnosti združenia

Zasadnutie predstavenstva a dozornej rady

Novozvolení členovia predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX sa po prvýkrát zišli na pracovnom rokovaní, aby sa zaoberali niektorými dôležitými otázkami, ktoré sa týkajú ďalšej činnosti združenia. Zasadnutie sa uskutočnilo 8. februára 2008 v lyžiarskom stredisku SCR Veľká Rača na pozvanie Milana Tomana, ktorý sa 9. februára dožil významného životného jubilea 80 rokov.

Rokovanie predstavenstva a dozornej rady otvoril a prítomných členov privítal predseda ZZ LAVEX Ing. Ján Gavalier, ktorý na úvod zdôvodnil potrebu tohto nezvyklého termínu zasadnutia, keďže prvé zasadnutie v roku sa zvyčajne uskutočňuje až v marci.

Osobitne privítal na rokovaní pozvaných hostí – Ing. M. Bujnu a Ing. M. Ševčíka zo sekcie cestovného ruchu Ministerstva hospodárstva SR.

Po otvorení rokovania sa ujal slova riaditeľ ZZ LAVEX Ing. Miroslav Grešo, ktorý vykonal kontrolu plnenia prijatých uznesení na predchádzajúcom zasadnutí:

- V súvislosti s uznesením č. 3/2/2002 informoval, že v uplynulých dvoch rokoch sa vypracovali nové vzdelávacie projekty pre výchovu a vzdelávanie pracovníkov v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v súlade so zákonom č. 124/2006 Z. z. a pripravuje sa aktualizácia skúšobných testov pre overovanie vedomostí pracovníkov v jednotlivých druhoch vzdelávania.

- K uzneseniu č. 2/4/2007, ktoré sa týka vypracovania stanoviska Ústavom súdneho inžinierstva v Žiline v problematike určovania výšky nájmu pri využívaní pôdy vo vlastníctve štátu na účely lyžovania riaditeľ združenia informoval, že Ministerstvo pôdohospodárstva SR vypracovalo návrh novely zákona č. 180/1995 Z. z. o niektorých opatreniach na usporiadanie vlastníctva k pozemkom v znení neskorších predpisov, ktorý by mohol v tejto problematike pomôcť pri uzatváraní nájomných zmlúv medzi vlastníkom a príslušným lyžiarskym strediskom. Podľa slov Ing. M. Bujnu však

zákon už prešiel legislatívnym konaním v rámci pripomienkového konania cez jednotlivé ministerstvá a v tejto fáze je už nepravdepodobné, že by sa niektoré veci v návrhu zákona dali ešte zmeniť. Ostatné uznesenia boli splnené.

V ďalšom bode sa členovia predstavenstva venovali zhodnoteniu XXXVI. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a XI. Medzinárodnej výstavy Interlavex 2007. Úvodom Ing. Grešo zhodnotil ako úspešné podujatie s bohatým programom – Valným zhromaždením ZZ LAVEX, odborným seminárom, tlačovou konferenciou a medzinárodnou výstavou, ktoré sa niesli v znamení významného jubilea 40 rokov od založenia Záujmového združenia lanoviek a vlekov na Slovensku. Najvyšší počet vystavovateľov s najmodernejšou technikou a najvyšší počet odborných návštevníkov, medzi ktorými nechýbali ani študenti strednej školy z Liptovského Mikuláša a študenti Technickej univerzity z Košíc, ktorí dotvorili skutočný kolorit výstavy.

O to neprijemnejšie sa však prejavili výrazné nedostatky dodávateľských firiem, ktoré zabezpečovali technickú stránku výstavy a služby návštevníkom, najmä v oblasti stravovania. Z tohto dôvodu bude treba v budúcnosti uvažovať o iných dodávateľoch, pokiaľ ide o realizáciu výstavných priestorov a pravdepodobne aj o zmene miesta konania výstav. V súvislosti so situáciou v pripravovanom návrhu zákona o spolkoch informoval prítomných členov predstavenstva Ing. J. Gavalier, ktorý upozornil na zámer Ministerstva vnútra SR reorganizovať občianske združenia, mimovládne organizácie a neziskové organizácie. Ing. Michal Ševčík z MH SR podrobnejšie zdôvodnil zámer Ministerstva vnútra SR zmapovať situáciu v oblasti činností občianskych združení, neziskových organizácií a nadácií, nakoľko je ich počet vysoký a nie je známe, ktoré z nich vykonávajú aktívnu činnosť. Žiaľ, návrh zákona sa dotýka aj združení právnických osôb, ktoré by sa podľa zákona mali pretransformovať.

Ministerstvo hospodárstva SR v záujme toho, aby sa nezhoršila situácia dotknutých organizácií, ktoré pôsobia v cestovnom ruchu, zaslalo spracovateľovi zákona zásadné pripomienky, do ktorých zapracovalo aj zásadnú pripomienku ZZ LAVEX, aby sa nemenil občiansky zákonník, podľa ktorého je ZZ LAVEX registrované. Ako Ing. M. Ševčík ďalej uviedol, vzhľadom na veľký počet pripomienok aj zo strany iných organizácií, malo by sa o predmetnom návrhu zákona ďalej rokovať, pričom MH SR prizve na predmetné rokovanie aj zástupcov ZZ LAVEX.

V predposlednom bode rokovania týkajúceho sa prípravy lyžiarskych pretekov lanovkárov, predniesol riaditeľ združenia

návrh, aby sa jubilejný XXV. ročník pretekov uskutočnil v lyžiarskom stredisku vo Vrátnej. Zástupca lyžiarskeho strediska Ing. Ján Krištofik potvrdil návrh na usporiadanie pretekov v lokalite Paseky s predbežným termínom konania v dňoch 26. – 27. marca 2008 s tým, že v prípade zhoršených snehových podmienok by sa preteky presunuli do Snilovského sedla. Ďalšie podrobnosti o organizačno-technickom zabezpečení pretekov sa prerokujú v najbližších dňoch.

V bode rôzne informoval riaditeľ združenia o ponuke Výskumného ústavu dopravného v Žiline na usporiadanie odborných seminára pre prevádzkovateľov zariadení osobnej lanovej dopravy so zameraním na problematiku spleť ocelových lán, skracovania ocelových lán, certifikácie systémov a podsystémov a pod. Na návrh predsedu poradného zboru náčelníkov lanoviek Ing. Petra Nankyho bolo odporúčané usporiadať predmetný seminár v rámci zasadnutia poradného zboru náčelníkov ZZ LAVEX po skončení zimnej sezóny.

Predseda združenia Ing. J. Gavalier zhodnotil úroveň odborného časopisu LAVEX-info a vyjadril želanie väčšej farebnosti časopisu so získaním väčšieho počtu reklám.

Upozornil aj na stále vysokú úrazovosť na lyžiarskych tratiach a navrhol, aby sa riešila možnosť poverenia pracovníkov sekretariátu ZZ LAVEX, ktorí by kontrolovali úroveň označovania a zabezpečovania lyžiarskych trati. Ing. Pavol Skovajsa odporučil, aby záznam z kontrol bol podkladom pre posudzovanie kategorizácie stredísk.

M. G.

ZUSAMMENFASSUNG

Im Februar trat der neugewählte Vorstand und der Aufsichtsrat des Interessenverbandes LAVEX zusammen, um die wichtigsten Fragen, die mit den vorbereiteten Gesetzesnovellen (Naturschutzgesetz, Bahngesetz, Verbandgesetz) zusammenhängen, zu besprechen. Sie besprachen auch Organisationsfragen des 25. Skirennens der Seilbahn- und Skiliftarbeiter, das in der zweiten März-Hälfte stattfindet.

SUMMARY

In February the newly-elected board of directors and the supervisory board of the interest association LAVEX met in order to discuss the most important issues concerning the prepared act amendments (act on nature protection, act on roads, act on associations). They discussed also organizational issues of the 25th ski race of cableway and ski-lift workers which will take place in the second half of March.



■ Zasadnutie predstavenstva a dozornej rady na Veľkej Rači



Vzdelávanie pracovníkov lyžiarskych stredísk

Už záver roka 2007 veštil, že sekretariát ZZ LAVEX bude mať pred začatím novej lyžiarskej sezóny a počas nej plné ruky práce s prípravou pracovníkov lyžiarskych stredísk na získanie požadovaných odborných kvalifikácií. Dôvodom bolo avizované sprevádzkovanie štyroch nových lanových dráh, kde sa predpokladal začiatok prevádzky v závere roka 2007, rovnako však aj postupné ukončovanie platnosti preukazov a osvedčení pre lyžiarsku záchrannú službu, obsluhu lanových dráh, lyžiarskych vlekov či snežných pásových vozidiel.

Okamžite po skončení a uzatvorení agendy, ktorá súvisela s organizáciou 36. Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov a s medzinárodnou výstavou Interlavex 2007, začal sekretariát ZZ LAVEX s prípravou a zabezpečením jednotlivých odborných kurzov výchovy a vzdelávania. Ako prvý v poradí sa v dňoch 11. – 13. decembra 2007 v lyžiarskom stredisku Štrbské Pleso uskutočnil základný kurz pracovníkov lyžiarskej záchrannej služby. Lyžiarska trať Interski sa už stala výcvikovou traťou pre školenie pracovníkov LZS aj z toho dôvodu, že lyžiarske stredisko Park Snow na Štrbskom Plese dokáže stabilne garantovať dobrú kvalitu snehových podmienok na lyžiarskej trati v mesiaci december, ktorý je jediným možným termínom pre uskutočnenie tohto druhu školenia z dôvodu nižšej návštevnosti strediska v pracovných dňoch, ako aj pre prijateľné cenové podmienky za ubytovanie a stravovanie účastníkov trojdňového školenia.

Vysoká kvalita výcviku po teoretickej i praktickej stránke je garantovaná odbornou úrovňou lektorov a výbornými technickými podmienkami po organizačnej

a materiálnej stránke, čo jednoznačne potvrdilo aj 23 účastníkov kurzu.

Ďalšie kurzy boli orientované na prípravu vodičov snežných pásových vozidiel. Od schopnosti kvalitne upraviť lyžiarsku trať sa odvíja nielen dobré meno lyžiarskeho strediska, ale najmä bezpečnosť lyžiarov. Preto tomuto druhu vzdelávania pracovníkov lyžiarskych stredísk venujeme náležitú pozornosť najmä v súvislosti s poukazovaním na nedostatky pri technike jazdy, správne nasadenie prídavných zariadení v závislosti od terénu a kvality snehovej prikrývky či potreby vstupovať s vozidlom na lyžiarsku trať počas prevádzkovej doby. Zvýšená pozornosť v rámci vzdelávania sa venuje aj právnym otázkam, ktoré súvisia s prevádzkou snežných pásových vozidiel ako špeciálnych motorových vozidiel v nadväznosti na zvýšené riziko bezpečnosti pri práci či v ochrane prírody, pre ktorú platia osobitné požiadavky najmä v národných parkoch a chránených krajiných oblastiach.

V priebehu januára 2008 sa uskutočnili tri jednodňové kurzy vodičov snežných pásových vozidiel, a to v lyžiarskych strediskách Ski Centre Levočská Dolina (11. 1. 2008) za účasti 35 vodičov, v lyžiarskom stredisku Free Time Zone vo Vrátnej (15. 1. 2008) sa zúčastnilo 40 vodičov a v lyžiarskom stredisku Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso (17. 1. 2008) za účasti 22 vodičov.

Školenia vodičov SPV sme doplnili aj 2 kurzami pre vodičov snežných skútrov. Prvý sa uskutočnil v lyžiarskom stredisku Regetovka pri Bardejove (14. 1. 2008), ktorého sa zúčastnilo 22 vodičov a druhý kurz sa uskutočnil v Suchanoch na požiadanie Slovenskej elektrizačnej prenosovej sústavy 4. 2. 2008 a zúčastnilo sa ho 30 vodičov snežných skútrov a motorových štvorkoliek.

Na základe poverenia Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, ZZ LAVEX, ako jediná oprávnená organizácia pre overovanie odbornej spôsobilosti pracovníkov lanových dráh, zorganizovala pred začiatkom sezóny školenie a skúšky pracovníkov vo funkcii strojníka, strojného údržbára



■ Účastníci školenia vodičov snežných pásových vozidiel pri teoretických prednáškach

a staničný pracovník u 11 prevádzkovateľov lanových dráh, pričom bola overená spôsobilosť 128 pracovníkov. V prípade periodických skúšok sa nevyskytli nedostatky u žiadneho z pracovníkov, avšak pri základných skúškach nových pracovníkov lanových dráh bola skúšobná komisia nútená zmeniť v niektorých prípadoch zaradenie pracovníka na nižšiu funkciu z dôvodu nepreukázania dostatočnej dĺžky odbornej praxe.

V oblasti prevádzky lyžiarskych vlekov boli vzdelávacie kurzy – základné aj aktualizácie – zamerané na výcvik nových pracovníkov, pri ktorých je potrebné venovať zvýšenú pozornosť vysvetľovaniu špecifik pri obsluhu jednotlivých typov lyžiarskych vlekov, povinnosti pracovníkov dodržiavať predpisy BOZP a dodržiavania zásad profesionálneho vystupovania voči cestujúcim. Pri školeniach sa využívala audiovizuálna technika s problematikou BOZP, veľký dôraz sa kládol aj na praktické ukážky dodržiavania zásad bezpečnosti pri práci priamo v teréne.

Pri preškoľovaní stálych pracovníkov obsluhy lyžiarskych vlekov sa najväčší dôraz kládol na vysvetľovanie zmien v oblasti nuprijatej technickej normalizácie, keďže pôvodná technická norma o lyžiarskych vlekoch bola zrušená a nahradená európskymi normami pre zariadenia osobnej lanovej dopravy.

Predáme lyžiarsky vlek H 130

- po generálnej oprave
- motor 45 kW
- dĺžka 900 m
- 85 ks unášačov.

Zabezpečíme prevoz aj montáž.
Cena 1,6 mil. + DPH.
Kontakt:
Urbliík – SKI KRAHULE



■ Školenie členov záchrannej služby



Z referátov odborného seminára - INTERLAVEX 2007

Dr. Stanislav Klaučo, generálny riaditeľ sekcie ochrany prírody a krajiny MZP SR

Metodiky zonácie vypracovala Štátna ochrana prírody a krajiny v spolupráci s Národným lesníckym centrom na jar 2007. Jej hlavný metodický výstup spočíva v tom, že v jednotlivých zónach už nebudú stupne ochrany, ako ich poznáme dnes, ale budú nastavené tzv. kritériá podľa toho, v akom národnom parku sa nachádzajú, alebo aké prírodné podmienky v národnom parku alebo CHKO jestvujú. Je to isté spružnenie prístupu ochrany prírody k realite, ktorá sa nachádza v danom teréne. Prirôdzené, vyžaduje si to určité úpravy v legislatíve. Prednedávnom prebehla tzv. poslanecká novela zákona č. 543 o ochrane prírody a krajiny a v súčasnosti ministerstvo životného prostredia pripravuje vládnú novelu tohto zákona, ktorá nadväzuje na niektoré prijaté zmeny. V prvej spomínanej úprave sa umožnilo zostavovanie zón podľa kritérií. Ďalším krokom zonácie, ktorý je nevyhnutný, aby odborný návrh mohol byť prijatý a uvedený do života, je prerokovanie s vlastníckmi a užívateľmi pozemkov. V tomto smere sa zákon 543 novelizuje tak, že za ochranu prírody a za obmedzenia, ktoré vyplývajú z ochrany prírody, ponúka päť možností vysporiadania náhrad. Tým sa nám uzatvorí určitý právny rámec, na základe ktorého sa bude postupovať ďalej.

Po spracovaní metodiky prebehla zonácia Tatranského národného parku na úrovni odborného návrhu, ktorý maximálnou mierou akceptuje požiadavky ochrany prírody a súčasne vnáša do zonácie aj požiadavky z Koncepcie rozvoja cestovného ruchu na Slovensku, ktorú pripravilo Ministerstvo hospodárstva SR. Práve vnesením týchto nárokov alebo predstáv cestovného ruchu sme sa snažili podmienky ochrany prírody TANAP-u nastaviť tak, aby sme umožnili rozvoj cestovného ruchu a na druhej strane, aby sme uchovali pre ochranu prírody najväčšie časti prírody, ktoré máme. Ukazuje sa, že pomer, ktorý bol vyčlenený v prospech cestovného ruchu v tzv. zónach C, sú zóny rozvoja cestovného ruchu, resp. zóny pre socio-ekonomické aktivity voči celkovému územiu nepatrnými percentami, približne 5 % z celého územia. Teda obeť zo strany ochrany prírody smerom k cestovnému ruchu neboli až také dramatické, ako sa to v médiách zvyklo dramatizovať. Treba zdôrazniť, že aj v týchto zónach všetko, čo bude súvisieť s rozvojom cestovného ruchu, bude sa diať v súvislosti s hodnotením vplyvu na životné prostredie so známym procesom EIA a so všetkými sprievodnými postupmi, ktoré prináša. To nám dáva záruku, že aj v týchto územiach, ktoré boli donedávna v 5. stupni ochrany, vlast-



ne podľa súčasne platnej legislatívy ešte stále sú, bude možné uskutočňovať aktivity tak, aby zostal zachovaný aj záujem cestovného ruchu, ale aj záujmy ochrany prírody.

Časový priebeh zonácie v súčasnosti závisí od procesu schvaľovania a prijatia novely zákona 543 o ochrane prírody a krajiny, ktorý by sa mal ukončiť na jar 2008. Potom už bude možné dať pripravený odborný návrh zonácie TANAP-u na verejné prerokovanie s neštátnymi vlastníckmi tak, aby na základe ich pripomienok zonácia dospela do konečnej podoby. Predpokladáme, že celý tento proces sa ukončí koncom jari alebo začiatkom leta roku 2008. Pokiaľ ide o zonáciu ostatných území, odborné návrhy zonácie ďalších 5 národných parkov – Národného parku Malá Fatra, Národného parku Veľká Fatra, NAPANT-u, Slovenského raja a Polonín budú pripravené do konca roka 2007, t. zn. vykonzultované všetky otázky ochrany prírody, otázky cestovného ruchu a ekonomických aktivít od rozvoja miest a sídiel až po leso-ochranárske a iné záujmy. Aj tu bude treba počkať na dokončenie novely zákona 543 a až potom sa rozbehnú aj v týchto oblastiach prerokovania s neštátnymi vlastníckmi a postupne budú prebiehať procesy až po vyhlásenie.

Ešte by som uviedol niekoľko skúseností ako podnet pre ďalšiu komunikáciu s ochranou prírody, ktoré sme získali v rámci zonácie Tatranského národného parku. Na území TANAP-u sa nachádzajú 4 veľké centrá cestovného ruchu, kde prevažuje aj zimná turistika a lyžovanie. Je to Tatranská Lomnica, Smokovec, Štrbské Pleso a Zuberec. Musím povedať, a to veľmi zodpovedne, že spolupráca so všetkými skupinami, ktoré tu zabezpečujú rozvoj cestovného ruchu, bola veľmi dobrá a veľmi milo ma prekvapilo aj pochoopenie zo strany týchto rozvojových skupín smerom k ochrane prírody. Prejavilo sa to istými ústupkami, kde sme museli trvať na určitých obmedzeniach zo strany ochrany prírody. Umožnili nám niektoré ochranárske výkony a my sme im umožnili určitý rozvoj. Niektoré zóny sme teda rozšírili, niektoré zóny zúžili oproti pôvodným návrhom a celá spolupráca bola veľmi dobrá.

Rád by som poukázal na to, že je veľmi vhodné a konštruktívne, keď už v čase, kedy vzniká predstava o budovaní lyžiarskeho strediska alebo o jeho rozvoji, dôjde k veľmi jasným a konkrétnym konzultáciám s ochranou prírody o tom, kde sa bude budovať a rozvíjať stredisko, aby ho bolo možné nastaviť tak, aby minimálne ovplyvnilo záujmy ochrany prírody. Často sa totiž stáva, že projekčné kancelárie naprojektujú podľa ich najlepších predstáv systém lyžiarskych tratí a zjazdoviek a potom pri hodnotení v procese EIA prichádza k ťažkým stretom s ochranou prírody. Tento postup sa veľmi dobre dári v spomínaných lyžiarskych strediskách,

napríklad v Zuberci, Tatranskej Lomnici aj na Štrbskom Plese. Všetci kľúčoví investori nám pomáhajú a my pomáhame im. Je to v obojstrannom záujme a verím, že to je cesta, ktorá privedie k očakávanému rozvoju z vašej strany a k očakávanej ochrane prírody z nášho pohľadu.

Ing. Gabriel Kuliffay, generálny riaditeľ sekcie cestovného ruchu MH SR

Prednedávnom som sa zúčastnil na konferencii, ktorá sa týkala klimatických zmien a ich vplyvov na zimné lyžiarske strediská. Konferencia sa konala v Davose vo Švajčiarsku, teda v krajine, kde majú so zimným cestovným ruchom bohaté skúsenosti. Jednoznačne tam bolo povedané, že všetky lyžiarske strediská, ktoré v uplynulej zimnej sezóne veľmi tvrdo doplatili na nepriaznivé počasie a neboli na to pripravené, sa budú musieť v najbližšom období vo svojom rozvoji orientovať na to, aby návštevníkom vedeli ponúknuť aj niečo iné okrem lyžovania. Aj u nás, v súvislosti s tým, že sa pripravujeme na čerpanie prostriedkov zo štrukturálnych fondov EÚ, máme teraz veľkú šancu a príležitosť na to, aby sme využili tieto prostriedky a naše lyžiarske strediská dokompletizovali o také zariadenia, ktoré v prípade nedostatku snehu alebo nepriaznivého počasia ponúknu klientom náhradné služby, ktoré ich zabavia. To znamená kryté športoviská, aquaparky, tenisové kurty, kongresové sály a pod. Tým by sa, samozrejme, predĺžila aj sezóna, strediská nebudú také závislé od počasia a nestratia sa klientela. Na tejto konferencii odzneli aj informácie o tom, že aj významní svetoví investori, ktorí sa doteraz zameriavali na alpské strediská, už pomaly strácajú záujem investovať do stredísk, ktoré môžu byť v budúcnosti nevyužité. Ich orientácia smeruje na Kaukaz, do ázijských krajín, kde sú vyššie nadmorské výšky a kde je väčší predpoklad, že sezóna bude dlhšia. S tým musíme počítať aj my, aby nás neprekvapilo, čo nám príroda pripravila pre ďalšie zimy. Ako sa hovorí – je lepšie byť pripravený, ako byť zaskočený.

