

LAVEX info magazín

LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH
MANAŽMENT • MARKETING



ROČNÍK XXXVII • 4/2010



Komfort a bezpečnosť -
žiadne kompromisy

 Doppelmayr®



PistenBully rozvinulo červený koberec



Foto: Brad Kasselman, Location: Whistler Blackcomb

Obchodné a servisné zastúpenie v SR
TERMONT s.r.o., Nálepková 4419, 036 01 Martin
+421 43 4001004, termont@termont.sk

www.pistenbully.com

PistenBully®



LAVEXinfo • ROČNÍK XXXVII • 4/2010

Vydáva

LAVEX, Lanovky a vleky,
záujmové združenie na Slovensku,
Liptovský Mikuláš vo vydavateľskej
a reklamnej agentúre STEFANI,
Harmónia 3043, MODRA
tel./fax: 033/647 50 40
mobil: 0903 165 032
e-mail: m.stefanickova@zoznam.sk

Šéfredaktorka

Miroslava Čerňanská

Redakčná rada

Ing. M. Grešo – predseda
členovia:

M. Čerňanská, Ing. J. Gavalier,
Ing. J. Hulla, Ing. J. Kríž, CSc.,
Ing. L. Mačičák, Ing. V. Obdržálek,
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@lavex.sk
internet: www.lavex.sk

Tlač

REPROservis
Liptovský Mikuláš
www.repro.sk

Ročné predplatné na 4 čísla:

10 €

ISSN č. 1336-1953

Evidenčné číslo MK SR - EV 3893/09

Inzerenti čísla:

ÁMOS	8
ARENA	28
DOPPELMAYR	ob. str. 1
FUCHS	30
KÄSSBOHRER	ob. str. 2
MICHÁLEK	25
OL TRADE	5
POMA	ob. str. 4
PRINOTH	ob. str. 3
TECHMONT HELICOPTER	30
TECHNOALPIN	2



11

Dni lanoviek a lyžiarskych vlekov



15

Letné aktivity v SKIPARKU Ružomberok



15

Chvatimech oslavuje



31

Lanové dráhy v európskych mestách

OBSAH

Príhovor 2, 3

Náš hosť 3, 4

Oznamy a informácie 4

Informácie zo Slovenskej
agentúry pre CR 6, 7

Medzinárodná
konferencia o lanách 7

InterMountain 2010 8, 9

Z činnosti združenia 10

Dni lanoviek
a lyžiarskych vlekov 11 - 14

Zo života
našich stredísk 14 - 16

Informácie z firiem

Doppelmayr 16 - 17

Poma 18 - 20

Leitner 21 - 22

BMF - Bartholet
Maschinenbau AG 23 - 24

TechnoAlpin 26 - 27

Sitour 27

Bergbahn AG 28 - 29

Lanové dráhy
v európskych mestách .. 31 - 32

Reklamné strany neprešli jazykovou úpravou v redakcii.

Členským organizáciám LAVEX-u a spolupracovníkom poskytujeme časopis bezplatne.

1990 - 2010 DVADSAŤ ROKOV SKÚSENOSTÍ
20

clvmedia



TECHNOALPIN®
snow experts

Výkon vzniká v hlave

Pri snežných tyčiach V3 vznikli inovácie v mnohých detailoch. Optimalizovaná hlava snežnej tyče, ľahká konštrukcia s jednoduchými a stabilnými konektormi a úsporný, bezolejový 4 kW kompresor sa postarajú o snehovú istotu aj pri ťažkých podmienkach.



V3

www.technoalpin.sk/com

Vážení čitatelia,

Zimná sezóna 2010/2011 je pred dverami. Po dvoch predchádzajúcich rozpačitých sezónach si všetci kladieme otázky - aká bude? Akým počasím nás prevkvi? Ak nebude snežiť, bude aspoň mrznúť, aby sa dalo technicky zasnežovať? Stále ešte sme sa nevyrovnali s dopadmi hospodárskej krízy. Je cestovný ruch na Slovensku v kríze, alebo je kríza v cestovnom ruchu? Trápi nás pokles návštevnosti domácej i zahraničnej klientely. Aké dopady prinesú na domáci cestovný ruch úsporné opatrenia vlády? To sú fakty, ktoré dokážeme len veľmi ťažko ovplyvniť.

Napriek tomu sa domnievam, že by sme nemali prepadnúť pesimistickým myšlienkam a začať novú sezónu v najlepšej viere, že sme urobili všetko preto, aby bola dobrá.

LAVEX, záujmové združenie na Slovensku, má za sebou takmer celý rok 2010. Možno konštatovať, že tento rok sa niesol v znamení tvorby a uplatňovania novej legislatívy, ktorá sa týka technicko-prevádzkových otázok. Je to najmä novelizácia Zákona o dráhach s vykonávacími vyhláškami a Zákon o podpore cestovného ruchu.