V súvislosti s ochranou prírody predstavili niektoré ich projekty. Napríklad 17 alpských obcí zaviedlo produkt Alpské perly – dohodli sa na spoločnom produkte, ktorý propagujú aj na internete, oslovujú klientelu s tým, aby nechala autá doma a oni sa o ich mobilitu počas pobytu postarajú. A určitá klientela už prejavila záujem, pricestuje lietadlom alebo vlakom, oni ich už čakajú s elektromobilom, kónským povozom, autobusom na plyn a pod. a starajú sa o ich prepravu počas pobytu. Touto ponukou chránia životné prostredie, nie sú problémy s parkovaním a pod. Celej konferencii dominovalo motto Schutzen aber nutzen – chrániť, ale využívať.

U nás na Slovensku stále bojujeme s faktom, že nemáme v regiónoch dobudované štruktúry. Skutočnosť, že cestovný ruch je regionálny jav, netreba osobitne





zdôrazňovať. Na seminári zaznelo, že zonácia by mala nadväzovať aj na koncepciu rozvoja cestovného ruchu. Treba povedať, že na celoštátnej úrovni máme koncepciu spracovanú, žiaľ, v mnohých regiónoch chýbajú koncepcie regionálnej politiky rozvoja cestovného ruchu. Prakticky na celom Slovensku ani jeden región nemá spracovanú regionálnu koncepciu rozvoja cestovného ruchu. Mnohé obce, mestá a významné strediská majú tiež len určité fragmenty z toho, čo by tu malo byť. V tejto oblasti máme skutočne čo doháňať.

Pokiaľ ide o novinky, 2. mája 2007 sme spustili na internete novú webovú stránku, ktorá poskytuje kompletný obraz o tom, čo Slovensko ako krajina cestovného ruchu ponúka, je to www.slovakia.travel. Aby to nemýlilo, už za tým nie je sk, zakúpili sme si doménu travel v USA, pretože všetky krajiny, ktoré sú členmi Svetovej organizácie turizmu WTO, sa dohodli, že sa budú propagovať na jednotnej doméne. Aj vaše strediská tu môžu prostredníctvom TIK umiestňovať aktuálne informácie a novinky.

V budúcnosti, v závislosti od nabehtania operačného programu Konkurencieschopnosť a hospodársky rast máme viacero projektov, v ktorých chceme využiť niektoré európske fondy. Napríklad v spolupráci s Ministerstvom sociálnych vecí a rodiny SR cez sociálny fond plánujeme vybudovanie regionálnych rozvojových centier, aby SACR mala v každom krajskom meste pracovisko, ktoré na jednej strane bude koordinátorom marketingových a propagačných aktivít a tvorby produktu regiónu, na druhej strane bude úzko spolupracovať s VÚC, ktoré sú nositeľmi politiky rozvoja regiónu. Popritom sa chceme zamerať na aktívne vzdelávanie obyvateľstva v problematike cestovného ruchu, aktívne vzdelávať aj pracovníkov samospráv, ktorí rozhodujú o cestovnom ruchu.

Rovnako chceme podporiť domáci cestovný ruch, pripravujeme projekt tzv. rekreačných šekov, kde by sme chceli motivovať našich ľudí, aby dovolenky, možno tie druhé alebo tretie, strávili doma na Slovensku. Bolo by to niečo podobné ako je forma stravných poukážok, ktorá je na Slovensku všeobecne rozšírená. Tieto rekreačné šeky sa budú týkať ubytovacích služieb.

Na záver niekoľko štatistických údajov. V roku 2006 sme v rámci aktívneho zahraničného cestovného ruchu zaznamenali 20% nárast devízových príjmov - 45 miliárd Sk svedčí o tom, že turistické sezóny, zimná i letná, boli veľmi dobré. Hoci začiatok roka 2007 bol poznačený slabšou zimnou sezónou, údaje za prvých 6 mesiacov znovu nasvedčujú, že je tu určitý mierny nárast tak v počte návštevníkov, ako aj v objeme devízových príjmov.

Chcel by som ešte zdôrazniť, že verím tomu, že pri dobrom pochopení sa navzájom a dobrej spolupráci všetkých rezortov, ktoré sa akýmkoľvek spôsobom podieľajú na tom, ako dnes cestovný ruch na Slovensku vyzerá, podarí sa nám v budúcnosti posunúť našu spoločnú vec dopredu. ■

JUDr. Dušan Macko, právny expert

Nadviažem trošku na to, čo tu odznelo, možno aj kriticky. Zarezonovali mi, že zonácia bude kľúčom a riešením, najmä tu, v Tatrách, a na jej základe padnú všetky problémy. Žiaľ, ja tento názor nezdíelam a ako sa zonácia vyvíja, mám dojem, že nastanú ešte ďalšie problémy. Mal som možnosť zúčastniť sa rokovani o zonácii, kde som zastupoval neštátnych vlastníkov pozemkov, najmä na území Tatranského národného parku, a to na rôznych úrovniach, vrátane najvyššej úrovne. Z rokovani vyplynuli určité závery a tézy, ktoré boli prijaté ako nemenné, z ktorých sa bude vychádzať. Ale bude naozaj veľmi ťažké dosiahnuť, aby sa tieto tézy dodržali a pristúpilo sa k zonácii.

V prvom rade by som chcel poukázať na to, že zonácia nemusí byť. V zákone 543/2002 Z. z. paragrafe 30 sa hovorí, že k zonácii možno pristúpiť (teda nie, že sa musí, ale môže), a to iba vtedy, ak stanovené ciele ochrany prírody nemožno docieľiť inak. Dosielať som sa však nesterol s materiálom, ktorý by hovoril, že na území Vysokých Tatier sa musí pristúpiť k zonácii, pretože doterajší spôsob ochrany, tak ako je stanovený (územná ochrana od 1. do 5. stupňa), je nedostatočný. Z toho vyplýva situácia, že začíname kdesi in medias res. Aby sa pristúpilo k zonácii, musíme mať najskôr záver, že iný spôsob riešenia ochrany ako zonácia neprichádza do úvahy. A to zatiaľ nemáme.

Rovnako by som chcel poukázať na zásadnú vec. Už tu odznelo, že základným princípom tvorby chránených území (je jedno, akého stupňa ochrany), pokiaľ ide o neštátnych vlastníkov, je dobrovoľnosť. Spomínam sa Národný park Poloniny. Náhodou mám pri sebe list, ktorý opisuje situáciu Združenia obcí Poloniny. Skutočne sa tieto občania cítia byť občanmi druhej kategórie - o nás, bez nás.

Ale ani tu, vo Vysokých Tatrách, to nebolo a nie je iné. Ak si zoberiete legislatívnu situáciu o ochrane prírody na území Vysokých Tatier, keď sa založil národný park, nikto sa nikoho nepýtal, určila sa ochrana, vylúčili sa aktivity, vylúčili sa vlastníci bez akýchkoľvek náhrad. A pokračovalo to vlastne aj zákonom č. 287 z r. 1994. Dalo by sa teda povedať, že už v nových pomeroch, ale pritom sa mechanicky prebralo všetko, čo tu už bolo. Prevzala sa ochrana, prevzali sa chránené územia, štátne prírodné rezervácie, ktoré sa neskôr zmenili na národné prírodné rezervácie zákonom č. 543/2002 Z. z. - chyby, ktoré sa stali, sa iba mechanicky prebrali. Možno povedať, že ochrana prírody (ako sa to deje na území Tatranského národného parku, možno však tvrdiť, že to platí na území celého Slovenska) je na báze neústavnej a nezákonnej.

Treba priznať, že súčasná vládna zložka, ktorá má tieto veci na starosti, to odsúdila, nebola prítomná pri tvorbe ani jedného z týchto zákonov. Je pravdou, že na minis-



terstvu pôdohospodárstva a aj na ministerstve životného prostredia sa prejavuje snaha uviesť tieto veci na správnu mieru. Ale faktom je, že veci sa u nás dejú a môžu sa diať len na základe zákona, a tým rozhodujúcim zákonom je u nás v tomto prípade zákon 543/2002, ktorý doteraz platí. Bol sice novelizovaný s účinnosťou od 1. decembra 2007, v ktorom sú dobré veci, ale napriek tomu je v ňom ešte veľa, čo treba dorobiť, aby sa cestovný ruch mohol rozvíjať a mohlo sa povedať, že je užitočný a je postavený na legálnej, všestranne prospešnej báze. Musíme si uvedomiť, že základný princíp ochrany prírody na sulte, ktorý sa dnes všade rozvíja, je princíp trvalo udržateľného rozvoja. Tento princíp v žiadnom prípade neznamená zákazy a len negatívny prístup a rozhodne nie absolútne vylúčenie výkonu vlastníckych práv či obmedzenie doterajších tradičných aktivít a činností obcí alebo akýchkoľvek dotknutých subjektov, ktoré na tomto území doteraz tieto činnosti vykonávali. Najvyšš je možné regulovať ich v súlade so záujmami prírody.

Narážame tu na základný ústavný imperatív, a tým je článok 20 ods. 4 Ústavy Slovenskej republiky, ktorý je rovnako zakotvený aj v medzinárodných chartách a v základných ľudských právach, a to je nedotknuteľnosť vlastníctva. Pokiaľ ide o obmedzenie, tak to je možné len vo verejnom záujme, len v nevyhnutnej miere a len za náhradu. Toto sa však u nás nedeje.

Pokiaľ ide o obmedzenie vlastníckych práv, znovu zdôrazňujem, zahrnutie neštátnych území do chránených území s obmedzeniami sa deje výlučne na báze dobrovoľnosti. U nás sa to dialo úplne inak, zhora, byrokraticky, násilne. Bolo to tak pred rokom 1989, a teda sa samozrejme čakalo, že po roku 1989 sa to dostane na úroveň článku I Ústavy Slovenskej republiky, na úroveň právneho štátu a stane sa to právnym spôsobom. Aká je realita? Obmedzenia nie sú v nevyhnutnej miere a nie sú za úhradu. Navyše, ústavný spôsob riešenia si vyžaduje, aby sa náhrada poskytovala okamžite s hľadiskom obmedzenia vlastníckeho práva. Po prvý raz sa však o náhradách vôbec zmienil zákon 287/1994 v paragr. 47, kde sice deklaroval, že náhrada za obmedzenie bude poskytnutá, ale súčasne povedal, že bude o tom vládou vydaný osobitný predpis. Ten bol vydaný po 8 rokoch, a to tak, že priznal náhradu len za drevnú hmotu a za prípadné zvýšené náklady na lesné hospodárenie. Navyše ju nepriznal tak, že ju dáva, ale že si ju vlastníci pozemkov môžu nárokovať a príslušné orgány rozhodnú, či ju dostanú alebo nie.

Preberanie stavov nezákonnosti a neústavnosti, do zákonných úprav ochrany prírody, ktoré tu boli pred rokom 1989, sú tu stále a dodnes sa neriešia. Treba priznať, že sa už s riešením začína, prebiehajú rokovania na úrovni vládneho výboru, kde sa riešia náhrady aj ich poskytovanie a prijala sa zásada, že pokiaľ nepride k dohode s vlastníckmi o plných a okamžitých náhradách, tak sa nepristúpi k zonácii. Preto si dovoľm zdôrazniť, že hovorím dnes o neja-



kých časových horizontoch zonácie napríklad TANAP-u by som si osobne netrúfal. Uvediem jeden poznatok. Bol som na rokovaní, kde sa o náhradách rokovalo a vláda zadala úlohu určitej organizácii, aby vypracovala štúdiu o poskytovaní náhrad. Keď sa však táto vzorová štúdia uplatnila podľa princípov v Západných Tatrách, vyšla náhrada 0,04 Sk za m². S tým sa, prirodzene, nemohlo súhlasiť. Vznikol problém, ako určiť objektívne kritériá za náhradu. Vznikol návrh na náhradu za to, čo sa chráni, čo je vzácné. Vzácné sú biotopy, ktorých cena je určená vo vykonávacej vyhláške k zákonu 543. Náhrada vo výške 3 % z ceny biotopov vyšla vyše miliardy, a na to tento štát jednoducho nemá. To, že zákon 543 je neústavný a je v rozpore s medzinárodnými princípmi, potvrdzuje aj ústavná sťažnosť, ktorú podal generálny prokurátor SR 25. 5. 2005 na Ústavný súd, v ktorej za neústavné označil 72 paragrafov citovaného zákona (má celkom 105 paragrafov).

Pokiaľ ide o Naturu 2000, chránené vtáčie územia a otázku, či sa to dialo transparentne a čo možno s tým robiť, je to o to komplikovanejšie, pretože vláda tieto zoznamy schválila a už sú v Bruseli bez toho, aby to prerokovali s vlastníkami. Teda opäť bez prerokovania, bez súhlasu vlastníkov a bez náhrady. Generálny prokurátor na to poukazuje vo svojej sťažnosti, a to konkrétne v tom, ako sa paragraf č. 51, ods. 1 zákona 543 obchádza, alebo vyvoláva zdanie ústavnosti Natury 2000 a ochrany prírody vôbec. O čo ide? Naturu 2000 a návrh chránených území musí navrhovateľ prerokovať s dotknutými vlastníkami, ale aj s obcami, dotknutými zložkami a subjektmi tu pôsobiacimi. Ak ich je viac, stačí zoznam doručiť verejnou vyhláškou, vyvesia zoznam, a tým je učinené zákonu zadosť, avšak reálna možnosť vlastníkov a dotknutých subjektov vyjadriť sa k tomu je prakticky nulová. Zákonné predpoklady zúženia tohto zoznamu sú veľmi zložité a ťažké. Už je tu hrozba súdneho procesu z EÚ proti SR v súvislosti s Kôprovou a Tichou dolinou. Jedna strana Tichej doliny je v súkromnom vlastníctve a je v 5. stupni ochrany, druhá, ktorá je štátnym vlastníctvom, je v 4. stupni ochrany. Pritom ide o tie isté lesy, o to isté územie. To je príkladom toho, ako sa postupovalo pri určovaní stupňov ochrany.

Co sa týka výšky nájmu za používanie pozemkov v národných parkoch a CHKO pre zimný cestovný ruch, treba jednoznačne povedať, že cestovný ruch a aktivity s tým spojené sú podnikateľskou činnosťou. Akékoľvek nájmy sú teda nájmi komerčnými a sú vecou dohody, prenajímateľ a nájomca sa musia dohodnúť. Iná vec je, ak ide o nájom za účelom ochrany prírody, vtedy nájomné zmluvy robí štát s vlastníkami. Pokiaľ ide o problém, že pozemkový fond určuje veľmi vysoké ceny, treba si uvedomiť, že Slovenský pozemkový fond zastupuje vlastníka – Slovenskú republiku a určil si cenník. Možno sa, samozrejme, obrátiť s podnetom na organizácie a orgány, ktoré môžu mať vplyv na kontrolu cenotvorby, aby preskúmali, či princíp tejto cenotvorby je správny.

Oznamy a informácie

Štvrtstoročie pretekov lanovkárov a vlekárov

Aj keď v čase prípravy tohto príspevku lyžiarska sezóna ešte len začínala, sekretariát ZZ LAVEX už začal s prípravou jubilejného 25. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov. A keďže iba pred pár týždňami sme si podali ruky na rozlúčku so starým rokom, radi využívame príležitosť a nielen pravidelným účastníkom lyžiarskych pretekov, ale všetkým pracovníkom lyžiarskych stredísk na Slovensku chceme dodatočne popriať veľa zdravia, šťastia, pohody, osobných aj pracovných úspechov a, samozrejme, veľa chuti do lyžovania.

Po skúsenosti z minulého roku, keď nám niekoľkokrát zlé snehové podmienky urobili škrt v príprave pretekov (preteky sa presúvali z lyžiarskeho strediska Ski Park Vyšné Ružbachy, aj z lyžiarskeho strediska Vrátna na Štrbské Pleso), s obavami sme vstupovali aj do prípravy jubilejného 25. ročníka, nakoľko snehové podmienky opäť neboli v mnohých strediskách optimálne. Viera v zlepšenie však je silnejšia, a preto v spolupráci so zástupcami lyžiarskeho strediska Free Time Zone vo Vrátnej sme si dovolili všetkých pozvať na 25. ročník pretekov lanovkárov a vlekárov, ktoré sa uskutočnia v prvej polovici marca v lyžiarskom stredisku Vrátna – Paseky.

Podujatie plánujeme uskutočniť opäť počas dvoch dní za predpokladu prijateľnej dohody pre zabezpečenie ubytovacích a stravovacích služieb pre účastníkov podujatia. O presnom termine konania pretekov, resp. o prípadnej zmene v organizácii pretekov budeme včas informovať.

Veríme, že oslave štvrtstoročia pretekov lanovkárov zachováte svoju priazeň.



■ Z tradičných pretekov lanovkárov

Tešíme sa na účasť všetkých, s ktorými sa v marci stretne.

Medzinárodná konferencia Logistika a doprava – LOADO 2007

V dňoch 6. až 9. novembra 2007 sa v hoteli Patria na Štrbskom Plese už po štvrtý raz stretli účastníci medzinárodnej konferencie Logistika a doprava – LOADO 2007, nad ktorou prevzal záštitu minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ing. Ľubomír Vážny.



■ Medzinárodná konferencia LOADO 2007

Konferenciu organizovala Technická univerzita v Košiciach, Fakulta BERG, Ústav logistiky priemyslu a dopravy a Vysoká škola logistiky Přerov. Sponzormi konferencie boli firmy Express Slovakia – medzinárodná preprava a Matador Púchov, divízia dopravných pásov. Konferencie sa zúčastnilo 80 zahraničných účastníkov z Fínska, Poľska, Srbska a Českej republiky. Slovensko reprezentovalo 50 predných odborníkov v oblasti logistiky. Rokovania prebiehali v troch sekciách:

1. Logistika – hlavná téma: Teória logistiky

Podtémy:

- Modelovanie logistických systémov
- Strategická logistika
- Logistika obchodu
- Informačná logistika
- Logistika služieb
- Distribučná logistika
- Logistický audit



■ **Účastníci medzinárodnej konferencie
Logistika a doprava**

- Logistické náklady
- Technologická logistika
- Technické prostriedky logistiky
- Vzdelávanie v oblasti logistiky
- Logistika krízových situácií.

**2. Doprava – hlavná téma: Logistika
dopravy**

Podtémy:

- Inteligentné dopravné systémy
- Dopravné inžinierstvo
- Dopravná infraštruktúra
- Projektovanie dopravných systémov
- Vnútropodniková doprava
- Medzipodniková doprava
- Mestská hromadná doprava
- Železničná, cestná, letecká a lodná doprava
- Kombinovaná doprava
- Údržba, diagnostika a bezpečnosť v prevádzke dopravných strojov a zariadení
- Riadenie v doprave
- Ekonomika dopravy
- Podnikanie v doprave
- Legislatíva v doprave
- Doprava a životné prostredie
- Doprava nerastných surovín.

3. Príspevky doktorantov

Súčasťou IV. ročníka konferencie bol aj bohatý kultúrno-spoločenský program. Milými hosťami konferencie boli rektor Technickej univerzity Dr.h.c. Prof. Ing. Anton Čizmár, CSc. a dekan Fakulty BERG Prof. Ing. Gabriel Weiss, PhD., ktorí sa stali krstnými otcami nových vedeckých publikácií *Základy logistiky a Logistika dopravy*. V poslednom dni účastníci navštívili Beliansku jaskyňu. ■

Doc. Ing. Vierošlav Molnár, PhD., Ing. Gabriel Fedorko, PhD., Prof. Ing. Ján Boroška, CSc. Fakulta BERG TU v Košiciach. Katedra logistiky a výrobných systémov.

VEGETATIO

ÚDRŽBA VEGETÁCIE

LIKVIDÁCIA PŇOV FRÉZOVANÍM



WWW.VEGETATIO.SK 0908 901 448 0915 852 486



ITF SLOVAKIATOUR

Dňa 17. januára 2008 vo veľtrhovom areáli Incheba Expo Bratislava trubači slávnostnými fanfárami otvorili tohtoročnú výstavnú sezónu. A to hneď veľtrhmi európskeho významu, akými boli 14. ročník veľtrhu cestovného ruchu ITF Slovakiatour a jubilejný 15. ročník medzinárodného veľtrhu Danubius Gastro.

Slávnostného otvorenia sa zúčastnili viaceré významné osobnosti na čele s ministrom hospodárstva Ľubomírom Jahnátkom, ministerkou pôdohospodárstva Zdenkou Kramplovou, zástupcovia diplomatických úradov, predstavitelia krajských samosprávnych úradov, odborníci z oblasti cestovného ruchu, gastronómie, hotelierstva, odborného školstva a ďalších.

Na veľtrhu ITF Slovakiatour a súběžnej výstave Poľovníctvo a oddych a tohtoročnej novinke Golf a Wellness, spolu s potravínarským veľtrhom Danubius Gastro a pridruženými expozíciami Exposhop a Gastropack sa na ploche 40 000 m² predstavil rekordný počet 880 vystavovateľov z 32 krajín. Dynamický rast oboch veľtrhov výrazne potvrdzuje atraktivitu kombinácie cestovný ruch a gastronómia.