ZZ LAVEX sa aktívne zapojil najmä do novelizácie zákona o dráhach. S týmito otázkami sa podrobne zaoberal odborný seminár, ktorý sa konal v rámci 39. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov dňa 28. októbra 2010 v Aquaparku Tatralandia v Liptovskom Mikuláši.

Vo svojom príhovore sa chcem zamyslieť práve nad faktom, že to bol už 39. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov počas 43-ročnej existencie Záujmového združenia Lanovky a vleky na Slovensku. Je málo organizácií, ktoré sa môžu pochváliť takou históriou a, najmä, bohatou činnosťou v oblasti zimného cestovného ruchu. V poslednom období občas počúvame hlasy o tom, či je takáto organizácia v rámci Slovenska potrebná, či spĺňa požiadavky členskej základne a pod. Rád by som zdôraznil, že práve členská základňa rozhoduje o tom, či chce takéto združenie, čo od neho očakáva a čo by malo robiť.

ZZ LAVEX okrem svojej dlhoročnej činnosti v oblasti revízií lanoviek a lyžiarskych vlekov, školení obsluhy týchto zariadení, snežných pásových vozidiel, lyžiarskej služby, lyžiarskych tratí, školení v oblasti technického zasnežovania, sa aktívne zapája do riešenia aktuálnych otázok, ktoré bezprostredne súvisia s rozvojom zimného cestovného ruchu. Dlhodobo sa zapája do tvorby a novelizácie legislatívy, do normotvorby a pod. Vstupom do Európskej únie sme prijali aj legislatívu EÚ, ktorú bolo potrebné implementovať do našich podmienok a do našej legislatívy. Tu práve bolo a stále je úlohou ZZ LAVEX zastupovať členskú základňu v tomto procese odborne a fundovane, aby boli do legislatívy zakotvené tie otázky, ktoré trápia prevádzkovateľov a na základe praktických skúseností tak, aby pomáhali prevádzkovateľom



Ing. Ján Gavalier

a chránili ich. Nielen legislatíva, ale aj výchova (školenia a skúšky) technicko-prevádzkového manažmentu pre bezpečnosť a spoľahlivú prevádzku OHDZ, snežných pásových vozidiel, skútrov, technického zasnežovania, je náročná a veľmi žiaduca činnosť pri súčasných špecifických zariadeniach a technológiách horskej techniky v strediskách zimného cestovného ruchu. Odborne a fundovane v zmysle platnej legislatívy a noriem je základom zvládnutie technicko-prevádzkovej problematiky pre úspešnú tvorbu produktov zimného cestovného ruchu. Myslím si, že práve tieto otázky sú na Slovensku z rôznych príčin zanedbávané, bez primeraného významu. Tu je práve nezastupiteľná úloha ZZ LAVEX-u pre výkon tejto rôznorodnej činnosti, aby sa táto základňa mohla vytvoriť s dôrazom na platnosť zákonov a noriem.

V súčasnosti veľmi často hovoríme o marketingovom manažmente. Áno, je veľmi potrebný, to treba zdôrazniť, ale akosi už málo hovoríme o technicko-prevádzkovom manažmente, ktorý tvorí základňu, bez ktorej by nemohla byť nadstavba, akou je marketingový manažment. Bezprostredne sa nás dotýka aj legislatíva v oblasti ochrany prírody a krajiny. Všetky najvýznamnejšie strediská ZCR sa nachádzajú v národných parkoch alebo chránených krajinných oblastiach, ktoré pokrývajú až 25 % územia Slovenska. Opäť je tu otázka - ako ďalej postupovať, aby mohol existovať trvalo udržateľný rozvoj zimného cestovného ruchu, ktorý sa realizuje v horách. Aj v týchto otázkach dlhodobo zastupoval a zastupuje ZZ LAVEX členskú základňu, snaží sa pomôcť pri riešení danej problematiky s príslušnými ministerstvom a štátnou správou.

V súvislosti s rozvojom lyžovania sa v poslednom čase dostala do popredia najmä otázka bezpečnosti na lyžiarskych tratiach. V spolupráci so spoločnosťou Sitour sme sa iniciatívne zapojili a vypracovali normu značenia a zabezpečenia lyžiarskych tratí. Pripomenúť treba aj už tretiu etapu projektu kategorizácie lyžiarskych stredísk na Slovensku, ktorú realizoval Sitour a ZZ LAVEX. Významnou činnosťou je organizovanie medzinárodnej výstavy horskej



techniky Interlavex, ktorá je jedinou svojho druhu na Slovensku, na ktorej sa predstavujú najrenomovanejší výrobcovia techniky a technológie pre ZCR na svete.

Združenie vydáva a bezplatne členským organizáciám zasiela štyri čísla časopisu LAVEX-Info. ZZ LAVEX je členom a Slovensko zastupuje v medzinárodnej organizácii OITAF.

Zámerom tohto príhovoru nebolo vymenovanie všetkých činností, ktoré združenie vykonáva.