ITF Slovakiatour

Minister hospodárstva vo svojom príhovore zdôraznil veľký význam veľtrhu, keď okrem iného povedal: *ITF Slovakiatour, ktorý je od roku 1999 členom medzinárodnej organizácie veľtrhov cestovného ruchu ITTFA, z roka na rok prekonáva všetky očakávania*

A v posledných rokoch sa stal jedným z najvýznamnejších podujatí v oblasti cestovného ruchu v stredoeurópskom regióne. Naším spoločným cieľom je zvýšenie atraktivnosti Slovenska ako dovolenkového cieľa. Naša krajina má veľký potenciál pre rozvoj všetkých foriem turizmu. Trvalým skvalitňovaním poskytovaných služieb chceme prilákať do našich stredísk stále viac domácich i zahraničných návštevníkov. Prognózy rozvoja turizmu sú optimistické. Štúdie hovoria o rýchlom rozvoji a tvrdia, že počas nasledujúcich 20 rokov priemysel cestovného ruchu bude jedným z najrýchlejších sa rozvíjajúcich odvetví sve



■ Podnikatelia v cestovnom ruchu na Orave sa predstavili spoločnou expozíciou

tovej ekonomiky. V jeho rozvoji mimoriadne dôležitú úlohu zohráva aj medzinárodná spolupráca. Dobrým príkladom toho je aj ITF Slovakiatour...

Partnerskou krajinou veľtrhu cestovného ruchu bolo v tomto roku Poľsko. Projekt Poľsko – krajina veľtrhu ITF Slovakia prebiehal pod gesciou Poľskej turistickej organizácie pre cestovný ruch. Domáci partnerský región bol Bratislavský samosprávny kraj. Výber týchto dvoch partnerov veľtrhu nebol náhodný. Cezhraničná spolupráca Bratislavského kraja s poľským Mazowjeckým regiónom a tiež nadštandardné vzťahy medzi Slovenskou republikou a Poľskom jednoznačne vyúsťujú do vzájomnej výmeny turistov týchto dvoch krajín.

Veľtrh ITF Slovakiatour bol jedinečnou udalosťou, na ktorej sa opäť zúčastnilo väčšie množstvo subjektov zo zahraničia, pričom oficiálne účasti krajín ako Bulhar-



■ *Expozícia Slovenskej agentúry pre cestovný ruch*

sko, Cyprus, Česká republika, Chorvátsko, Grécko, Maďarsko, Malta, Poľsko, Rakúsko, Slovinsko, Španielsko, Taliansko, Tunisko, Turecko umocnili veľký význam podujatia v európskom meradle. Okrem európskych krajín sa už tradične, po piaty raz, prezentovali aj exotické krajiny, napríklad Japonsko, Indonézia, India, Egypt a ďalšie. Zahraniční partneri sa zaujímali o výmenu turistov a nové obchodné vzťahy.

Prítomnosť expozície Slovenskej agentúry pre cestovný ruch a slovenských regiónov na domácej pôde bol samozrejmosťou, pretože tu bola najlepšia príležitosť komplexne predstaviť turistické možnosti Slovenska nielen domácim návštevníkom, ale aj zahraničným touroperátorom. Veľmi kladne bola hodnotená účasť jednotlivých samosprávnych krajov a, najmä, regionálnych združení, ktorých spoločné expozície boli odrazom toho, že už aj na Slovensku si podnikatelia v cestovnom ruchu začínajú uvedomovať výhody aktívnej spolupráce v marketingu a propagácii. Ukázkovým prí-



■ *O výstavu SLOVAKIATOUR bol veľký záujem*

kladom bola napríklad spoločná expozícia Regiónu Orava, kde nám zástupkyňa mesta Dolný Kubín Mgr. Andrea Barienčíková zdôraznila: *V expozícii Región Orava sa prezentuje ako celok jeden nádherný kus Slovenska. Už to nie je tak, ako kedysi – každý na svojom piesočku – za mesto, za obec... Chceme dosiahnuť, aby sa netrieštila historická jedinečnosť Oravy a ukázať, že v jednote je sila. Veľtrh ITF je na to skvelá príležitosť. Naša expozícia je ucelenou ukážkou celého spektra turistických možností.*

Prezentácia takmer všetkých slovenských cestovných kancelárií, ako aj cestovných kancelárií okolitých krajín a jednotlivých destinácií, poskytla mnohým návštevníkom veľtrhu priestor, aby si vytipovali, alebo priamo vybrali miesto tohtoročnej dovolenky. Atraktívna prezentácia slovenských a českých regiónov poskytla výber možností trávenia dovolenky doma na Slovensku alebo v susedných Čechách. Návštevníci veľmi pozitívne hodnotili aj tohtoročnú novinku veľtrhu – sekciu Golf a Wellness, ktorá prilákala najmä priaznivcov nových oblastí zdravého životného štýlu.

Veľtrh ITF Slovakiatour mal aj bohatý sprievodný program. Odborníkom z cestovného ruchu bol určený predovšetkým medzinárodný seminár Domáci cestovný ruch – vidiecky turizmus – vinne cesty. Seminár, ako už naznačilo jeho zameranie, sa zaoberal domácim cestovným ruchom vo vidieckom prostredí so špecifikáciou marketingu vidieckeho turizmu v Rakúsku i Česku, ako aj celkovej podpory rozvoja vinneho turizmu v stredoeurópskom regió-



■ *Z orientálnych krajín sa predstavilo aj Japonsko*



ne. Pracovníkom cestovných kancelárií a touroperátorom boli určené workshopy: Chorvátsko – slovenský a Maďarsko – slovenský workshop.

Veľký výber pestrých programov mali aj bežní návštevníci. Mohli si pozrieť ukážky poľovníckych zvykov a tradícií, obdivovať poľovnícku mláď počas Majstrovstiev Slovenska juniorov vo vábení zveri, zúčastniť sa na módnych prehliadkach poľovníckeho a turistického oblečenia, pokochať sa ukázkami výrobkov z parožia a pod. Oddýchnuť a zabaviť sa mohli vo veľkom výbere vystúpení tanečných, speváckych, hudobných a divadelných skupín a súborov z rôznych regiónov slovenských i zahraničných.

V rámci veľtrhu ITF SlovakiaTour sa každoročne vyhlasuje Osobnosť cestovného ruchu.

V tomto roku ocenenie udelili **Lubomírovi Motyčkovi, šéfredaktorovi časopisu Cestovateľ**. Lubomír Motyčka je neúnavným propagátorom, ale aj kritikom diania v cestovnom ruchu, ako šéfredaktor časopisu Cestovateľ, mesačníka o dovolenkách, službách, turistike, cestovaní a cestovnom ruchu. Časopis Cestovateľ pod jeho vedením vychádza nepretržite od roku 1995.

Cenu riaditeľa a.s. Incheba Alexandra Rozina získali expozície partnerských krajín veľtrhu Poľsko a Bratislavský kraj.



Danubius Gastro

Súbežne s veľtrhom cestovného ruchu prebiehal veľtrh gastronómie. Z hľadiska cieľenej návštevnosti bolo spojenie týchto dvoch veľtrhov správnym rozhodnutím a odborné média ho označujú za najatraktívnejšiu výstavnú kombináciu na Slovensku vôbec. Danubius Gastro a pridružené výstavy poskytli komplexný prehľad sortimentu popredných značiek z oblasti potravinárstva, gastronómie a nápojového priemyslu. Ako najrýchlejšie rastúci veľtrh na Slovensku dosiahol dominantné postavenie napríklad v oblasti prezentácie kávy a techniky na jej prípravu v celom stredoeurópskom regióne. V rámci Národného programu podpory dotíh poľnohospodárskych výrobkov a potravín bola prezentovaná expozícia Značky Kvality Slovakia. Zaujímavá bola prezentácia talianskeho regiónu Marche pod záštitou organizácie Amici Italia Slovacchi. Po prvý raz sa na výstave prezentoval región zo Sicílie stredomorskými gastronomickými špecialitami. V rámci výstavy sa konalo viacero atraktívnych akcií, ktoré boli príťažlivé aj pre návštevníkov, napríklad 9. ročník Národnej prehliadky kuchárskeho a cukrárskeho umenia Poézia v gastronómii, Majstrovstvá Slovenska v príprave kávy Barista 2008, tradičná pekárska súťaž o historicky Najlepší bratislavský rožok bola doplnená súťažami o Najlepší výrobok z kysnutého cesta a Najkrajší kvet z karamelu. Uskutočnil sa aj 6. ročník St. Nicolaus Cup 2008 s barmanskou show a v rámci súťaže Carcing Cup 2008 mohli návštevníci obdivovať zručnosť

kuchárov pri umeleckých výtvoroch z ovocia a zeleniny.

Festival Camera Slovakia

Záverečné dva dni (19. a 20. januára) patrili už 5. ročníku cestovateľského festivalu Camera Slovakia, ktorý je najväčším festivalom svojho druhu na Slovensku. Jeho mottom je myšlienka, že keď človek začne cestovať, pochopí, čo znamená byť tolerantný k ľuďom a národom na druhom konci sveta, ich zvykom a náboženstvu, k ich snom a predstavám a svete. Festival zaznamenal oproti minulému ročníku väčšiu účasť, počas dvoch dní premietli 10 súťažných cestovateľských filmov a súťaže sa zúčastnilo vyše 600 fotografií, zaradených do 8 sekcií. Podujatie dopĺňovali besedy s osobnosťami slovenského cestovateľského sveta, napríklad s Pavlom Barabášom, Borisom Filanom, Františkom Kelem, Henrichom Krejčom a mnohými ďalšími. V priebehu dvoch dní na festival zavítalo 7 300 návštevníkov.

Jednotlivé súťažné sekcie vyhodnotila odborná porota, ktorá v cestovateľských filmoch 1. miesto udelila filmu Pavla Barabáša – Neznáma Antarktída, 2. miesto si odniesol film Henricha Krejča – Slinko a tieň Afriky 2007.

Najväčší a najdôležitejší veľtrh cestovného ruchu na Slovensku sa úspešne skončil. Brány areálu Incheba Expo Bratislava prekročilo viac ako 60 tisíc návštevníkov. Budúci rok sa veľtrh uskutoční v dňoch 22. až 25. januára 2009.

m.č.

Turistické informačné kancelárie a spolupráca s lyžiarskymi strediskami

Spolupráca medzi lyžiarskymi strediskami a informačnými kanceláriami v jednotlivých regiónoch cestovného ruchu je z hľadiska informovanosti turistov a návštevníkov veľmi dôležitá. O práci informačných kancelárií, ich združení a spolupráci s jednotlivými organizáciami a lyžiarskymi strediskami sme sa pohovorali s členkou správnej rady Asociácie informačných centier Slovenska (AICES) JANKOU MIKUŠÁKOVOU z Informačného centra JASED.

Čím sa zaoberá združenie AICES?

Asociácia informačných centier Slovenska je dobrovoľnou a záujmovou organizáciou, ktorá sídli v Liptovskom Mikuláši. Združuje približne 50 informačných centier z celého Slovenska. Ak sa informačná kancelária chce stať členom nášho združenia, musí spĺňať určité podmienky, ktoré vyplývajú zo stanov našej organizácie. Úlohou asociácie je po prijatí informačnej kancelárie kontrolovať plnenie týchto podmienok a dozerať tak na kvalitu poskytovaných služieb. Členstvo v našej asociácii by malo byť určitou značkou a garanciou kvality práce danej informačnej kancelárie.

Aké sú formy informačných kancelárií, ktoré sú členom AICES?

Formy informačných kancelárií sú rôzne. Vplyva to z toho, kto je ich zriaďovateľom, či sú to jednotlivé obce, iné príspevkové či súk-

romné organizácie. Aj úroveň poskytovaných informácií je rozdielna v závislosti od zriaďovateľa. Napríklad pri informačných kanceláriách, ktoré zriaďuje obec, je okruh sprostredkovaných informácií menší ako pri väčších organizáciách. Je však dôležité, aby jednotlivé informačné kancelárie navzájom spolupracovali, vymieňali a dopĺňovali si informácie. To je aj úlohou našej asociácie.

Aká je spolupráca medzi Asociáciou informačných centier Slovenska s inými organizáciami?

Pokiaľ ide o spoluprácu AICES s inými organizáciami, veľmi úzko spolupracujeme so Slovenskou agentúrou pre cestovný ruch. Táto spolupráca je na vysokej úrovni. Povedala by som, že v poslednom období sa v porovnaní s minulosťou zintenzívnila. Ťažiskom kooperácie so Slovenskou agentúrou pre cestovný ruch je spoločné podieľanie sa na informačnom portáli pre domácich a zahraničných návštevníkov, cieľom ktorého je komplexná informovanosť o službách v jednotlivých regiónoch a oblastiach Slovenska. Portál bol spustený na webovom umiestnení www.slovakia.travel, ktoré je originálnou zakúpenou licenciou. Stránka doposiaľ funguje bez komerčných informácií.

Je spolupráca medzi jednotlivými informačnými kanceláriami a lyžiarskymi strediskami postačujúca?



Foto: J. Badin

Informačná kancelária je kvalitná podľa toho, ako funguje a spolupracuje so subjektmi vo svojej oblasti a svojom regióne. Od bohatých a presných informácií je závislá nielen jej existencia, ale aj kvalita. Často sa stáva, že turistické informačné kancelárie necitlia záujem zo strany subjektov poskytovať informácie. Je to aj dôsledkom toho, že jednotlivé organizácie sa boja s vlastnými problémami. Preto si informácie musia informačné kancelárie sami vyžadovať od subjektov, hoci práve naopak, malo by to byť v prvom rade v záujme subjektov, aby IK mali dostatok informácií a mohli návštevníkov správne informovať.

Často sa dejú v obciach, strediskách atď. rôzne akcie, o ktoré by zo strany turistov mohol byť záujem, žiaľ, my sa o nich dozvedáme iba náhodou. Obdobná situácia je aj v oblasti lyžiarskych stredísk. Záujem poskytnúť informácie zo strany lyžiarskych stredísk býva iba na začiatku sezóny. Boli by sme radi, keby sa v budúcnosti spolupráca medzi lyžiarskymi strediskami a informačnými kanceláriami podstatne zintenzívnila.

Michal Badin



Z kroniky lanovkárov

Milan Toman

Čože je to osemdesiatka?

V týchto dňoch – presne 9. februára 2008 sa náš dlhoročný spolupracovník a priateľ Milan Toman dožil významného jubilea – 80 rokov, a to pri obdivuhodnom fyzickom i duševnom zdraví. Pri príležitosti tohto významného dňa v živote nášho priateľa, a veríme, že nielen nášho, ale aj mnohých priateľov z rôznych lyžiarskych stredísk, položil som Milanovi Tomanovi v mene redakčného kolektívu niekoľko otázok v záujme poskytnutia zaujímavých postrehov z jeho súkromného i pracovného života.

Na ktoré významné udalosti z detstva, ktoré ťa najviac formovali a pripravili pre život, si ešte pamätáš?

Peknú spomienku mám na svoje prvé víťazstvo na lyžiach, keď som ako 12-ročný vyhral preteky v slalome v Čadci na Jurošáku. Dostal som plaketu a hodinky. K tomuto obdobiu sa však viaže aj otrasný zážitok – vtedy cez Čadcu a kopec, ktorý mám veľmi rád – Husárik, ťahali Nemci delá a potom napadli Poľsko. Tým sa začala druhá svetová vojna.

Aký bol bežný život mestského chlapca vtedy na Kysuciach? Aké sú tvoje spomienky na rodičov a starých rodičov a ich vzťah k vyplňaniu tvojho voľného času, ak v tých časoch nejaký vôbec bol?

Mojí rodičia chceli, aby som bol všestranne vzdelaný. Hrával som na husle a navštevoval hodiny nemčiny. Otec ma od malička brával do prírody. Ale moje detstvo bolo vyplnené predovšetkým prácou. Otec bol remeselník, mali sme aj malé gazdovstvo, pravidelne som donášal vodu, štiepal drevo a pomáhal všade tam, kde to bolo potrebné.

Môžeš si zaspomínať na podmienky pre športovanie v Čadci a okolí v junáckych rokoch? Kedy si sa začal venovať športu, prípadne iným aktivitám?

V tom čase bolo v Čadci iba futbalové ihrisko, tak som hrával futbal. Rád si spomínam na študentský výlet, ktorý som zorganizoval, mohlo to byť asi v roku 1944, počas vojny. S priateľmi sme išli pešo z Čadce do Oščadnice, odtiaľ vláčikom cez Vychylovku na Oravu, ďalej do Demänovej, potom pešo do Zázrivej a Párnice, až na Roháče a späť do Čadce. Počas výletu sa stalo niečo, na čo nikdy nezabudnem. Sedeli sme v odkrytých vozňoch. Začalo silno pršať a stará mašinka, ako tak ťahala do kopca, púšťala dym a sadze. Všetci sme potom vyzerali ako čerti.

Bolo lyžovanie hneď od začiatku tvojou srdcovou záležitosťou, alebo si sa k nemu prepracoval cez iné športy a aktivity?

Lyžovanie bolo od začiatku mojou láskou. Už ako deti sme sa spúšťali z vršku pred našim domom a neskôr na blízkych Sviňarkách a Kyčeranskej jame v osade u Krkošky. Lyžovali sme na dĺžkach, prvé mi z jaseňa vyrezal sused – majster stolár Jožko Žilincík. Vydržali veľmi dlho.



Foto: M. Grešo

Nášmu jubilatovi Milanovi Tomanovi blahoželeď predseda združenia Ing. J. Gavalier

Vieme, že si absolvoval Strednú obchodnú školu v Čadci. Aké boli tvoje pracovné začiatky po skončení školy?

Po absolvovaní Strednej obchodnej školy v Čadci som začal v roku 1947 pracovať v závoде Slovena v Čadci na stavebnom oddelení a po základnej vojenskej službe v roku 1949 som pôsobil vo výrobných družstvách Beskyd a Okrasa Čadca ako ekonóm a plánovač.

V tom čase som sa ako aktívny športovec stal zakladajúcim členom TJ Beskyd (1959) a TJ Lokomotíva Čadca (od roku 1968), kde som bol aj zamestnaný a mal som v pracovnej náplni investičnú výstavbu a rozvoj služieb pre turistov v stredisku Husárik v Čadci a v Oščadnici. Po reorganizácii TJ Lokomotíva som v tejto oblasti naďalej pracoval ako riaditeľ v pobočke Slovsportu Žilina v Čadci a na Okresnej správe cestovného ruchu v Čadci.

Kedy si sa začal cieľavedome venovať pretekárskemu lyžovaniu, mal si v tom čase nejaké športové vzory, alebo si bol lyžiar – samouk?

Som lyžiar samouk, ale postupne, ako som sa zúčastňoval rôznych pretekov, spoznával som vynikajúcich lyžiarov, od ktorých sa dalo veľa naučiť. Spomínam si na svoje prvé preteky na Skalnatom Plese. Po prvý raz som tu videl veľkých lyžiarov – Šlachtu, Brucka, Šponara, Brchela. Pri odovzdávaní cien ku mne pristúpil veľký fanúšik lyžiarov – prof. Šimčíško z Čadce, zagratuloval mi a do vrecka kabáta mi dal sto korún.

Na základe dobrých výsledkov, ktoré som dosahoval na rôznych pretekoch a súťažiach, ma zaradili do národného reprezentačného družstva. Predtým som pretekal za Čadcu a Jiskru Žilina.

Existovali v tom čase tréneri lyžovania, alebo si bol odkázaný iba na vlastné schopnosti?

Spoliehal som sa najmä na seba. Mojimi veľkými vzormi boli prevažne Tibor Lehotský a Daniel Šlachta. V reprezentačnom družstve nás bolo málo, boli sme piati – šiesti. Ja som bol jediný Kysučan, ďalší boli zo Žiliny, Banskej Bystrice, Zvolena a z Tatier. Z tohto obdobia bol pre mňa nezabudnuteľný krásny výstup na Ďumbier. Šli sme pešo z Demänovej do sedla pod Chopok a na Ďumbier. Dorazili sme tam o 22. hodine v noci. Boli tam aj preteky – Veľká zjazdová cena na Ďumbieri, ktoré som vyhral ako dorastenec.

Aké športové úspechy si dosiahol počas aktívnej športovej činnosti a kedy?

Počnúc rokom 1940 som sa sústavne venoval pretekárskemu zjazdovému lyžovaniu a cez žiacke a dorastenecké súťaže som sa postupne kvalifikoval až do reprezentácie Československa, kde som pôsobil v rokoch 1949 – 1960. Aktívne som pretekal aj naďalej, zúčastňoval som sa rôznych pretekov až do svojich 40 rokov. Vyhral som množstvo pretekov, spomínam si napríklad na Maguru, Chopok, Martinské hole a tamojší Memoriál Janka Nováka, kde som v roku 1957 vyhral.

Po skončení aktívneho pretekárstva som sa venoval aj trénerskej činnosti a podieľal som sa aj na výchove viacerých úspešných zjazdárov, medzi ktorými boli Pavol Rebroš, bratia Stanislav a Miroslav Novákovci.

Kedy si sa začal zaoberať myšlienkami o potrebe vytvárať podmienky pre rozvoj a propagáciu lyžiarskeho športu a zimnej turistiky na Kysuciach a ich okolí?

Poznal som zimné strediská na Slovensku a veľmi som si želal, aby podobné vyrástli aj na Kysuciach, kde boli vynikajúce podmienky pre tento krásny šport. Veľkou inšpiráciou boli pre mňa aj zájazdy, ktoré Združenie lanoviek a vlekov organizovalo do rakúskych, švajčiarskych a talianskych stredísk, kde som si dotváral predstavu. Korunou všetkého boli aj lyžiarske zájazdy do francúzskych alpských stredísk, rovnako prostredníctvom združenia, na ktorých som si doplnil obraz o tom, ako má vyzerať horské stredisko cestovného ruchu a aké služby má turistom poskytovať.

Po takto získaných skúsenostiach bolo v tom čase mojim snom, aby sa Husárik stal nielen centrom zjazdového lyžovania, ale aj bežeckého (lokality u Krkošky), sánkarského športu (lokality Rieka) a tiež som chcel vybudovať skokanský areál (lokality Kýčera). Mojim konzultantom a poradcom v tejto oblasti bol bývalý vynikajúci skokan a neskorší tréner československej reprezentácie Elemír Nemeszegy. Tento sen sa však nenaplnil, azda raz sa stane skutočnosťou.

Žiaľ, aj sánkarská dráha, ktorá sa vybudovala, neslúži svojmu účelu a dlhodobo nie je v prevádzke. Vytváranie a rozvíjanie podmienok pre rozvoj zimných športov na Kysuciach bolo mojou srdcovou záležitosťou a celoživotným snažením.

Začali sme s výstavbou a rozvojom strediska Husárik v Čadci, rozvíjali sme strediská Skalité – Serafinov, Turzovka – Bukovina, Makov – Čierne, Kysucké Nové Mesto – Ostré, Ochodnica, Povina a, samozrejme, najmä najväčšie horské stredisko cestovného ruchu na Kysuciach Oščadnica – Veľká Rača, kde som prežil veľkú časť svojho života.

Dnes toto stredisko patrí k najvýznamnejším a najrozsiahljším a z hľadiska poskytovaných služieb k najlepšie vybaveným strediskám na Slovensku. V roku 2008 si pripomína 40. výročie vzniku.

Vieme, že si sa okrem rozvoja zjazdového lyžovania venoval aj rozvoju bežeckého lyžovania a lyžiarskej turistiky. Môžeš nám to upresniť?

Mal som to šťastie, že sa mi podarilo usku-točniť krásnu športovú myšlienku s kladným celospoločenským účinkom, a to vytvorenie unikátnej Kysuckej bežeckej magistrály s cel-

kovou dĺžkou približne 116 kilometrov upravovanej bežeckej stopy aj s odpočívadlami na trase.

S pomocou viacerých priateľov a nadšencov sa mi podarilo pripraviť a zorganizovať niekoľko regionálnych letných i zimných turistických zrazov na Kysuciach a tiež Medzinárodné turistické zrazy na Kysuciach – letný v roku 1982 a zimný v roku 2000. Rovnako, po všestranne náročnom úsilí, sa mi podarilo presvedčiť zodpovedné zainteresované regionálne a štátne slovenské a poľské inštitúcie a zrealizovať výstavbu spoločnej slovensko – poľskej turistickej rozľadne na vrchole Veľkej Rače.

■ **Pri tvojej rozsiahlej činnosti venoval si sa aj ďalším aktivitám súvisiacich s rozvojom a propagáciou cestovného ruchu na Kysuciach.**

Popri už spomínaných aktivitách som sa v rámci časových možností venoval aj rôznym formám propagácie prírodných krás Kysuckého regiónu, a to formou fotografovania, prípravy a vydávania turistických máp a pohľadníc, ako aj množstva informačných a obrazových publikácií o takmer všetkých atraktivitách pre turistov, lyžiarov a návštevníkov Kysúc. Najnovším je propagačný materiál o turistike a lyžovaní v Oščadnici – Veľkej Rači.

■ **Dovoľ ešte poslednú otázku. Dostal si za dlhoročnú obetavú činnosť v rozvoji cestovného ruchu nejaké ocenenie tvojej práce?**

Dostal som ich niekoľko, najmä morálnych ocenení, z ktorých si najviac vážim Zlatú medailu za rozvoj cestovného ruchu a zimných športov na Slovensku s diplomom od ZZ LAVEX, ako aj čestný titul Osobnosť Kysúc 2001 za záslužnú celoživotnú činnosť v telovýchove a športe od Kysuckej kultúrnej nadácie Bratislava a obce Oščadnica. Veľmi cenná je pre mňa aj plaketa Jozefa Lutonského za významný celoživotný prístup k rozvoju turistiky, ktorú mi udelil Klub slovenských turistov 15. januára 2008.

**S jubilantom sa zhováral
Ing. Vladimír Obdržálek**

Na záver ešte niekoľko slov

Náš jubilant Milan Toman pri svojej skromnosti nespomenul rad iných aktivít, ktorými prispel k rozvoju horských stredísk cestovného ruchu na Slovensku. Okrem iného aj skutočnosť, že bol jedným z prvých delegovaných zástupcov zakladateľských organizácií pri založení ZZ Lanovky a vleky na Slovensku v roku 1967 a svojimi odbornými i životnými skúsenosťami pomáhal formovať a profilovať činnosť združenia na celom Slovensku.

Popri svojich aktivitách vlastnoručne a s pomocou priateľov vyrobil aj množstvo nádherných drevených informačných pútačov pre turistov. V poslednom období zostavil a pripravil vydanie brožúrky Turistika a lyžovanie v Oščadnici.

Členovia redakčnej rady časopisu Lavexinfo sa pripájajú ku všetkým gratulantom a jubilantovi Milanovi Tomanovi želajú dlhodobu pevnú zdravie a šťastie v kruhu jeho úžasných a nádherných troch žien – manželky Márie a dcéry Silvie a Kataríny s ich rodinami, ostatnej rodiny a priateľov na Slovensku i v zahraničí.

Zo života našich stredísk

Lyžiarske stredisko Skipark Racibor - Oravský Podzámok

Dnes predstavujeme jedno z najmladších lyžiarskych stredísk na Slovensku, a to lyžiarske stredisko Skipark Racibor v Oravskom Podzámku. Stredisko prežíva prevádzkovú premiéru, avšak po prvom zoznamení možno povedať, že má pred sebou zaujímavú perspektívu. V našom rozhovore stredisko bližšie predstaví PETER ZEMKO, konateľ spoločnosti, ktorá stredisko prevádzkuje. Tu sú jeho úvodné slová.

Naše lyžiarske stredisko je skutočne mladé, do prevádzky sme ho spustili 28. decembra 2007. S výstavbou sme začali v júli 2007, je to naša prvá sezóna. Stredisko sa nachádza blízko Oravského Podzámku, neďaleko Oravského hradu, ktorý turisti navštevujú v lete aj v zime. Celkovo máme naplánovaných a pripravených 6 zjazdových tratí s celkovou dĺžkou 7 km, avšak v súčasnosti, v I. etape, sa nám podarilo dať do prevádzky jednu plnoautomaticky zasnežovanú zjazdovku v dĺžke 1 200 m, ktorá je vo veľmi dobrom stave a v celej dĺžke poskytuje pohodlné lyžovanie. V stredisku máme vybudovanú 4-miestnu sedačkovú lanovku, 150 m dlhý detský lyžiarsky vlek a 330 m dlhý vlek pre snoubordistov, kde je pripravená snoubordová dráha, ktorú ešte chceme dobudovať podľa požiadaviek snoubordistov.

Naše stredisko je na začiatku rozvoja. Máme však výhodu, ako jedno z mála lyžiarskych stredísk, že sa nachádza priamo pri hlavnej ceste (Dolný Kubín – Oravský Podzámok – Námestovo), je tu dobrá dostupnosť. Aj v prípade nepriaznivého počasia sa možno k nám dostať rýchlo a hneď sa postaviť na lyže. Prakticky, 50 m od parkoviska, je nástup na zjazdovku alebo na sedačkovú lanovku. Je to presne to, čo si klientela vyžaduje, aby sa nemuselo ďaleko chodiť. Zo služieb je návštevníkom k dispozícii bufet, lyžiarska škola, požičovňa lyží, hygienické zariadenie, parkovanie je bezplatné, teda všetky základné služby pre novootvorené stredisko.

■ **S akými zámermi ste vstupovali do plánov vybudovať lyžiarske stredisko? Počítate aj s tým, že by stredisko fungovalo celoročne?**



Foto: M. Grešo

■ **Konateľ spoločnosti Peter Zemko**

V tejto etape neplánujeme areál strediska a sedačkovú lanovku využívať v letnom období, mali by slúžiť len v zimnej sezóne. V letných mesiacoch sem prichádzajú najmä návštevníci Oravského hradu, v okolí sú možnosti pre turistiku v Oravskej Magure, keďže sa tu nachádza rieka Orava, možno tu pestovať rafting, rybolov. Stredisko sa využíva ako základňa pre cykloturistov, rybárov, poľovníkov, turistov, ktorí od nás vychádzajú k návšteve hradu a za ďalšími atraktivitami.

■ **Keďže dominantné využitie bude predovšetkým v zimnom období, na akú lyžiarsku klientelu sa orientujete? Máte záujem o využívanie lyžiarskych tratí pre náhodných lyžiarov, alebo uprednostňujete organizované lyžovanie, lyžiarske výcvikové kurzy, tréningy a pod.?**

Myslím si, že cieľom každého strediska je poskytnúť možnosti lyžovania pre všetkých, či už domácich alebo zahraničných návštevníkov. Uvažujeme o vytvorení určitých regionálnych lístkov pre lyžiarov z blízkeho okolia. Našou hlavnou klientelou sú turisti z Poľska, Maďarska, Ukrajiny a z Čiech, je to v podstate hlavná klientela lyžiarskych stredísk na Slovensku. Nechceme robiť žiadne rozdiely, chceme, aby sa u nás na svahu cítili všetci dobre, aby trate boli pripravené tak, že tu nájdú pôžitok a nebudú chcieť cestovať ďalej do zahraničia. Chceli by sme turistov, ktorí cestujú za lyžovaním do Rakúska, Talianska a pod. zadržať nielen na Orave, ale aj na Slovensku.

Podľa mojej mienky sme na Slovensku v budovaní lyžiarskych stredísk ešte stále



na začiatku. Potrebujeme vybudovať viac kilometrov zjazdoviek a, najmä, technicky zasnežovaných. Napríklad aj v našom stredisku chceme, aby všetky trate, ktoré máme, boli zasnežované. Máme ich pripravené, ale zatiaľ máme zasnežovací systém iba na jednej, ostatné čakajú na prírodný sneh.

■ **V posledných rokoch sa lyžiarske strediská u nás angažujú v ďalšej modernizácii, v ďalšom rozvoji vybavenosti stredísk, ale stretávajú sa s problémom ochrany prírody. Mali ste aj vo vašom stredisku pri jeho budovaní obdobné ťažkosti?**

Naše stredisko nemalo pri vybavovaní povolení potrebných na výstavbu žiadne vážnejšie problémy s ochranou prírody, nakoľko sa nachádzame mimo chránených území, ktoré spadajú do niektorých z chránených oblastí. Spoluprácu so Štátnymi lesmi v prípade určitého vyňatia pôdy pre výstavbu zjazdoviek alebo čiastkového výrubu pod sedačkovú lanovku možno hodnotiť ako veľmi dobrú. Štátne lesy nám vyšli v ústrety a veríme, že to bude aj pri budúcom rozvoji strediska. Je tu potreba určitého spojenia lúk, niektoré trasy idú cez lesný porast atď. Tieto naše požiadavky vnímajú pozitívne a sú nám nápomocní.

■ **Spomínali ste, že stredisko je pripravené poskytnúť služby tak individuálnym lyžiarom, ako aj pre organizované lyžovanie. Ako máte zaistenú bezpečnosť na lyžiarskych tratiach pri spoločnom využívaní lyžiarskych tratí pre individuálne i organizované lyžovanie? Ako máte zabezpečené poskytnutie prvej pomoci, prípadne transportu postihnutého pri úraze?**

Samotná bezpečnosť lyžiarov závisí v podstate od toho, ako sú dobre pripravené svahy. To je základný krok, aby na zjazdovke nedochádzalo k úrazom. Sme síce iba krátko v prevádzke, ale zatiaľ sme nemali žiadny úraz. Uvedomujeme si, že v prevencii úrazov treba mať lyžiarsku trať dobre urobenú, musí sa dbať na to, aby zjazdovky neboli predimenzované. Z toho



■ **Pohľad na lyžiarske trate**



■ **Orientačná tabuľa strediska**

vyplýva, že prepravné zariadenia sa musia budovať tak, aby neprichádzalo ku kolíziám lyžiarov, pretože aj na najkvalitnejšie upravenej zjazdovke v prípade kolízie lyžiarov môže prísť k vážnym úrazom. Pre prípad, že by prišlo k úrazu, máme v stredisku pripravených a zaškolených ľudí, členov HS, ktorí sú každý deň na svahu a v prípade úrazu by zaistili prvú pomoc. V blízkom Oravskom Podzámku sídli záchranná služba, v prípade potreby by tu mohla byť okamžite. Priradené, prepravné zariadenie a všetko, čo k tomu patrí, musí byť v poriadku.

Opätovne zdôrazňujem, že základom bezpečnosti tratí je dostatočná plocha pre zjazdárov.

■ **Prajeme vášmu stredisku, aby stav bez úrazov trval čo najdlhšie, aby stredisko úrazy obchádzali. Ako vnímate blízkosť konkurenčného strediska na Kubínskej hoľi?**

Som toho názoru, že dobrých stredísk na Slovensku nie je ešte veľa. Kubínska hoľa sa dobre rozvíja, patrí medzi vyhľadávané strediská, má svoju históriu, dlhú tradíciu, takže naše stredisko nie je konkurencia pre Kubínsku hoľu. Skôr si myslím, že naše stredisko svojou polohou môže zachytiť klientelu, ktorá sa rozbehla niekde do zahraničia. A klientela, ktorá čaká v dlhých radoch v iných strediskách, kde je to preplnené, možno využije zmenu a príde k nám, kde nemusí čakať. Prepravná kapacita v rámci Dolnej Oravy sa aj našim strediskom zväčší. V kritických obdobiach, ako sú vianočné či jarne prázdniny a pod. je stále veľa lyžiarov, ktorí musia čakať aj polhodinu v rade. Budovaním dobrých stredísk sa čakacia doba pre klientelu len skráti. Preto Kubínska hoľa sa nás ako konkurentov nemusí obávať. Treba zachytiť ľudí, ktorí sú na našej trase a prechádzajú cez Oravský Podzámok a nepúšťať ich ďalej do Rakúska, Talianska a pod. Treba im pripraviť také

podmienky, aby boli spokojní a prišli aj v budúcnosti.

■ **Čo všetko v krátkodobom horizonte ešte chcete vybudovať? Plánujete aj večerné lyžovanie?**

Chceli by sme postupne vybudovať zasnežovanie na celých 7 km zjazdoviek, to je našim najbližším cieľom - teda ponúknuť viacej zjazdových tratí. Zdroj vody máme, pretože je tu rieka Orava. Svahy máme severovýchodne orientované. A pokiaľ ide o večerné lyžovanie, chceli by sme mať aspoň jednu zjazdovku v dĺžke 1 200 m osvetlenú.

Ďakujeme za rozhovor a prajeme najmladšieho slovenskému lyžiarskemu stredisku, aby sa mu dobre vydarila nielen prvá, premiérová lyžiarska sezóna, ale aj všetky ďalšie.

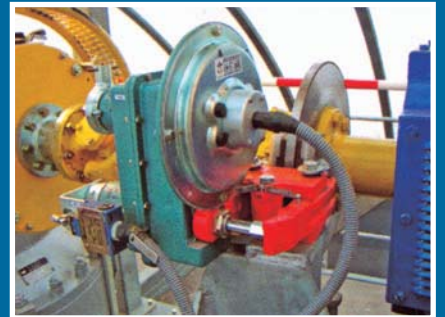
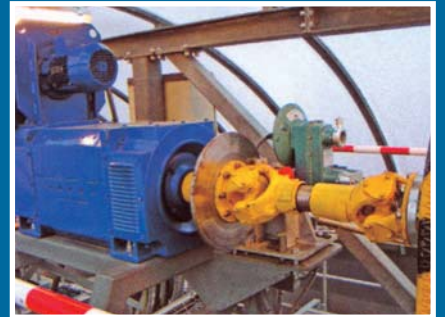
Ing. Miroslav Grešo

ZUSAMMENFASSUNG

Präsentation des neuen Skizentrums SKIPARK RACIBOR Oravský Podzámok. Das Skizentrum, das in der attraktiven Touristenregion Orava liegt, unweit der Orava Burg, hat in dieser Skisaison seine Premiere. Den Skiläufern stehen vorläufig eine 4-Sesselbahn und zwei Skilifte sowie schöne Pisten zur Verfügung.

SUMMARY

Presentation of the new ski resort SKI-PARK RACIBOR Oravský Podzámok. The ski resort situated in the attractive tourist region Orava, near the Orava Castle, has its premiere in this ski season. For now the skiers have one 4-chair lift and two ski lifts as well as nice ski runs at their disposal.



Address: Poľná 4 • 060 01 Kežmarok • Slovakia
 Tel.: +421 52 787 76 11 - 12 • Fax: +421 52 787 76 61
 e-mail: service@tatrapoma.sk, office@tatrapoma.sk • www.tatrapoma.sk



TATRAPOMA



Premeny lanoviek

Pozemná lanovka Starý Smokovec – Hrebienok

V časopise Lavex-info 4/2007 sme stručne informovali o prestavbe pozemnej lanovky Starý Smokovec – Hrebienok. Teraz sa prestavbe budeme venovať podrobnejšie. Stará lanovka firmy Ceretti - Tanfani, vozne od Carozzeria Varesina, sa projektovala dva roky (1965 –1966). Realizácia prebiehala v rokoch 1967 - 1970 a uvedenie lanovky sa uskutočnilo 12. 2. 1970. Prevádzka lanovky sa skončila 16. 9. 2007. Nová lanovka firmy Doppelmayr – Garaventa, vozne firmy Ganglof, sa začala projektovať v marci 2007, demontáž starej a výstavba novej lanovky sa začala 17. 9. 2007, do skúšobnej prevádzky lanovku uviedli 22. 12. 2007.

Ide o pozemnú jednokoľajovú lanovú dráhu kyvadlového systému s výhybkou a dvoma vozňami, typ 160 FUL. Šikmá dĺžka trate je 1 952,76 m, prevýšenie 246,1 m. Najväčší sklon jazdnej dráhy je 14,8 %, najmenší 11,43 %. Kofaje majú rozpätie (stred-stred) 1 068 mm. Pohon je umiestnený vo vrcholovej stanici.

Technické parametre starej a novej lanovky

Stará lanovka

- prepravná kapacita v jednom smere	900 os/h
- max. dopravná rýchlosť	5 m/s
- čas jazdy	7 min.
- počet vozňov	2
- kapacita vozňa	128 osôb

- hmotnosť prázdneho vozňa	22 000 kg
- hmotnosť obsadeného vozňa	30 240 kg
- priemer ťažného lana	31,5 mm
- priemer poháňacieho kotúča	3000 mm
- prevádzkové napätie	570 V

Nová lanovka

- prepravná kapacita v jednom smere	1300 os/h
- max. dopravná rýchlosť	10 m/s
- čas jazdy	4,45 min.
- počet vozňov	2
- kapacita vozňa	160+1 osôb
- hmotnosť prázdneho vozňa	22 000 kg
- hmotnosť obsadeného vozňa	35 380 kg
- priemer ťažného lana	34 mm
- priemer poháňacieho kotúča	2800 mm
- prevádzkové napätie	400 V

Projekt a realizácia novej pozemnej lanovky 160 – FUL spĺňa parametre smernice EU 2000/9 a európskych predpisov pre lanovky – CEN. Z hľadiska technológie boli kompletne vymenené vozne, riadenie a pohon.

Každý vozeň obsluhuje sprievodca. Všetky signály sa prenášajú diaľkovým riadením k pohonu. Oba vagóny sú vybavené na oboch stranách automatickými dverami. Sú ozvučené a celá strecha je

panoramaticky presklená. Nakoľko šírka vagónov je zväčšená na 2,6 m, musela sa v oboch staniách rozšíriť šírka vjazdu z 2,3 na 2,65 m. Dizajn vagónov je moderný a má krásny exteriér i interiér. V každom vagóne je šesť oddelení s protišmykovou podlahovou krytinou a s tepelnou izoláciou bočných stien. Vykurovanie je zabezpečené v oboch staniách. Pohon je navrhnutý s použitím najmodernejšej



Foto: J. Hulla

■ Lanovka vo výhybke

technológie meniča frekvencie. Oproti klasickým tyristorovým pohonom má tieto výhody:

- motor je bez uhlíkov a kief,
- sieťový filter je integrovaný,
- menej spätného pôsobenia do siete,
- krútiaci moment je regulovaný,
- vyregulovanie výkyvov sieťového napätia,
- energeticky úsporný.

Podvozok zodpovedá najmodernejšiemu stavu techniky pre pozemné lanové dráhy. Vozeň je uložený na dvoch podvozkoch a optimálny jazdný komfort dosahuje viacnásobným odpružením a integrovanými záchytnými brzdami.

Ťažné lano je upevnené na vozni po-



■ Pôvodná pozemná lanovka Starý Smokovec - Hrebienok



■ Nová moderná na trati



■ Lanovku slávnostne odovzdali do užívania 26. 1. 2008

mocou vystuženého lanového bubna Garaventa/Doppelmayr, ktorý umožňuje rýchle a jednoduché krátenie lana bez prizvania špecialistov.

Regulačný systém pohonu zabezpečuje 4-kvadrantný menič frekvencie, regulácia elektrického prúdu a krútiaceho momentu. Riadenie je dimenzované pre diaľkové riadenie (z vozňov), priame riadenie (od dotykového panela v hnacej stanici pri rýchlosti 0 -10 m/s) a náhradné riadenie (od dotykového panela v hnacej stanici pri rýchlosti 0 – 2,0 m/s). Menovitý výkon na hriadeľ motora je 400 kW, pri špičkovom výkone 635 kW.

Informačný systém pozostáva z PC s tlačiarňou a systému rozhrania. Zaznamenané údaje sú na PC monitore graficky zobrazené, uložené a cez tlačiareň vyhodnotené. S informačným systémom možno spracovať tieto údaje o zariadení:

- aktuálna poloha lanovky,
- vjazdy môžu byť zobrazené zväčšene,
- chyby možno automaticky vytlačiť a monitorovať,
- krivky brzdenia sa automaticky zaznamenávajú,
- informačný systém je vedený pomocou menu a disponuje ochranou pomocou hesla pri funkciách, pri ktorých môžu byť zmenené alebo vymazané údaje.

Prevádzková brzda je regulovaná pomocou brzdového regulátora na servoventile



■ Nová lanovka je prispôbena aj na prepravu turistov - vozičkárov

na konštantné spomalenie a súčasne pomocou kontroly spomalenia na správnu redukciu lanovky. Bezpečnostná brzda je riadená pomocou 2 ventilov na princípe v pokoji / pracovný prúd. Hovorová komunikácia a komunikácia signálov z vozňov do staníc prebieha induktívne (bezdotočovo) cez linkový vodič.

Pri tejto lanovke sa použilo veľa ďalších moderných technických prvkov, ktoré sú zárukou kvality a dlhoročnej prevádzkovej spoľahlivosti zariadenia.

Oficiálne otvorenie a krst lanovky sa uskutočnil 26. 1. 2008 za účasti zástupcu investora JaT Rattaja, výrobcov (Garaventa) Baamana, (Doppelmayr) Dr. Bitterla, Hlavatého a Krajňáka a veľkého množstva pozvaných hostí TLD.

J. Hulla

ZUSAMMENFASSUNG

In der Hohen Tatra wurde die Bahn Starý Smokovec – Hrebienok umgebaut. Die neue Bahn der Firma Doppelmayr – Garaventa wurde am 22. Dezember 2007 in Betrieb gesetzt. Vergleich der technischen Parameter der alten und der neuen Bahn.

SUMMARY

The railway Starý Smokovec – Hrebienok in the High Tatras was rebuilt. The new railway Doppelmayr – Garaventa was put into service on 22th December 2007.

Comparison of technical parameters of the old and the new railway

ARCTIC CAT

NAJŠIRŠÍ VÝBER

PRE PRÁCU, ŠPORT A ZÁBAVU

AUTORIZOVANÝ PREDAJ A SERVIS

AUTO RASTER

AUTO RASTER, s.r.o.
 Neresnícká cesta 3A
 960 01 ZVOLEN, Slovensko
 Tel./fax: +421 45 532 40 03
 E-mail: servis@autoraster.sk
 www.autoraster.sk



ALVENIUS®
snowline



NOVINKA

Vysokopevnostná
ocel' (až 80 barov)
Teraz ešte ľahšia

potrubie
na zasnežovanie



OL TRADE

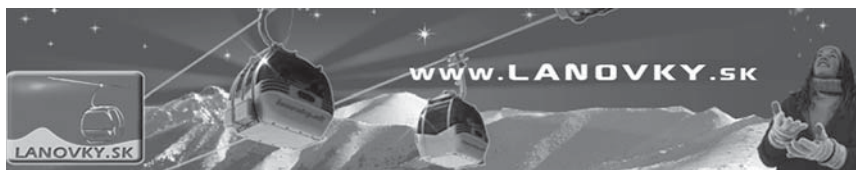
Distribútor v SR: OL TRADE s.r.o., Galvaniho 12, 821 04 Bratislava

Tel.: 00421 2 4341 40 39, Fax: 00421 2 4341 40 43

E-mail: oltrade@oltrade.sk, www.oltrade.sk



Lanovkáři, ako ich nepoznáme



Už niekoľko rokov v rubrike Lanovkáři, ako ich nepoznáme predstavujeme čitateľom pracovníkov lanoviek, lyžiarskych vlekov a ďalších profesií v zimných strediskách z pohľadu ich mimopracovných záľub. Ved' ich ako pracovníkov horských dopravných zariadení či iných pracovných činností už dlhodobo poznáme, ale ich záľuby, koničky, ku ktorým sa po práci utiekajú a sú pre nich určitou formou relaxu, sú pre nás často neznáme. Dnes však urobíme výnimku. Predstavíme človeka, ktorý nie je typickým lanovkárom, nepracuje ani v horských strediskách na iných postoch, má úplne odlišné povolanie, ale jeho záľubou – koničkom sú práve lanovky. Je to JUDr. Peter Brňák, prevádzkovateľ internetovej stránky www.lanovky.sk.

■ **Na úvod sa našim čitateľom bližšie predstavte, odkiaľ pochádzate, aké je vaše pracovné zameranie a aké máte záľuby?**

Som z Bratislavy, vyštudoval som právnickú fakultu. V súčasnosti však podnikám v polygrafii. A moje záľuby? Od detstva to bola turistika a lyžovanie, dnes k tomu pribudol internet a prevádzkovanie webových stránok, predovšetkým stránky www.lanovky.sk.

■ **Čo vás priviedlo k záujmu o lanovky? Bolo to lyžovanie alebo záujem o tento druh zariadení z technickej stránky?**

Jedno i druhé. Už ako dieťa som chodieval na hory po celom Slovensku, prirástlo mi to k srdcu. Veľmi pekne spomienky mám na starú lanovku na Solisku, kde som sa, podobne ako aj v Bachledovej doline, začínať učiť lyžovať. Na lanovke som však prvý raz sedel v Bratislave, ktorá viedla zo Železnej studničky na Kamzík.

A práve táto lanovka je zodpovedná za vznik webovej stránky o lanovkách. Ako viete, táto lanovka od roku 1989 až do 30. 9. 2005 chátrala. Takmer každý víkend, ak som práve nebol niekde mimo Bratislavy, som v rámci turistiky okolo nej chodieval, a tak som sa začal zaujímať o jej osud, históriu a začal som zhromažďovať informácie, ktoré som potom dal na webovú stránku. Prírodzene, nebola to hneď dnešná stránka www.lanovky.sk, tá vznikla až neskôr.

■ **Kedy vznikla webová stránka www.lanovky.sk, kto ju prevádzkuje a finančne podporuje?**

Súčasná stránka začala oficiálne fungovať 23. apríla 2002, hoci vtedy sme už mali na inej stránke niekoľko lanoviek. V tom čase už sme boli viacerí, ktorí sme sa dali dohromady. Začali sme postupne zbierať informácie o všetkých lanovkách na Slovensku.

Bolo to dosť komplikované, nie vždy sa nám podarilo informácie ľahko získať. Stránku prevádzkuje MB-Polygraf, s. r. o., financujeme ju z vlastných zdrojov.

■ **Ako získavate potrebné podklady, informácie, fotozábery lanoviek?**

Naša stránka nevznikla zo dňa na deň. Niektoré údaje sme získali aj zo starších čísiel časopisu LAVEX-info, ale aj tieto sme sa snažili aktualizovať, každú lanovku sme osobne navštívili a nafotili. Treba povedať, že nie všade mali pre nás pochopenie, nepoznali našu stránku, nedovolili nám fotografovanie atď. Ak sa nám nepodarilo získať všetky technické údaje priamo na lanovke, obrátili sme sa na výrobcu lanovky alebo na investora. Veľmi dobré vzťahy máme napríklad s Tatrapomou, za ich ústretovosť sme im, ako slovenskému výrobcovi lanoviek, poskytlí priestor na stránke.

Chcel by som zdôrazniť, že všetky práce spojené s prípravou a aktualizáciou informácií na stránke, vykonávame v našom osobnom voľnom čase, vrátane návštev stredísk, fotografovania lanoviek atď. Je to naša záľuba.

Rád by som predstavil aj najbližších spolupracovníkov – Miroslav Ryška a Andrej Bisták majú na starosti technickú stránku, o grafiku sa stará Gabriel Marušiak. Ako sa rozrástol náš kolektív, mali sme viac možností na získavanie potrebných podkladov. Tým, že sa naša stránka dostáva už aj do povedomia stredísk, získavanie informácií je ľahšie, hoci nie všade sú ústretoví, ak chceme vstúpiť a fotografovať aj v strojnej časti. Ešte všade nepochopili, že to nerobíme z komerčných záujmov. Ved' všetky získané informácie zverejňujeme na stránke zadarmo.

Dobrú spoluprácu máme napríklad s Dovalmi, Tatranskými lanovými dráhami,



■ **Záľubou JUDr. Petra Brňáka sú lanovky**

Vrátnou atď. Postupne sa nám darí budovať si okruh spolupracovníkov aj priamo v strediskách.

■ **Aká je návštevnosť stránky? Prevádzkujete ju celoročne alebo iba v zimnej sezóne?**

Stránku prevádzkujeme celoročne, pretože sa zameriavame na lanovky, a tie sú v prevádzke celý rok. Pokiaľ ide o návštevnosť, od apríla 2002 do dnešného dňa (rozhovor sa uskutočnil 8. februára 2008) stránku navštívilo 415 130 návštevníkov. Tak ako sa od roku 2002 stránka dostáva stále viac do povedomia verejnosti, stúpa aj návštevnosť. Napríklad v roku 2007 bolo na stránke 105 192 návštevníkov a 818 906 zobrazených stránok. Pre ilustráciu 49,07 % tvorili návštevníci zo Slovenskej republiky, 16,30 % návštevníci z Českej republiky a 6,81 % návštevníci z Poľska. Najväčší počet návštev je v zimnej sezóne, na druhom mieste sú letné prázdninové mesiace, menšia návštevnosť je na jeseň.

■ **Zamerali ste sa iba na lanovky na Slovensku? Máte v budúcnosti v pláne rozšíriť stránku aj o lanové dráhy v okolitých krajinách, najmä v pohraničných oblastiach Čiech, Poľska či Rakúska?**

V súčasnosti sa zameriavame len na lanovky na Slovensku, nesnažíme sa informovať aj o lanovkách v zahraničí, nedalo by sa to zvládnuť. Na našej stránke však máme aj podsekcii ceske.lanovky.sk, ktorú spravuje náš spolupracovník z Čiech Radim Polcer (je prispievateľom aj do časopisu LAVEX-info).

Lanovky na Slovensku začínajú intenzívnejšie pribúdať, čo je určite veľmi pozitívne, ale pre nás je to náročnejšie. Väčšina lanoviek sa dokončuje nárazovo, tesne pred zimnou lyžiarskou sezónou. My každú la-



novku osobne navštevujeme, je to náročné časovo, aj cesty už v tomto období bývajú horšie.

■ **Nakoľko je vaša stránka duplicitná v porovnaní so stránkami jednotlivých stredísk?**

Pokiaľ ide o duplicitu so stránkami jednotlivých stredísk, nezdiefame tento názor. My sa venujeme len lanovkám, nie lyžiarskym vlekom a pod. Strediská uvádzajú aj lyžiarske vleky spolu s ďalšími službami pre návštevníkov. My lyžiarske vleky uvádzame len okrajovo, pretože to strediská chceli. Kto chce podrobnejšie informácie, nájde ich na webovej stránke daného strediska.

Informácie o lanovkách stále aktualizujeme, uvádzame či je lanovka v prevádzke alebo mimo prevádzky a z akého dôvodu je odstavená. Ak má napríklad lanovka nejaké výročné, vycestujeme tam, urobíme rozhovor a pod. Rovnako ak sa stane na lanovke mimoriadna udalosť, a to aj v zahraničí, snažíme sa prebrať informácie z agentúrnych správ. Dostávame aj spätné odozvy, čo našu stránku obohacuje.

Venujeme sa aj lanovkám, ktoré zanikli, prípadne neboli zrealizované, napríklad dve lanovky v Banskej Bystrici. Jedna bola pri skokanskom mostiku, tá bola funkčná, ale druhá na Urpín, podľa našich informácií, nebola dostavaná. Získavame o tom presnejšie materiály.

Ďakujeme JUDr. Petrovi Brňákovi za bohaté informácie. Chceme aj touto cestou poďakovať jemu osobne i jeho spolupracovníkom za to, že sa obetavo a so zápalom vo svojom voľnom čase pustili do propagácie lanoviek na Slovensku. V dnešnej, príliš skomercializovanej dobe sa s takouto nezištnou činnosťou stretávame len veľmi zriedka. Preto im právom patrí naša vďaka.

Rozhovor pripravila
Miroslava Čerňanská

ZUSAMMENFASSUNG

In der Rubrik „Seilbahner, wie wir sie nicht kennen“ stellen wir Seilbahnan-gestellte und ihre Hobbys vor. Diesmal haben wir eine Ausnahme gemacht. Wir stellen einen Mann vor, der kein typischer Seilbahner ist, sonder der sich mit Seilbahnen als seinem Hobby beschäftigt - den Provider der Internetseite www.lanovky.sk.

SUMMARY

In the section "Cableway workers as we don't know them", we introduce workers from the field of cableway transport and their hobbies. This time we make an exception. We introduce a man who isn't typical cableway worker, but cableways are his hobby - the provider of the internet page www.lanovky.sk.

Prinoth®

informuje

Ako áno, ako nie

Nasledujúca história je pre mňa **Novela osobnejšia, ako pre ktoréhokoľvek z mojich prinoťáckych kolegov. Jej začiatok je totiž identický s mojím. Vtedy, v roku 1998, som nsmelo vstúpil na lyžiarske svahy so značkou Bombardier a s najlepším vedomím a svedomím som presadzoval svoju techniku u nás i ďalej na Východ, až kým sa kanadský výrobca nestiahol späť za oceán.**

Sila mladosti spočíva v prispôsobivosti a faktom je, že bez značky som bol len jeden jediný deň. Energická rodina holdingu Leitner ma takmer okamžite podchytila v stajni Prinoth. Avšak potenciál materskej firmy sa naplno prejavil až v roku 2005. Prinoth v celosti prevzal svojho bývalého amerického konkurenta aj s celou flotilou a so strojom, ktorý mi bol dávno známy. Mój starý bombi. Ale bolo to na ňom zrazu vidieť: ostrieľaný, vytrvalý, dozretý. Len nasadnúť a už sa s ním možno pustiť hoci aj do Ameriky.

Mimochodom, Bison tam teraz, tak ako pred 500 rokmi, ovláda 70 % tamojšej prerie. Teritória sú oveľa drsnejšie a tvrdsie než civilizované európske lúky. Jedno servisné centrum tam spravuje plochu

veľkú ako celý alpský masív. Technická pomoc je vzdialená na niekoľko dní jazdy a poruchy sa preto jednoducho nepripúšťajú. Prehľadná obsluha, jednoduchá elektronika, prístupná údržba, dlhá životnosť. To zaručí nízke prevádzkové náklady a vysokú predajnú hodnotu. A Bison je nielen spoľahlivý, ale aj výnimočne všestranný. Nielen vysokým plošným výkonom pri 10 hektároch za hodinu. Excelentná power fréza prevzatá od Everestu zaručuje v súčasnosti tú najlepšiu úpravu zjazdovky. Optimálne rozloženie ťažiska spolu s dizajnom snežných pásov zabezpečuje výnimočne vysokú svahovú dostupnosť. Až 120 % (54°) je výnimočný výkon. Najmä, ak je spojený s ďalšou vlastnosťou – extrémne krátky podvozok spolu s nízkou hmotnosťou dávajú stroju nezvyklú obratnosť.

K tomu vysoká pohyblivosť závesných zariadení ho už pri štandardnom vyhotovení predurčujú na úpravu snoubordových areálov a funparkov. Zo širokého spektra nasadenia budú profitovať najmä strediská, kde musí jeden stroj zvládnuť všetko. Vysoká svahová dostupnosť umožní posunúť hranicu nevyhnutnosti zakúpenia drahého navijakového stroja.

So svahovou dostupnosťou priamo



Foto: Prinoth



stúpa tlačná sila a inteligentne tvarovaná radlica (z Leitwölfu) perfektne zrezáva nerovnosti a odvaľuje masy snehu. Tým je tu silák na rozhrňanie technického snehu i lyžiarmi nasunutých medzí. Prinoth power fréza je neodškriepiteľne dlhodobé to najlepšie zariadenie na finálne spracovanie zjazdovky. Na Bisione ju máte! Na krátkom podvozku sa možno obratne hýbať v každom kúte zjazdovky, za delom aj pod lanom. Netreba špeciálne na to zháňať alebo vydržiavať malý stroj. A ak sa rozhodnete urobiť pár skokov a oblúkov vo funparku alebo celú snoubordovú rampu, Bison je aj na to pripravený. S vysoko výkonnými zariadeniami dostanete sneh tam, kde chcete a do tvaru, aký chcete.

A to všetko pri nízkej spotrebe, minimálnom servise a maximálnej spoľahlivosti. Na jedinom najnovšom stroji z firmy Prinoth. Na Bison sa oplatí stavať!

Peter Horník

Technické údaje SPV Bison

Rozmery:

- dĺžka stroja 4,014 m, s príslušenstvom 8,91 m,
- šírka stroja 2,50 m, cez pásy 4,23 m,
- pracovná šírka záberu min. 4,35 m,
- max. 5,35 m, výška 2,97 m, rozteč pásov 0,82 m, svetlosť podvozku 0,305 m

Hmotnosť stroja:

5 780 kg + pásy + radlica + fréza = 8 910 kg

Pohonná jednotka:

Motor CATERPILAR C9 6-valec – turbodiesel s elektronicky riadeným vstrekaním, objem 8 800 cm³, výkon 261 kW (335 PS) pri 1 800 ot./min.

Kabína:

Výklopná konštrukcia z ľahkých kovov, testovaná ROPS, sedadlo RECARO, 1 vodič + 1 spolujazdec s bezpečnostnými pásmi, riadenie polpákami, vyhrievané predné stierače, čelné a bočné sklá, zrkadlá, sériový CD-prehrávač a príprava

pre vysielaciu

Osvetlenie:

Dve tlmené svetlá, dve xenónové diaľkové, dve špeciálne pracovné zadné, dva majáky, smerovky, obrysové svetlá, dvojparabolové hladacie svetlo

Hydraulika:

Značky BOSCH-REXROTH, voľne nastaviteľné hydropumpy typu A4VG180 (180 cm³/1 ot.) a konštantné hydromotory A2FM107

Nasadenie:

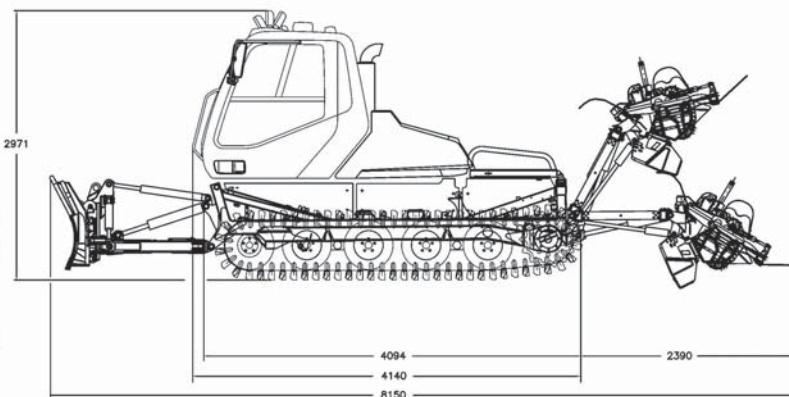
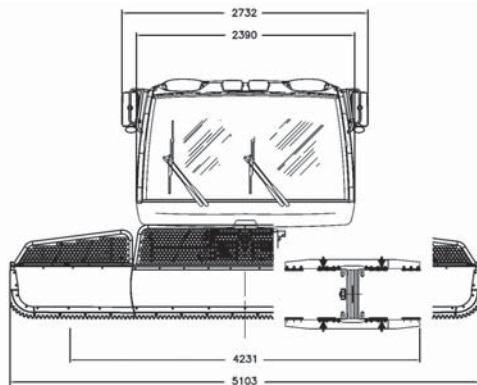
Teoretický plošný výkon do 96 000 m², stúpanosť do 120 % (54°)

Pracovná rýchlosť:

0 – 21,8 km/h, rádius otočenia 0° - okolo osi

Sériové vybavenie:

Príslušenstvo na rýchlospoji. Mohutná 12-cestná radlica, flexibilná power fréza so sústredivým záberom zubov na sneh, s možným blokovaním kĺbu. Kombinované, oceľou spevnené hliníkové pásy napínané hydraulicky z kabíny.





KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

informuje

Fire in Red • Hraj sa s ohňom • Part II.

PistenBully 400 štartuje!

Zugspitze, 30. január 2008 •

Kässbohrer stále o krok vpred •
Nová realizácia najnovších technológií • Pokrok na pokračovanie

Tak možno v krátkosti zhrnúť dojmy a konkrétne poznatky z medzinárodného stretnutia zástupcov siete obchodných a servisných organizácií Top Service firmy Kässbohrer z celého sveta. V priebehu 4 dní absolvovalo približne 300 účastníkov teoretické a praktické školenie, ktorého vrcholom bolo predstavenie úplne nového člena v rodine PistenBully s názvom PistenBully 400.

Predtým, ako sa ale s vozidlom mohla zoznámiť odborná verejnosť, bolo vozidlo PistenBully 400 predstavené zástupcom médií. Novinári zastupujúci odborné časopisy pre lanovú dopravu a zimný cestovný ruch z Talianska, Rakúska, Nemecka, Českej republiky, Slovenska a Poľska 1. februára 2008 získali v „skúšobnom stredisku“ Kässbohrer na Zugspitze nielen množstvo najnovších informácií o obchodnej stratégii Kässbohrer, ale mohli si vozidlo vyskúšať pod dohľadom odborných inštruktorov firmy priamo v teréne. Jednoznačne treba konštatovať, že jazda v novom vozidle PistenBully 400 je par excellence. Hneď na úvod treba povedať niečo o obchodných úspechoch firmy Kässbohrer. Uvedenie vozidla PistenBully 600, ale aj tradičná kvalita a spoľahlivosť vozidiel PistenBully 300 Kandahar a PistenBully 200 ešte viac zvýraznili vedúce postavenie firmy Kässbohrer na európskom a svetovom trhu. V roku 2007 stúpil podiel predaja na svetovom trhu na 67,4 % a na európskom trhu až na 71,9 %. Sú to čísla, ktoré jednoznačne poukazujú



■ **Kabína vozidla je prehľadná, prvky sa ľahko ovládajú. Vodičovi poskytuje príjemné, odhlučnené pracovné prostredie**

na to, že investície do moderných technológií a ich aplikácia v nových typoch vozidiel sa vyplácajú. Dôsledkom toho je nákup veľkého počtu vozidiel PistenBully aj v tých strediskách, kde predtým dominovala konkurencia. Tento úspech je podmienený aj výbornou servisnou sieťou a ďalšími službami, ktoré firma Kässbohrer poskytuje svojim zákazníkom.

Vráťme sa však k novinke – PistenBully 400. Vývoj tohto vozidla dôsledne sleduje stratégiu firmy pre náhradu jednotlivých typových kategórií. Náhradou za veľmi úspešné vozidlo PistenBully 300 je už dva roky vyrábané vozidlo PistenBully 600, vrátane absolútne najvýkonnejšieho vozidla na svete PistenBully 600 Polar s výkonom naftového motora 490 PS. V posledných rokoch, najmä v strediskách strednej veľkosti, sa veľmi úspešne presadilo vozidlo PistenBully 200 – najškôr s motorom 280 PS a v súčasnosti už s motorom 330 PS. To, že ani v tejto kategórii firma Kässbohrer nezaspala na vavrínoch, dokazuje vozidlo PistenBully 400. Ide o nový typ vozidla, ktoré nahradí úspešné vozidlo PistenBully 200.

V čom sú jeho prednosti? Predovšetkým si treba uvedomiť, ktorým zákazníkom je vozidlo určené. Vývoj zimného počasia v posledných rokoch jednoznačne ukazuje, že životaschopné budú len tie strediská, ktoré majú vybudované intenzívne systémy zasnežovania s veľkou produktiou snehu v krátkom časovom intervale. Veľké množstvo rýchlo vyrobeného technického snehu kladie všade zvýšené nároky na výkon snežných pásových vozidiel, ktoré tento sneh spracujú na kvalitnú lyžiarsku trať. Vozidlo pritom nemôže byť zbytočne ťažké, musí sa ľahko ovládať, byť spoľahlivé, s nízkou spotrebou paliva a v neposlednom rade musí spĺňať eko-



■ **Predstavenie vozidla PistenBully 400 novinárom z odborných časopisov**

logické požiadavky z hľadiska hlučnosti a znečisťovania ovzdušia. A práve všetky tieto požiadavky spĺňa nové PistenBully 400.

Technické informácie

Základom vozidla je 6-valcový naftový motor Cummins QSL9 s maximálnym výkonom 276 kW (370 PS) a maximálnym krútiacim momentom 1519 Nm pri 1 500 ot./min. Je vybavený vstrekovacím systémom Common Rail, ktorý zabezpečuje tichší – kultivovanejší chod motora aj pri voľnobežných otáčkach. Tento motor spĺňa emisné podmienky podľa klasifikácie Tier 3 stupeň 3A (Euromot IIIA). Je vybavený zväčšeným chladičom a klapkovým systémom nasávania vzduchu z teplejšieho motorového priestoru alebo z chladného okolia. Na základe skúseností z predchádzajúcich typov vozidiel je nosný rám úplne prepracovaný. Konštrukčné a tvarové úpravy najmä v miestach zosilnenia sú spočítané metódou konečných prvkov na životnosť rámu pri pravidelnej kontrole a údržbe až na 11 000 motohodín.

V nadväznosti na zvýšený výkon motora sú vo vozidle použité aj výkonnejšie čerpadlá pojazdu (o 14 %) a frézy (o 29 %). Inováciou prešla palivová sústava. Okrem spomínaného systému vstrekovania je novinkou zväčšená plastová nádrž na 260 l, čo je v porovnaní s PistenBully 200 o 35 % viac. Optické pomerne malými, ale konštrukčne dôležitými zmenami prešla aj karoséria. V podstate je podobná karosérii PistenBully 600, vnútorné vybavenie má však jednoduchšie. Typické pre kabínu sú oválne reflektory v strešnom kryte. Nový systém uchytenia zrkadiel, väčší tvar čelnej časti pod sklom a úplne prepracované prekrytie zadnej časti kabíny na plošine. Z dôvodu jednoduchšej výmeny je predné sklo opäť vložené do gumeného rámu (pri PistenBully 600 je lepené). Novinkou je aj sklopné zábradlie na plošine, ktoré umožňuje bezpečný transport štyroch ľudí. Predovšetkým z dôvodu transportu vozidla bola šírka kabíny znížená o 12 cm oproti PistenBully



■ **AlpinFlex fréza PistenBully 400 nadchne pri všetkých snehových podmienkach výborným prepravením lyžiarskej trate**



600. Na zmenšení vnútorného priestoru to však nebedať. Vysoký štandard výbavy kabíny maximálne sleduje ergonomické požiadavky vodiča. Celý dizajn a ergonómia sa prevzali z PistenBully 600. Veľký dôraz je daný na dokonalé vykurovanie a vetranie kabíny, ktoré minimalizujú vplyv vonkajšieho prostredia. Samozrejmosťou je, že kabína zodpovedá pevnostným podmienkam ROPS. Čelné sklo bez roztriesenia odolá nárazu 4,8 kilogramovej oceľovej gule s rýchlosťou 10 m/s. Vylepšené sú aj sériovo montované vyhrievané predné stierače. Tradične vynikajúce pracovné osvetlenie vozidla môže byť vylepšené doplnkovými reflektormi XENON D1S. Ďalšie bočné reflektory umiestnené pod bočným krytom kabíny osvetľujú uši jazdovky. Samozrejmosťou je hladací reflektor a osvetlenie motorového priestoru pri odklopení kabíny.

AlpinFlex fréza PistenBully 400 prekvapí vo všetkých snehových podmienkach výborným preparovaním a optickým vzhľadom trate. Systém bočných sklopných a zadných finišerov vytvára stieračový efekt s optimálnym prispôbením terénu. Veľké priehľadné zástery na fréze zabráňujú prepadávaní snehu na frézu a na jazdovku. Zväčšený výkon frézového čerpadla zaručuje optimálnu činnosť frézy aj pri veľmi tvrdom technickom snehu. Prednosťou vozidla PistenBully 400 je jeho všestrannosť. Vzhľadom na dostatočný výkon sa vyrába aj v prevedení s navijakom. Navijak je rovnaký ako na PistenBully 600, s ťažnou silou 4 t v troch stupňoch a s využiteľnou dĺžkou lana 1 000 m. Prevedenie PistenBully 400 Park je určené aj na stavbu prvkov v zábavných lyžiarskych parkoch. Čelné hydraulické vývody umožňujú používať ďalšie prídavné zariadenia – prednú frézu Kalbacher, PipeMagician a komunálne náradie aj pre letnú prevádzku.

Nové PistenBully 400 je ideálnym vozidlom na podmienky našich väčších lyžiarskych stredísk. Jednoduchá obsluha, jazdný komfort, spoľahlivosť, nízka spotreba a jednoduchá údržba a servis ho predurčujú na prvé miesto v tejto výkonnej triede snežných pásových vozidiel.

Podujatím na Zugspitzplatte firma Kässbohrer odštartovala tohtoročnú sériu prezentačných akcií. Na Slovensku bude oficiálne predstavenie vozidla PistenBully 400 v dňoch 31. marca a 1. apríla 2008. V dňoch 3. až 5. júna 2008 sa v Laupheime uskutoční už 2. AfterWork Party, ktorej sa po vlnajších dobrých skúsenostiach určite radi zúčastnia aj zástupcovia našich lyžiarskych stredísk. V dňoch 23. až 25. apríla 2008 bude mať firma Kässbohrer expozíciu na medzinárodnej výstave SAM – Grenoble. A úvod do novej zimnej sezóny otvorí tradičná predajná výstava ojazdených vozidiel, už 9. GF Show, a to dňa 26. septembra 2008 v Laupheime. Všetky akcie sa konajú pod veľavravným heslom Fire in Red – hraj sa s ohňom! Tak sa pohraj!

Ing. Dušan Mikloš

Jazdiť a pritom šetriť

Tipy firmy Kässbohrer pre hospodárenie a ekologické používanie PistenBully

Jazdiť s vozidlom PistenBully je zábava! Prirodzene, napriek tomu je to pre vodiča práca, ktorá je nevyhnutne spojená aj s tvorbou škodlivých látok. Hospodárne a účelne využívanie jazdných vlastností šetrí finančné zdroje. Viac ako 100 účastníkov technických dní vo Winterbergu získalo potrebné praktické informácie pre ich každodennú prácu.

Malá príčina má často veľmi veľký účinok. Preto firma Kässbohrer odporúča podľa súčasných možností dodržiavať krútiaci moment v rozsahu 1 200 až 1 500 otáčok motora za minútu. V tomto rozsahu otáčok má motor najnižšiu mernú spotrebu paliva – dobrý vodič jazdí v zelenom rozsahu otáčkomera. Okrem šetrenia paliva je dôležité aj zmysluplné zaobchádzanie s vozidlom PistenBully s minimálnym dopadom na znečistenie ovzdušia, zaťaženie prostredia hlukom a poškodenie pôdy a vegetácie.

Firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG so svojimi vozidlami PistenBully jasne vedie na celosvetovom trhu vozidiel na úpravu lyžiarskych jazdových a bežeckých tratí. Výborne zorganizovaný topservis sa nevzťahuje len na profesionálnu starostlivosť o vozidlá a rýchlu dodávku originálnych náhradných dielcov. Kässbohrer sa vo veľkej miere zaoberá aj myšlienkami o ochrane prírody. Príkladom realizácie takýchto myšlienok je napríklad od tejto sezóny prestížne lyžiarske stredisko St. Moritz, kde sú všetky lyžiarske trate upravované vozidlami bez obsahu sadzí vo výfukových plynch. Dodatočne osadený špeciálny filter zo spekaných kovov zachytáva prakticky všetky pevné častice. Ide o novú technológiu, ktorá bola v roku 2003 v Nemecku vyznamenaná Cenou za ochranu ovzdušia.

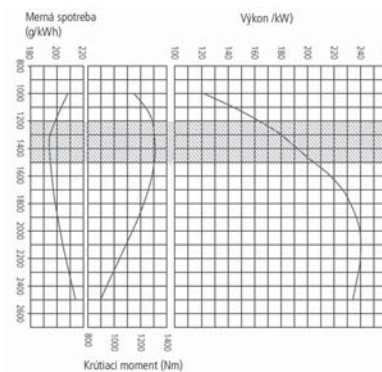
Jedna hodina úpravy lyžiarskych tratí 5 vozidlami zaťažuje životné prostredie podstatne menej ako hodina prevádzky diaľnice v dĺžke 1 km. Pritom je spotreba nafty približne o 36 % nižšia a produkcia výfukových plynov rovnako o 36 % nižšia. Všetky v súčasnosti montované naftové motory vo vozidlách PistenBully spĺňajú podmienky špecifikácie normy EURO-MOT. Firma Kässbohrer pre vozidlá v prevedení InDoor navyše montuje katalyzátory. Ale nielen technické inovácie prispievajú k ochrane životného prostredia a zníženiu znečistenia ovzdušia. Je to napríklad minimalizácia chodu motora naprázdno pri nahrievaní používaním elektrického predhrevu chladiacej kvapaliny. Jeho používaním pri vypnutom motore sa podstatne zníži množstvo škodlivých látok pri štartovaní a nasledujúcom zahrievaní na prevádzkovú teplotu. Ale nestačí len to. Optimálne naplánovaná prevádzka vozidiel a flexibilná stratégia (podľa exaktných predpovedí počasia) vo veľkej miere prispievajú k zníženiu produkcie výfukových exhalátov. Dôkladné vedomosti vodiča

o stave snehovej vrstvy, optimálne používanie frézy a správny čas úpravy lyžiarskych tratí dokážu podstatne skvalitniť a aj predĺžiť dobu kvalitného stavu tratí.

Snežné pásové vozidlá PistenBully pracujú prevažne v ťažkých prevádzkových podmienkach, pričom spôsobujú značný hluk. S hlučnosťou 85 dB však zďaleka nedosahujú hluk bežnej diskotéky s úrovňou hluku 110 dB. Hluk vznikajúci prevádzkou vozidla možno podstatne znížiť ohľaduplnou jazdou a prácou bez zhonu pri nízkych otáčkach motora. Okrem toho je dôležité, aby vodiči nevykonávali na vozidlách žiadne výrobcov nepovolené úpravy. V oblasti ochrany pôdy ponúka firma Kässbohrer tiež mnoho návrhov a odporúčaní. Čistenie vozidiel a dopĺňanie paliva treba robiť len na ploche dokonale odizolovanej proti úniku ropných látok s odlučovačom oleja. Na čistenie sa majú používať len biologicky odbúrateľné prostriedky. Pravidelné preskúšanie a kontrola vozidiel a dodržiavanie predpisov o údržbe sú v tejto súvislosti mimoriadne dôležité. Týmto spôsobom možno zabrániť znečisteniu pôdy napr. hydraulickým olejom. Pravidelná kontrola hydraulických vedení a spojov na hydraulických zariadeniach, motore a prevodovkách minimalizuje vznik možnosti úniku olejov, a tým znečistenie pôdy. Neuvážene preťažovanie vozidla vedie k znečisťovaniu a poškodzovaniu pôdy. Likvidácia škodlivých odpadov musí byť prepracovaná. Použitý olej, mazadlá a filtre tvoria nebezpečný a škodlivý odpad. Oceľové a hliníkové časti treba pred odvozdaním do zberu kovového odpadu odolejovať. Plastové a gumené časti sa v žiadnom prípade nesmú spaľovať.

Pomocou širokých pásov na vozidle PistenBully je merný tlak na pôdu 0,44 až 0,58 kg/cm². Na porovnanie: krava s hmotnosťou 400 kg pôsobí na pôdu svojimi kopytami tlak 6 kg/cm². Ale aj pásové vozidlo zanecháva, práve tak ako živočích, v pôde stopy. K poškodeniu vegetácie napriek tomu nemusí dôjsť, ak vodič nejazdí s vozidlom v prípade nedostatočnej hrúbky snehovej vrstvy alebo v prípade rozmoknutého terénu. Všetci si musíme uvedomiť, že nielen dôkladne upravené lyžiarske trate, ale aj nepoškodená príroda vyvolávajú spokojnosť zákazníkov lyžiarskeho strediska.

Ing. Dušan Mikloš



■ V rozsahu 1 200 a 1 500 ot./min. má naftový motor najnižšiu mernú spotrebu pri maximálnom krútiacom momente



Doppelmayr®

info

Z pláže mora do snehu

Nedaleko tureckého turistického strediska Antalya vybuďovala firma Garaventa na vyhľadávanej výletnej hore Tahtali kyvadlovú lanovku s kabínami pre 80 osôb.

Tahtali Dagi vysoká 2 365 m vlnáde prírode okolo dovolenkového miesta Kemer na tureckej riviére. Jej blízkosť k pobrežiu Stredozemného mora ju robí mimoriadne impozantnou. Na riviére sa možno kúpať 11 mesiacov v roku a na Tahtali je sneh štyri mesiace v roku. Oblasť je turistami obľúbená a vyhľadávaná. Pri vrcholovej stanici lanovky sa nachádza celoročne otvorená reštaurácia s výhľadovou plošinou. Nedaleko sa nachádza letisko Antalya, ktoré ročne prijme 10 miliónov pasažierov. Oblasť poskytuje 300 tisíc postelí. Pri týchto predpokladoch sa nemožno čudovať, že myšlienka vybudovať na horu lanovku sa tešila záujmu.

Ťažký terén, dlhé rozpätie, veľký odstup od zeme.

Technická realizácia bola náročná. Lanovka s dĺžkou 4,3 km dĺžky, prevýšením 1,6 km, 4 podperami (z toho jedna vysoká 55 m a jedna 60 m) a 2 veľmi dlhými rozpätiami lán so vzdialenosťou od zeme 330 m kládla mimoriadne požiadavky. Pre stavbu v nezjazdnom teréne postavili nákladnú lanovku s 2 sekciami, ktorou prepravili 3 700 m³ betónu, 4 500 m³ vody, 420 t ocele a 8 600 t piesku pre stavbu na trase a pre vrcholovú stanicu. Garaventa tu mala súčasne až 16 montérov.

Prvá kyvadlová lanovka bez koľajových brzd podľa noriem CEN

Lanovka je prvou lanovkou na celom svete bez koľajových brzd podľa noriem CEN. Pre vysokú vlhkosť vzduchu je zľadovatenie v zime mimoriadne silné, sú tu aj víchrice až do 240 km/h. Preto boli laná veľkoryso dimenzovaná s 51 mm, prípadne 38 mm priemerom. Zariadenie má autonómne zásobovanie el. prúdom. Nastaviť zásobovanie el. prúdom tak, aby mohlo spoľahlivo zvládnuť sekundovo-rýchlu zmenu záťaže a pritom nespadať interná elektrická sieť, bolo veľkou výzvou.

Technické údaje

- lanovka	80-ATW Tahtali Dagi
- prepravný výkon	470 os/h
- čas jazdy	9,2 min.
- max. jazdná rýchlosť	10 m/s
- jazdná rýchlosť nad podperami	7m/s
- kabíny pre 80 osôb	2
- čas státia v staniách asi	1 min.
- šikmá dĺžka	4 350 m
- prevýšenie	1 637 m
- podpery	4
- pohon 526 kW	údol. stanica
- napájanie ťažné laná	vrchol. stanica
- napájanie nosné laná	údol. stanica
- nosné laná pevne ukotvené	vrchol. stanica
- údolná stanica	726 m
- vrcholová stanica	2 363 m

Foto: Doppelmayr



■ Kyvadlová lanovka s kabínami pre 80 osôb

Kombinovaná lanovka 4/8 pre stredisko Pettneu

Vstredisku Pettneu v rakúskom Arlbergu uviedli v auguste 2007 do prevádzky ako prvý stupeň novej kombinovanej lanovky 4/8 predbežne kabínkovú lanovku. Tým stredisko získalo perfektné zariadenie pre príjazd k hotelu, čo privítali najmä rodiny s deťmi. Stredisko Pettneu sa propaguje ako malé, ale príjemné, najútulnejšie stredisko s najväčším počtom slnečných dní v Arlbergu, ako najlepšia adresa pre dovolenku s deťmi.

Investorom lanovej dráhy 4/8-CGD Lavenar bol podnikateľ a vlastník rovnomenného hotela Armand Windisch. Hotel stojí nad dedinou na začiatku lyžiarskeho strediska. Tu sa nachádza vrcholová stanica a odtiaľto sa návštevníci dostanú ku všetkým ostatným lanovkám a lyžiarskym vlekom. K dispozícii je tu celkom 15 km zjazdoviek.

Nová lanovka nahradila starú 1-miestnu sedačkovú lanovku z r. 1964, ktorá skončila prevádzku v roku 2005. Prepravná služba taxika k hotelu a k dopravným zariadeniam v zime sa neosvedčila, údržba ciest bola veľmi náročná. Voľbu kombinovanej lanovky investor zdôvodnil štruktúrou hostí v Pettneu. Deti, menej zruční lyžiari a tí, ktorí majú radi pohodlie, uprednostnia kabíny. Športoví lyžiari, ktorí nechcú strácať čas pripínaním a odopínaním lyží, využijú sedačky. V pláne sú tri stupne výstavby - najskôr kabínková lanovka s 12 kabínkami a 2 nákladnými závesmi. V druhom stupni je kabínková lanovka s 18 kabínkami a 2 nákladnými závesmi. Tretí stupeň je kombinovaná lanovka s 18 kabínkami a 18 sedačkami.

Spoločnosť investuje aj do výstavby zjazdoviek a zasnežovania. Uvedením lanovky do

prevádzky sa cesta v zime k hotelu stala nepotrebnou, preto sa premenila na prírodnú sánkarskú dráhu s nočným osvetlením.

Technické údaje

- typ lanovky	4/8-CGD Lavenar
- prepravný výkon	1 800 os/h
- čas jazdy	3,5 min
- jazdná rýchlosť	3,0 m/s
- kabíny + sedačky	18 + 18
- interval	12 s
- šikmá dĺžka	470 m
- prevýšenie	162 m
- podpery	5
- pohon	údolná st.
- napájanie	údolná st.



■ Kabínka novej kombinovanej lanovky v stredisku Pettneu



Sibír - - kombinovaná lanovka v stredisku Sheregesh

V celom Rusku je známe lyžiarske stredisko Sheregesh v západosibirskom uhoľnom regióne Kemerovo. Na jar 2007 tu firma Doppelmayr uviedla do prevádzky novú lanovú dráhu 6/8-CGD. Ide o prvú kombinovanú lanovku v Rusku.

Sheregesh leží vo výbežkoch pohoria Altaj. Už 30 rokov je prvou adresou ruských alpských športovcov. Disponuje zaručenými snehovými podmienkami, náročnými svahmi a infraštruktúrou vybudovanou pre vrcholových športovcov. Kvalita strediska však nie je známa iba vrcholovým športovcom. Každý víkend špeciálne vlaky transsibirskej železnice a autobusy z Novosibirska a okolitých miest privádzajú tisíce lyžiarov. V špičkových dňoch je na svahu až 12 000 lyžiarov. Stavajú sa tu nové hotely a súkromné ubytovacie zariadenia. Návštevníci už neboli spokojní so zastaranými lanovkářskými zariadeniami, dožadovali sa moderných, rýchlych a komfortných zariadení.

Firma Doppelmayr je aj v Rusku už synonymom pre technické špičkové výkony. Lanovka je prístupovou komunikáciou do lyžiarskeho strediska, kde sú početné sedačkové lanovky a vleky. Prevádzkovatelia plánujú oživiť aj letný turistický ruch. A preň je nová kombinovaná lanovka taktiež veľmi vhodná.

Technické údaje

- typ lanovky	6/8-CGD Sheregesh
- prepravný výkon	1 000 os/h
- čas jazdy	6,5 min.
- jazdná rýchlosť	5,0 m/s
- kabinky/sedačky	10/27
- interval	25,2 s
- šikmá dĺžka	1 700 m
- prevýšenie	478 m
- podpery	13
- pohon	vrcholová st.
- napínanie	údolná st.



■ Prvá kombinovaná lanovka v Rusku premáva v športovom stredisku Sheregesh, región Kemerovo, Sibír

Superdráha pre stavbu elektrárne

V kantóne Walis zriadila firma Garaventa v roku 2006 pre firmu Cleuson-Dixence Construction pozoruhodnú lanovku. Služi pre generálnu sanáciu elektrárenského potrubia z Lac des Dix k turbínovému objektu Bieudron. Lanovka prepraví bremená až do hmotnosti 15 t. Alternatívne má pre transport pracovníkov jednu kabínu pre 30 osôb.

So stavbou priehrady Grande Dixence ležiacej vo výške 2 365 m sa začalo v roku 1926. Dnes z nej vedú tlakové štólne do 4 elektrární. Najmladšiu a najväčšiu Bieudron uviedli do prevádzky v roku 1999. Vtedy sa postavilo potrubie takou istou lanovkou, akú teraz opätovne vybudovali. Išlo o dočasnú lanovku pre stavenisko z dôvodov ochrany životného prostredia a po výstavbe tlakového vedenia v dĺžke 1 882 m ju demontovali.

V decembri 2000 prišlo k prelomeniu tlakového potrubia. Spoločnosť EOS sa rozhodla potrubie opäť opraviť, preto sa do rúr o pričnom priemere 3,5 m osadzujú o niečo menšie rúry, ktoré sa oplášťujú betónom. Nové rúry majú vonkajší priemer asi 3,0 m, sú dlhé 6 m a vážia 14 t. Pre osádzanie rúr je potrebné prepraviť stavebné stroje, betón a ostatný stavebný materiál.

Nová zákazka v porovnaní s predchádzajúcim zariadením zahŕňa aj prevádzku lanovky. Podpery sú skonštruované ako trojrohé hrazdené konštrukcie. Keďže nebolo možné v lese vyrúbať žiadne priesečky, museli byť podpery

skutočne vysoké, najvyššia meria 75 m. Montáž sa uskutočnila s pomocou vrtulníka. Pri výstavbe sa podpery, kabína, barel na bremená a nosné laná použili zo starej lanovky. Pohon, riadenie, napínanie ťažného lana a stanice sú nové.

Technické údaje

- typ lanovky	15 t. prepravná lanovka Tracouet
- prepravná kapacita	15 t/30os
- čas jazdy	12,3 min
- jazdná rýchlosť	4,0 m/s
- šikmá dĺžka	2 623 m
- prevýšenie	940 m
- podpery	5
- pohon 435/673 kW	vrchol. stanica
- napínanie	údolná stanica



■ Nosnosť prepravnej lanovky Tracouet zodpovedá kabínovej dráhe pre 187 osôb

Protisľnečné ochranné tabule

Od leta 2008 bude záujemcom spoločnosť Doppelmayr-Garaventa dodávať protisľnečné ochranné tabule pre kabíny, ktoré odľučujú infračervené svetlo.

Tieto teplo odľučujúce tabule značne znižujú prehrievanie kabín prostredníctvom slnečného žiarenia. Tajomstvo tejto inovácie je v špeciálnej povrchovej úprave okenných tabúl, pričom priehľadnosť okien nie je obmedzená.

Pri zariadeniach s takto upravenými okennými tabuľami je vnútorný priestor kabínok slnečným žiarením menej ohrievaný. Pri kabínkach s klimatizačným zariadením alebo núteným vetraním možno pomocou tohto vývoja ušetriť veľa energie na chladenie.



■ Kabínka s ochrannými tabuľami

Zaujímavosti zo sveta lanových dráh Poma

Sneh, lyže, lyžovanie na slnkom zaliatych svahoch – to je idyla, ktorú si predstavujú mnohí dovolenkári v zime a náročnejší vyznávači zimných športov. K tomu neodmysliteľne patrí aj zážitok z dopravy na vrchol svahu prostredníctvom lanovej dráhy, ktorá spĺňa náročné požiadavky klientov.

Komfort a rýchlosť – to sú dve kľúčové požiadavky, ktoré zaujímajú návštevníkov lyžiarskych stredísk. Súčasne sú motorom vývojových aktivít firmy Poma. Poma vyvíja maximálne úsilie v snahe zabezpečiť kontinuitu vo vylepšovaní dopravy lanovými dráhami Poma v dlhoročne existujúcich lyžiarskych strediskách a zachovať tak tradíciu a dobré meno lyžiarskych stredísk.

Ďalšou veľmi perspektívnou doménou uplatnenia zariadení Poma je rozvoj turizmu a cestovného ruchu v krajinách, ktoré sú pre nás exotické. Vyústenie dlhoročnej vzájomnej spolupráce do vytvorenia dcérskej spoločnosti Poma v Čínskej ľudovej republike znamená veľký krok dopredu v podnikateľských aktivitách spoločnosti Poma vo východnej a juhovýchodnej Ázii. Veľké projekty v Číne, Južnej Kórei, vo Vietname a na Tajvane otvárajú netušené možnosti kreativity v oblasti technológií, urbanizmu, ako aj v harmónii zariadení Poma so životným prostredím.

Vitajte vo firme Poma!

V júni 2007 firma Poma vo svojej materskej centrále vo Voreppe už druhý raz zorganizovala pre prevádzkovateľov zariadení Poma osobitný pobyt pod názvom U nás doma. Tu sa mohli prevádzkovatelia naplno a zo širokej podieliť so všetkými svojimi skúsenosťami.

Prvé počiatkové „U“ týchto dní bolo v rukách Jána Gauthiera a Christiana Bouviera, ktorí uviedli hostí do pravej lanovkárskej atmosféry. Poma pozýva svojich klientov, aby počúvala a vypočula si názory klientov v ich rôznych situáciách.



Foto: Poma

■ Podujatia U nás doma sa zúčastnilo niekoľko desiatok pozvaných hostí

Určite najlepší spôsob pokroku spočíva v uspokojovaní a v predvídaní potrieb každého z nich. Program dní U nás doma bol rozdelený do troch tematických okruhov: Sklady náhradných dielcov Poma a služby s ním spojené; Pretváranie krajiny vhodnej pre lyžiarske terény a Pomoc pri prevádzke zariadení Poma.

Čo na to hovoria jednotliví účastníci týchto dní? Alain Luneau (Font Romeu Pyreneje 2000) a Eric Barbier (Soldeu El Tarte, Andorra): Je to veľmi dôležité stretnutie. Viem, že postupujeme dopredu práve vtedy, keď ideme spoločne. Áno, prvoradá je vzťah s inžiniermi a technikmi. Za veľmi dôležité však považujeme aj poznať iné tváre a iné osobnosti, ktoré majú na starosti ďalšie sektory. V tomto smere si obzvlášť vážime možnosť viac spoznať prostredie Poma-stock services, služby expedície náhradných dielcov. Alainovi Constantinovi, zástupcovi primátora v Tanninges, ktorý má na starosti lanové dráhy v stredisku Praz de Lys, umožnili tieto dni omnoho lepšie spoznať samotný podnik: Poma načúva našim hlasom, a to je základom vzájomnej výmeny, z ktorej majú prospech obe strany.

Predpisy a klientela: Ako sa im prispôbiť?

Jean-Marc Burnet zo Chamonix (Compagnie du Mont-Blanc) kladie dôraz predovšetkým na nedávne zmeny: Najviac zmien za posledné roky postihlo doterajšie platné predpisy a normy. Kladú na nás čím ďalej viac kontrol; vyvíja sa na nás stále väčší tlak a Poma nám veľmi pomáha

v prispôbovaní sa novovzniknutým podmienkam. Yann Carrel, bývalý zamestnanec firmy Poma, dnes technický riaditeľ Sata v Alpe d'Huez, rád pripomína to najdôležitejšie: Prvoradá požiadavka klientov je lyžovanie a nevyhnutný stály vývoj a sústavné uvedomovanie si práve tejto nástojčivej požiadavky. O dlhých radoch pri nástupe nemôže byť ani reč. Rovnako nemožno sa uspokojiť s kritikou typu: Prečo si musíme odopínať lyže a prejsť po desiatich schodoch, aby sme mohli nastúpiť? To sú požiadavky trhu a treba, aby park v priebehu rokov prešiel inovačnými zmenami. Pre Denisa Hudryho z Valmorel sú Dni Pomy aj príležitosťou stretávať sa a hovoriť s ľuďmi, ktorí často čelia podobným problémom. On, rovnako ako jeho kolegovia, konštatujú dve základné požiadavky zákazníka: rýchlosť a pohodlie.

Tougnette – rozprávka na pokračovanie...

Je to už tridsať rokov, čo spoločnosť Meribel Alpina spoločne s firmou Poma budujú, rozoberajú a rekonštruujú historickú a súčasne strategickú lanovú dráhu Tougnette. Je to skutočne nádherný príklad predvídateľného správcovstva...

Meribel Alpina patrí medzi spoločnosti, ktoré predvídajú a vedia uskutočniť od-



■ **Tougnette - vrcholová stanica novej lanovky**

vážne a ambiciózne rozhodnutia. Oba úseky lanovej dráhy Tougnette Poma postavila a uviedla do prevádzky v roku 1977. Vtedy lyžiarov dopravovali na vrchol 6-miestne kabínky rýchlosťou 4 m/s. Stúpajúce nároky zákazníkov a zmeny v lyžiarskych návykoch si vyžiadali úplnú rekonštrukciu lokality.

Pascal Tournier, predseda predstavenstva spoločnosti Meribel Alpina to zhodnotil takto: Veľké starosti nám robil začiatok zjazdovky. Bol to jeden múr, akoby skok do tmy, preto danú zjazdovku využívalo veľmi málo lyžiarov. Ak sme chceli zjazdovku zmeniť, museli sme so stanicou trochu ustúpiť. A to bol jeden z hlavných dôvodov, prečo sme sa rozhodli pretransformovať Tougnette na sedačkovú lanovku. Dva úseky kabínkovej lanovky neboli zákazníkom až tak po chuti; nástup a výstup bol trochu zložitejší. Aj z tohto dôvodu bola najvyššia a súčasne najkrajšia časť terénu vhodného na lyžovanie menej využívaná. Vďaka dnešným novým lanovkám je tento úsek oveľa príťažlivejší a súčasne je zabezpečený rovnomernejší rozptyl lyžiarov. Navyše, pri ich výstavbe sme použili početné súčasti predchádzajúcich zariadení, ktoré boli vymenené len v nedávnom čase, čo nám umožnilo znížiť investičné náklady. Tento typ recyklácie je ale nasmerovaný k trvácnosti. Je skutočne treba predvídať budúce zmeny v rozumných časových intervaloch a naše rozhodnutia musia byť vedené skúsenosťou, ako aj vnímavým pozorovaním diania okolo nás. Spoločne s firmou Poma pracujeme na tomto vývojovom programe takmer už od roku 2000 a je to dobrá spolupráca.

Recyklácia – právo a súčasne povinnosť

Rekonštrukcia druhého úseku – vysvetľujú Christian Bouvier a Christina Laval – vychádzala z požiadaviek, ktoré vyslovili samotní zákazníci: zapnuté lyže, pohodlie, ochrana pred vrtochmi počasia. Očakávaná od nového zariadenia lanovej dráhy sa sústreďili predovšetkým na väčší čas strávený lyžovaním, vyrovnanější tok lyžiarov a ochranu pred vetrom, námrazou a snehom. Tieto podmienky boli ideálne pre zrod novej Tougnette – famózne

krištáľovej gule – 6-miestnej sedačkovej lanovky s odpojiteľnými vozňami. Trať novej sedačkovej lanovky meria 1 550 m s prevýšením 491 m. Pri rýchlosti 5 m/s zaistiť za hodinu prepravu 3 240 pasažierov.

Poma a Meribel výstavbou tejto lanovky dokázali, že možno nadviazať skutočné partnerstvo, výsledkom ktorého vďaka intenzívnym technickým výmenám je práca zameraná na trvácnosť. Bývalá vratná stanica bola úplne recyklovaná a stala sa z nej garáž pre všetky vozne novej sedačky. V rámci recyklačného programu mohla Poma opätovne využiť dôležité dielce predchádzajúcej lanovky: prevodovku a poháňaci lanový kotúč, ktoré len nedávno vymenili.



■ **Pôvodná stanica lanovky Tougnette**

Chvála predvídavosti

Pascal Tournier pripomína, že obnova Tougnette bola predvídavo pripravovaná už od roku 2000 a rovnako sa pripravuje obnova prvého úseku. Červenou niťou, podľa vzoru intenzívnej technickej výmeny na druhom úseku, sa aj v prípade pripravovanej rekonštrukcie prvého úseku brali do úvahy možnosti opätovného použitia jestvujúcich dielcov a celých štruktúr (budova a vykonané stavebné práce). Tento projekt, ktorý sa začal v minulom roku, prinesie stredisku Meribel a jeho návštevníkom už od tohto roka možnosť profitovať z úplne integrovaného nového zariadenia vybaveného 6-miestnymi kabínkami Diamond.

Nová generácia Tougnette je predovšetkým oslavou kontinuity v poskytovaní služieb (30 rokov dobrých a ústretových služieb!) a istým spôsobom chválospevom na dobré spolupráckovanie pri vzájomnej výmene dialógu. Treba zdôrazniť, že to bolo spolupráckovanie inteligencie a vernosti.

Dcérska spoločnosť Poma v Číne

Podľa informácie Philippe Adriena, riaditeľa divízie exportu Poma, vyše 15 rokov plodného pôsobenia firmy v Číne vyústilo v minulom roku do vytvorenia dcérskej spoločnosti Poma pod názvom Poma Beijing Ropeway CO LTD.



■ **Čína - pohľad na Damaisi**

V Číne rastie počet novopostavených lanových dráh ako húb po daždi. Mnoho investorov plánuje vybaviť svoje regióny lanovými dráhami na alpský spôsob. V tomto kontexte intenzívneho rastu, ktorý uprednostňuje a zhodnocuje najmä účinnosť a rýchlosť, je stále viac zmlúv založených na dodávke produktov na kľúč. Preto sa založenie dcérskej spoločnosti stalo nevyhnutnosťou. Súčasný vývoj a smerovanie v oblasti konštrukcie lanových dopravných zariadení v Číne núti ku skutočnej súhre činnosti vo všetkých oblastiach – od stavebných prác po inštalácie elektrických zariadení. Cieľom spoločnosti Poma Beijing Ropeway CO LTD je stať sa nosným kameňom stratégie poskytovania služieb vlastných firme Poma. Vďaka 15-ročnej aktívnej prítomnosti v krajine sa Poma stáva hlavným aktérom v oblasti lanových dopravných zariadení v Číne. Súčasná aktivita novozaloženej dcérskej spoločnosti sú zamerané predovšetkým na oblasť mestských dopravy a turizmu. Poma Beijing Ropeway CO LTD sa už od počiatku vzniku sústreďuje na nové technológie, inovatívne a najmodernejšie podujatia. Nie je to však vôbec jednoduché, ak si uvedomíme, že dostať sa k najbližšej stavbe znamená najmenej 5 hodín cesty.

Čína rokuje s francúzskymi podnikmi pragmatickým spôsobom a Poma dokázala počas 20 rokov prítomnosti v krajine nadviazať pevné partnerské vzťahy. Jean Paul Huard poznamenáva: Odteraz stať v Číne znamená byť schopným danú stavbu realizovať, čo v praxi predstavuje homologizáciu dielcov Poma s podmienkami ich použitia v Číne. Okrem homologizácie musí byť každý dielec vybavený vlastnou celkovou certifikáciou, čo sa veľmi podobá nariadeniam stanoveným Európskou úniou. Čínske úrady v tomto smere preukázali veľký zmysel pre otvorenosť a chuť uspieť, keď sa rozhodli nezačínať od nuly. V otázke certifikácie súčasti sa odrazili od završenej práce v Európskej únii. Určite si viete predstaviť, že tento typ vzájomnej dohody si vyžadoval od oboch strán veľkú dávku profesionality, vzájomnej dôvery a disponibility.



TATRAPOMA informuje

TATRABOB vo francúzskom Super Lioran

V centrálnom masíve Francúzska, v samom srdci úpätia masívu Cantalien, v nadmorskej výške 1 160 m, sa nachádza jedno z najstarších zimných športovo-rekreačných stredísk Francúzska Super Lioran, lokalita Lioran.

Stredisko sa rozprestiera na ploche 150 ha, je vybavené 22 dopravnými zariadeniami, z toho je 13 lyžiarskych vlekov, 8 sedačkových lanoviek a 1 kabínková lanovka. V stredisku je 42 zjazdoviek s celkovou dĺžkou 60 km s maximálnym prevýšením 690 m. Do tejto spleti zjazdoviek a dopravných zariadení sa rozhodol prevádzkovateľ vybudovať športovú atrakciu – horskú vozíčkovú dráhu s možnosťou celoročného využívania. Vo výberovom konaní, ktoré trvalo dlhšie obdobie, investor navštívil vozíčkové dráhy v rôznych strediskách. Nakoniec sa rozhodol pre vozíčkovú dráhu systému Tatrabob z Tatrapomy Kežmarok. Vozíčková dráha je obdobjom dráhy v Tatranskej Lomnici, avšak



■ Pohľad na priebežnú garáž vozíkov

s podstatnými inováciami, ktoré zlepšujú bezpečnosť a komfort cestujúcich, zjednodušujú a uľahčujú aj obsluhu. Usporiadanie dráhy, zábery z montáže a pohľad na ukončenú dráhu vidno na fotografiách. Montáž dráhy sa začala v polovici novem-

bra 2007, komplexné vyskúšanie a odozdanie generálnemu dodávateľovi stavby firme Erbschloe Fun Konstruct sa uskutočnilo 24. januára 2008.

Ing. Ladislav Mačičák

Základné technické údaje dráhy

Trať zjazdu

- prevýšenie	39,2 m
- dĺžka trate zjazdu	332 m
- priemerný sklon	-11,7 %
- počet zákrut	8 ľavotočivých 8 pravotočivých
- počet skokov	2
- počet vozíkov v trati zjazdu	10
- minimálna vzdialenosť medzi vozíkmi v trati zjazdu za sucha	25 m
- za mokra	50 m
- max. rýchlosť vozíka pri zjazde	40 km/h

Brzdiaci dopravník – výstupište

- dĺžka (3 sekcie 4/4/6 m)	14 m
- brzdiaca – posuvná rýchlosť v sekciách	2/1/0,42 m/s

Garáž pre vozíky priebežná (súčasť dráhy), krytá makrolonovými doskami

- dĺžka	31,5 m
- kapacita	20 vozíkov

Štart vozíkov (nástupište)

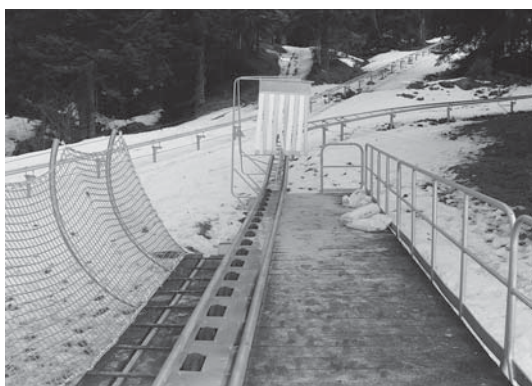
- dĺžka zóny štartu	24,5 m
- štartovacie zariadenie – kadencer ovládaný elektricky	

Vlek – ťahanie vozíkov

- dĺžka trate vleku	209 m
- priemerný sklon	19 %
- dopravná rýchlosť vleku	1,6 m/s
- prepravná kapacita vleku	300 vozíkov/h
- pohon vleku	elektrický, s frekvenčným meničom
- výkon motora pohonu	11 kW
- priemer dopravného lana	12 mm
- napínanie dopravného lana	2x7 kN
- max. hmotnosť cestujúcich	120 kg



■ Ťahanie vozíkov vlekom



■ Pohľad na dojazdový dopravník a dráhu zjazdu



Nové lanovky v Českej republike

Černohorský express, Krkonoše

Najväčšou investíciou v roku 2006 bola výstavba 8-miestnej kabínkovej lanovky Doppelmayr v Jánských Lázních na Černú horu, ktorá nahradila 4-miestnu dvojanovú kabínkovú lanovku Transporta z roku 1980.

Historicky prvá lanová dráha nielen v Jánských Lázních, ale tiež na území dnešnej Českej republiky, bola postavená práve tu, v roku 1928. Išlo o kyvadlovú kabínovú lanovku, ktorá v tom čase patrila so svojimi 3 174 metrami k najdlhším na svete. Technológiu lanovky dodala firma František Wiesner Chrudim (neskoršia Transporta), 25-miestne kabíny vyrobila firma Bohemia z Českej Lípy. Lanovka, bez väčších rekonštrukcií, bola v prevádzke až do začiatku 80. rokov, iba v 50. rokoch boli vymenené kabíny za väčšie – 30-miestne. V roku 1970 sa začala výstavba v poradí druhej lanovky na Černú horu v novej kratšej trase, ktorú do prevádzky uviedli až v roku 1980. Vyrobila ju firma Transporta Chrudim a bola to obežná 4-miestna kabínková lanová dráha dvojanového systému. Bola poslednou zo šiestice lanoviek tohto typu, ďalšie boli postavené v bosnianskom Sarajeve, na Slovensku v Ružomberku a v Tatranskej Lomnici (2 úseky), ako aj lanovka v nemeckom Thale, ktorá je dosiaľ v prevádzke, ale po rozsiahlej rekonštrukcii.

V roku 1992 prešla rekonštrukciou aj čiernohorská lanovka, do stanic boli nainštalované systémy automatického po-

sunu kabín z firmy Girak a firma Swoboda dodala nové kabíny typu Austro Panoráma. Od roku 1996 sa novým vlastníkom a prevádzkovateľom lanovky stala firma Mega Plus, s. r. o., ktorá v roku 2000 urobila ďalšiu modernizáciu elektrickej časti, pri ktorej sa zvýšila rýchlosť lanovky na 3,6 m/s a kapacita sa zvýšila na 580 os/h. Avšak ani to už nestačilo nárokom rýchlo sa rozvíjajúceho strediska, preto sa prevádzkovateľ rozhodol pre výstavbu úplne novej lanovej dráhy. Sedemnásty apríl 2006 bol nielen posledným dňom prevádzky pôvodnej lanovky, ale súčasne aj ukončenia prevádzky dvojanových kabínkových lanoviek Transporta na území bývalého Československa. Päťky podpier novej lanovky sa vybudovali už v predstihu v lete roku 2005, vďaka čomu mohla nová lanovka začať prevádzku už 11. augusta 2006.

Nová 8-miestna kabínková lanovka Doppelmayr je v súčasnosti najmodernejšou lanovkou v Českej republike. Prepravu cestujúcich zabezpečuje 46 moderných presklených kabínok typu Omega III firmy CWA s kapacitou 1 485 os/h. V budúcnosti sa pridaním ďalších 13 kabínok môže zvýšiť kapacita na konečných 1 900 os/h.

Základné technické údaje dráhy

Údolná stanica	694 m n. m.
Horná stanica	1 260 m n. m.
Šikmá dĺžka	2 307 m
Prevýšenie	566 m
Počet podpier	15
Priemer	
dopr. lana	45 mm
Hlavný pohon	498 kW



■ Horná stanica Černohorského expresu

Počet vozňov	46/59
Vzdialenosť vozňov	116 m
Čas jazdy	7,4 min.
Dopravná rýchlosť	6 m/s
Prepravná kapacita	os/h
Typ	1 485/1 900
Výrobca	8-MGD Doppelmayr

Zlaté Hory, Jeseníky

Prvej 4-miestnej sedačkovej lanovky sa dočkali aj Jeseníky, kde v Zlatých Horách uviedli do prevádzky neodpojiteľnú 4-miestnu sedačkovú lanovku s názvom Zlaté lúky.

Táto lanovka je súčasťou I. etapy úplne novo budovaného lyžiarskeho strediska Bohemialand. Približne v polovici trasy sa nachádza jednovetvová medzistanica, ktorá slúži iba pre nástup. Práve pre túto medzistanicu má lanovka dva prevádzkové režimy – pri prevádzke bez nastupovania v medzistanici dosiahne kapacitu 2 380 os/h pri rýchlosti 2,6 m/s, pri prevádzke s medzistanicou je to 2 105 os/h pri rýchlosti 2,3 m/s.

Údolná stanica v Zlatých Horách je tiež typu Chairdrive, tu však je to poháňacia aj napínaná. Vrcholová stanica sa nachádza v tesnej blízkosti zrúcaniny hradu Edelštejn. Na lanovku Zlaté lúky by mala nadväzovať ďalšia 4-miestna sedačková lanovka, ktorú chcú vybudovať v rámci II. etapy, mala by viesť až na vrchol Příčné hory. Vďaka tomu sa stredisko rozšíri o novú zjazdovku s dĺžkou približne 1 300 m a prevýšením 330 m.

Základné technické údaje dráhy

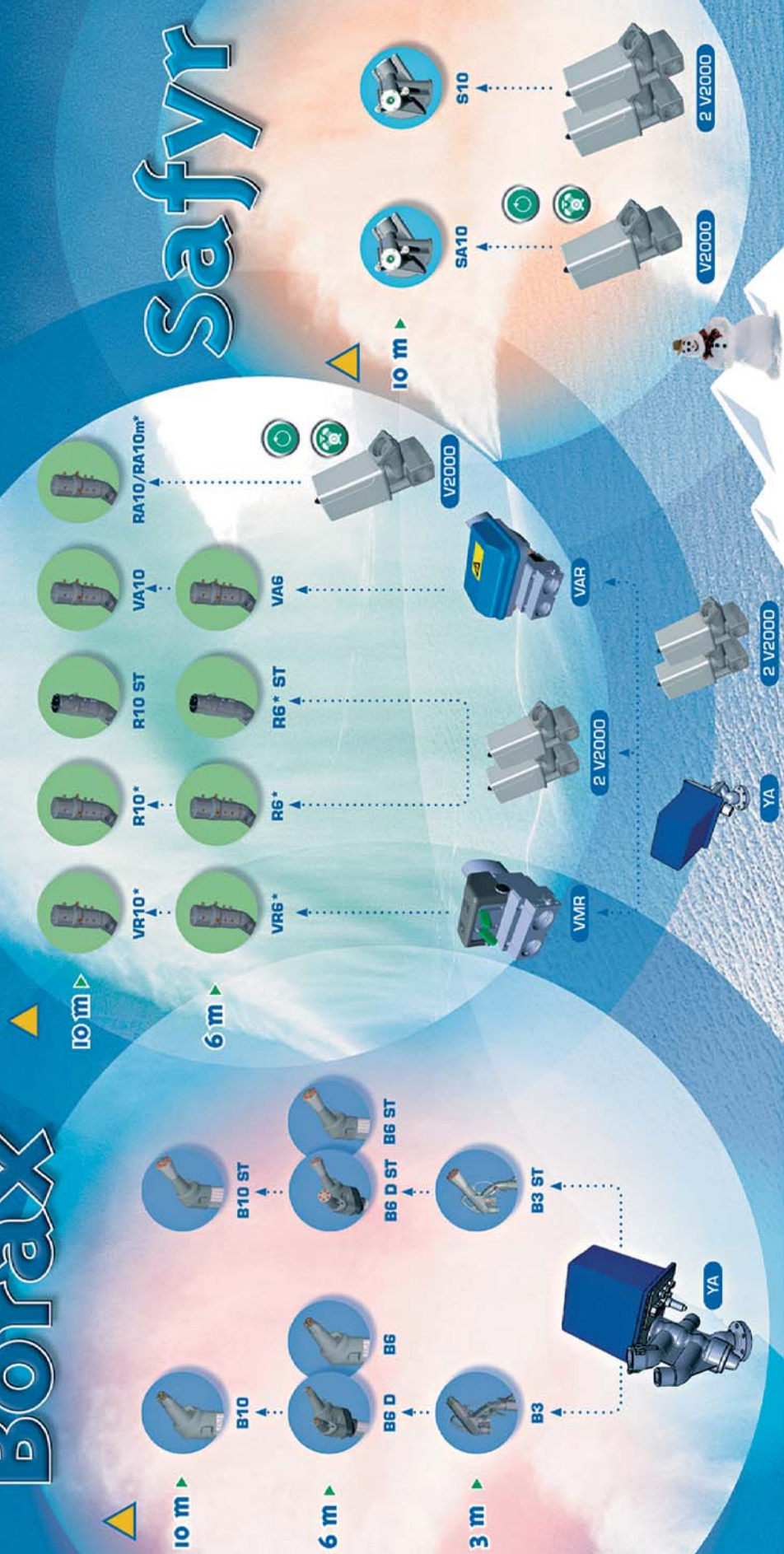
Údolná stanica	482 m n. m.
Horná stanica	659 m n. m.
Šikmá dĺžka	1 183 m
Prevýšenie	177 m
Počet podpier	17
Priemer	
dopr. lana	38 mm
Hlavný pohon	169 kW
Počet vozňov	152
Vzdialenosť vozňov	15,7 m
Čas jazdy	7,6 min.
Dopravná rýchlosť	2,5 m/s
Prepravná kapacita	2 380 os/h
Typ	4-CLF
Výrobca	Doppelmayr

Text a foto: Radim Polcer

Rubis

Borax

safyr



YORK Neige, a Johnson Controls Company, is a registered trademark of Johnson Controls. All other trademarks are the property of their respective owners.



Neznáme ruské lyžiarske strediská

(úvod do seriálu článkov)

V predchádzajúcom čísle nášho časopisu sme v rubrike **Náš hosť** priniesli rozhovor s Ing. Ladislavom Harvanom, významnou osobnosťou lyžiarskeho športu známou nielen na Slovensku, ale aj v mnohých európskych lyžiarskych strediskách, ktoré navštívil ako technický delegát FIS a člen komisie pre stavbu a schvaľovanie zjazdových tratí. V bývalom Sovietskom zväze napríklad posúdil viac ako 340 tratí.

Teraz pre náš časopis pripravil seriál článkov o ruských strediskách, ktorý budeme postupne uverejňovať. Dnes prinášame prvú časť.

Treba však dodať, že v súčasnosti je v Rusku rozvoj lyžiarskych stredísk extenzívny, budujú sa nové strediská, modernizujú už existujúce. Preto sa na články, ktoré pre nás autor pripravil, treba pozerať z pohľadu rokov, v ktorých ich navštevoval. Napriek tomu, že sa už mnohé zmenilo, domnievame sa, že aj pohľad do minulosti ruských lyžiarskych stredísk môže byť pre našich čitateľov zaujímavý.



O ruských lyžiarskych strediskách a horských dopravných zariadeniach, okrem niekoľkých malých stredísk pri Moskve, ktoré boli vybudované v poslednom období, je všeobecne málo informácií. Známejšie lyžiarske strediská bývalého Sovietskeho zväzu, ako boli Alma-Ata, Gudauri či Čimgan, sú už v osamostatnených republikách, ktoré už nie sú súčasťou Ruskej federácie. Okrem týchto boli v minulosti, síce viac horolezcami, navštevované strediská Terskol na Kaukaze, odkiaľ je prístup na Elbrus. Rovnako Kirovsk za polárnym kruhom, ktorý navštevovali biatlonisti, sa využíval aj pre klasické lyžovanie. V celej oblasti, kde by sa našli vhodné podmienky pre zjazdové lyžovanie, sa však v súčasnosti vyskytujú etnické nepokoje - Čečensko, Horný Karabach a blízke etnické republiky.

Na juhu Kaukazu, v okolí Soči, v turistickom stredisku Krasnaja Polana a v jeho hornej časti údolia, budujú Rusi v príprave na ZOH 2014 nové obrovské, technicky dobre vybavené lyžiarske strediská. Práve, projekcia a výstavba je zabezpečovaná firmami z Európy a USA. Napriek tomu, že táto oblasť susedí s nepokojnými republikami, je predpoklad, že Rusi sa s bezpečnosťou návštevníkov ZOH dobre vysporiadajú. Niektoré zariadenia sú už v prevádzke, slávnostne ich otvoril prezident Putin. Je predpoklad, že olympijské objekty budú včas dokončené, aby sa splnili podmienky pre skúšobné predolympijské preteky, pretože trate sú pre pretekárov úplne neznáme. Ide najmä o zjazdové trate.

Pre čitateľov časopisu LAVEX-Info som pripravil seriál článkov o ruských lyžiarskych strediskách, ktoré sa rozvíjajú, prípadne sa budovali od začiatku. Občania Ruska majú veľký záujem o lyžovanie. Sú ochotní cestovať autom 300 km, aby si mohli niekoľko hodín zalyžovať.

Ako som získal svoje poznatky? Tridsať rokov som pracoval vo FIS-e ako výkonný člen pre stavbu a schvaľovanie zjazdových tratí pre medzinárodné lyžiarske preteky. Taktiež som bol technickým delegátom FIS a členom komisie EP. O schvaľovanie tratí v bývalom Sovietskom zväze medzi členmi komisie FIS nebol veľký záujem, nechcelo sa im tam vycestovať z viacerých dôvodov. Jednak to boli veľké vzdialenosti, rečová bariéra, ako aj obava z čiastočne nekvalitnej infraštruktúry v strediskách, najmä preto, že tieto boli viac-menej neznáme. A tak táto úloha zostala pre mňa, ako jediného člena komisie z bývalého východného bloku.

FIS je povinná na požiadanie príslušného národného lyžiarskeho zväzu zabezpečiť účasť predstaviteľov FIS na schvaľovanie tratí, automaticky boli tieto úlohy pridelené mne. V bývalom Sovietskom zväze bola účasť predstaviteľov FIS len oficiálna, čo prispelo k tomu, že federácia nemala o strediskách takmer žiadne informácie. Aj pretekári z európskych krajín tam necestovali na medzinárodné preteky radi, jednak pre veľké vzdialenosti, najmä však preto, že priebeh týchto pretekov trval veľmi dlho. Medzinárodných pretekov v sezóne bolo iba niekoľko, preteky SP sa tam nekonali vôbec.

Po vzniku Ruskej federácie sa jednotlivé strediská začali zaujímať tak o výstavbu, ako aj o schvaľovanie existujúcich tratí. Viedla ich k tomu potreba, aby ich pretekári mohli doma ziskávať potrebné tzv. FIS body, bez ktorých sa nemôžu zúčastňovať medzinárodných pretekov mimo Ruska.

Počas môjho pôsobenia v komisii FIS som sa dostal do celej oblasti Ruska, od Petrohradu, Sibíra, Uralu až po Kamčatku, okrem stredísk na Altaji a v okolí Bajkalského jazera. Pre takú veľkú krajinu,

ako je teraz Rusko, je takmer neuvěřiteľné, že má málo vhodných pohorí na výstavbu lyžiarskych stredísk. Tam, kde sú podmienky, nie je žiadna infraštruktúra a ani miestne ekonomické podmienky. S mojím sprievodcom sme práve hľadali horu s prevýšením aspoň 500 m, kde by bolo vhodné vybudovať lyžiarske stredisko. Takéto prevýšenie je ako minimum potrebné pre schválenie trate pre zjazd. Po celý čas mojich návštev stredísk v bývalom Sovietskom zväze ma sprevádzal Moskovčan Sergej Anissimov, pracovník projekčného ústavu. V súčasnosti je členom komisie FIS.

Bratská elektráreň

Pri Bratskej elektrárni, na brehu jazera nad priehradou elektrárne sa nachádza malé lyžiarske stredisko. Elektrárenské zariadenie bolo dlho najväčšou vodnou elektrárnou na svete. Blízkosť mohutného priehradného múru a obrovské elektrické vedenia pôsobili dosť hrôzostrašne.

Hlinikársky concern Ruska sa stal hlavným sponzorom ruského zjazdového lyžovania. Mal však zásadnú požiadavku, aby sa majstrovstvá Ruska v slalome a obrovskom slalome usporiadali v tomto stredisku. To bolo dôvodom, prečo ma Ruská lyžiarska federácia v noci urgentne požiadala, aby som čo najskôr prišiel tieto trate schváliť. Aj takéto dôvody spôsobili, že som neplánovane cestoval do Ruska. Pri ceste do strediska som si všimol, že na obzore sa vyníma oceľová konštrukcia, akoby to bola veža skokanského mostíka. Upozornil som, že som prišiel schvaľovať



Foto: L. Harvan

■ Autor príspevku pri priehradnom múre Bratskej elektrárne s funkcionármi lyžiarskeho strediska



■ Nájazdová veža pre obrovský slalom



■ Nájazd pre slalom z budovy bufetu

zjazdové trate a nie skokanský mostik. Vysvetlili mi však, že veža má 33 metrov a práve z nej bude štartovať obrovský slalom, aby prevýšenie dosiahlo požadované minimum 250 metrov, potrebné pre schválenie trate pre FIS.

Aj štart pre slalom bol svojsky umiestnený na streche bufetu v stredisku. Cieľ oboch tratí bol na hladine priehradného jazera, čo tiež robí stredisko nezvyčajným. Možno to v nás vyvoláva úsmev, ale na druhej strane to hovorí o záujme a popularite lyžovania v Rusku.

Hlavným dopravným zariadením bol rámový lyžiarsky vlek Transporty. Pri mojej návšteve bol v hroznom technickom stave. Na celom vleku bolo funkčných azda sedem kotiev. Okrem toho tam mali ešte dva malé amatérsky vyrobené vleky.

Pri ich záujme o lyžovanie nebolo možné v tomto stredisku trate neschváliť, najmä ak medzinárodná federácia proklamovala, že je potrebné pomôcť rozvoju pretekárskeho lyžovania.

Ing. Ladislav Harvan

ZUSAMMENFASSUNG

Dipl. Ing. Ladislav Harvan, der nicht nur in der Slowakei, sondern auch in vielen europäischen Skizentren, die er als technischer Delegierter der Internationalen Skiföderation und Mitglied der Kommission für Aufbau und Bewilligung von Abfahrtsbahnen besuchte, als eine bedeutende Persönlichkeit im Skisport bekannt ist, bereitete für die Zeitschrift eine Artikelserie über russische Skizentren, in denen er die Abfahrtsbahnen bewilligte.

SUMMARY

Dipl. Ing. Ladislav Harvan, an important ski sport personality known not only in Slovakia, but also in many European ski resorts which he visited as technical delegate of the International Ski Federation and a member of the committee for building and approval of downhill courses, prepared for the magazine an article series about Russian ski resorts in which he approved downhill courses.

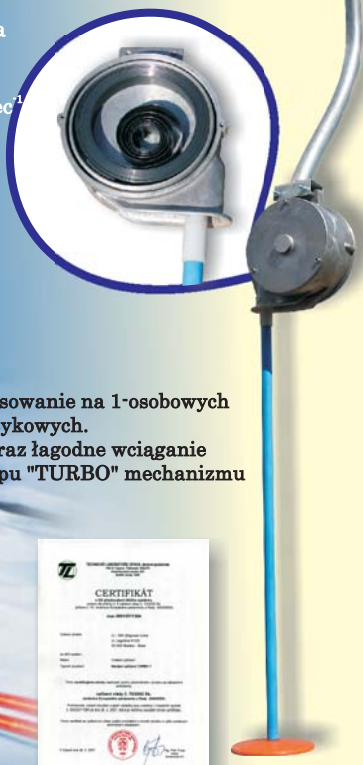
URZĄDZENIE HOLUJĄCE
TURBO 1

Charakterystyka techniczna

1. Szybkość jazdy
- $V_{max} = 2,8 \text{ m} \times \text{sec}^{-1}$
2. Opór jazdy
- $P_{max} = 400 \text{ N}$
3. Długość linki
- $L_{max} = 6,5 \text{ m}$
4. Średnica linki
- $d = 5,2 \text{ mm}$
5. Długość zaczepu
- $l_{max} = 2,0 \text{ m}$

Opis techniczny

Urządzenie holujące ma zastosowanie na 1-osobowych wyciągach narciarskich talerzykowych. Komfortowy start narciarza oraz łagodne wciąganie zaczepu zapewnia hamulec typu "TURBO" mechanizmu zwijającego.



URZĄDZENIE HOLUJĄCE
TURBO 2

Charakterystyka techniczna

1. Szybkość jazdy
- $V_{max} = 3,5 \text{ m} \times \text{sec}^{-1}$
2. Opór jazdy
- $P_{max} = 800 \text{ N}$
3. Długość linki
- $L_{max} = 9 \text{ m}$
4. Średnica linki
- $d = 6 \text{ mm}$
5. Długość zaczepu
- $l_{max} = 1,5 \text{ m}$

Opis techniczny

Urządzenie holujące ma zastosowanie na 2-osobowych wyciągach narciarskich orezykowych. Komfortowy start narciarzy oraz łagodne wciąganie zaczepu zapewnia hamulec typu "TURBO" mechanizmu zwijającego.



Li-ski

LI-SKI
Zbigniew Linke

e-mail: li_ski@interia.pl

43-384 Jaworze, ul. Słonecznikowa 3
tel. (0 33) 496 97 29, tel. kom. 0 604 855 290

Sila precíznosti.



PRINOTH AG . 39049 Sterzing . Italy . Tel. +39 0472 722622



Žiadna stopa skromnosti. PRINOTH® Powerfrézy sú dokonalé a zaručujú trvalú kvalitu! Vaše bezchybne upravené zjazdovky budú neprehliadnuteľné. Či už prašan, zmrznutý sneh, hrboľatý či strmý svah – PRINOTH® vďaka svojej kvalite pri úprave zjazdoviek vždy víťazí. Lyžovanie plné zážitkov – vydajte sa na našu stopu! www.priboth.com

Prinoth®

Dlhodobo poskytovať kvalitné služby znamená naplno sa včleniť do nového prostredia. Dlhodobá perspektíva predpokladá zmenu. Predstavte si nápadité riešenie a postavte na ňom svoju budúcnosť. Umožniť prerod 4-miestnej kabínkovej „starenky“ na modernú, rýchlu sedačkovú „mladicu“ Multix 6 bez dlhých radov, zodpovedajúcu vašim očakávaniam...to znamená.... s lyžami na nohách, pod ochranou v kryštálovom kokpíte, ideálny komfort na ceste za zážitkami. Podme spoločne ďalej... k ozaj lepším zajtrajškom.

Méribel, Savojsko

Multix 6 Coque... Vrchol pohodlia.

www.poma.net



POMA