Kladiem si otázku, kto by tak komplexne v rámci Slovenska vykonával všetky tieto činnosti. Netýka sa to len revízií a odborných školení. V zahraničí je novým trendom práve činnosť profesijných zväzov alebo združení, ktoré tvoria verejné a súkromné, malé či veľké subjekty, ktoré sa komplexne zaoberajú a riešia konkrétnu problematiku v danej oblasti. My na Slovensku takéto zväz či združenie máme. Je ním ZZ Lanovky a vleky na Slovensku. Je tu len otázka, ako ďalej pokračovať a ako rýchlo a pružne budeme reagovať na požiadavky a potreby doby, na požiadavky členskej základne, ako ovplyvníme legislatívu, ktorá sa týka ZCR, ale aj ako nás budú posudzovať orgány štátnej správy a samosprávy i ostatné profesijné zväzy, ktoré na Slovensku pôsobia v oblasti cestovného ruchu. So všetkými profesijnými zväzmi ZZ LAVEX veľmi dobre spolupracuje pri riešení problematiky cestovného ruchu v rámci celoštátnej i regionálnej úrovne.

Pri tejto príležitosti prajem ZZ LAVEX ešte veľa rokov bohatej a plodnej činnosti pre spokojnosť všetkých, ktorí pôsobia v cestovnom ruchu v prospech lyžiarov, priateľov hôr a pre širokú obec lanovkárov a vlekárov na Slovensku. Máme pred sebou ešte veľmi veľa práce, ale som presvedčený, že dokážeme úspešne spolupracovať, v čom vidím aj nezastupiteľnú úlohu celej členskej základne.

Na záver prajem všetkým úspešnú zimnú sezónu 2010/2011, veľa prírodného snehu a dobrých klimatických podmienok pre zasnežovanie, bezpečnú a spoľahlivú prevádzku, vysokú návštevnosť a spokojnosť zákazníkov.

Dovidenia v novej zimnej sezóne!

Ing. Ján Gavalier

ZUSAMMENFASSUNG

Eine Ansprache des Vorsitzers des Interessenverbandes LAVEX, Ing. Ján Gavalier, an der Schwelle der neuen Wintersaison und Einschätzung der Arbeit des Interessenverbandes in der vergangenen Zeit.

SUMMARY

An address of the chairman of the interest association LAVEX, Eng. Ján Gavalier, on the threshold of the new winter season and evaluation of the association's work in the course of recent months.

Náš host

Na 39. ročníku Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov v rámci odborného seminára o novej legislatíve v cestovnom ruchu vystúpil so svojím referátom aj Ing. VILIAM ŠESTINA, pracovník sekcie železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Využili sme jeho prítomnosť na tomto podujatí a položili sme mu niekoľko otázok.

Dôvodom novelizácie zákona o dráhach č. 164/1996 Z. z. a jeho rozdelenie na dva zákony bolo transponovať obsah právnych aktov Európskeho spoločenstva v oblasti železničnej dopravy do našich právnych predpisov, a to formou tzv. balíčkov. V prípade novely zákona č. 164/1996 Z. z. to bol konkrétne tretí balíček, ktorý obsahoval smernicu Európskeho parlamentu a Rady č. 2007/58ES, ktorého súčasťou boli opatrenia, týkajúce sa najmä problematiky dopravy v železničnej sieti a trhové aspekty železničnej dopravy. Dnes je na Slovensku postavených takmer 60 lanových dráh. Aký je váš názor na postavenie lanovej dopravy v systéme dráh, jej právnu reguláciu v spoločnosti železničných a mestských dráh, čo podľa názoru prevádzkovateľov lanových dráh do značnej miery sťažuje orientáciu v jednotlivých právnych predpisoch?

Lanové dráhy ako dopravné zariadenia so špecifickými technickými podmienkami a dopravnou technológiou majú nezastupiteľné postavenie v podmienkach, v ktorých iné dopravné prostriedky nemajú efektívne uplatnenie. V horských podmienkach zabezpečujú dopravnú obslužnosť športových a turistických stredísk, ktorou ich sprístupňujú širokej verejnosti a umožňujú vykonávanie športovej činnosti. Týmto významne prispievajú k rozvoju turistického ruchu, a tým aj regionálneho rozvoja. Lanové dráhy zaznamenali výrazný technický pokrok v používaní moderných technológií elektrických i strojných zariadení a používaní sofistikovaných metód pri riadení prevádzky a zaistení bezpečnosti.

V legislatívnom ponímaní boli vždy súčasťou dráh. V roku 2008 Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ďalej len MDPT SR) ako rezortne príslušný orgán štátnej správy pristúpil ku tvorbe v podstate nových právnych predpisov pre činnosť vykonávanú v súvislosti s prevádzkou dráhy a prevádzkovaním dopravy na dráhach. Je to najradikálnejšia zmena právnych predpisov od vzniku samostatnej Slovenskej republiky v tejto oblasti. Úloha vyplývala z potreby transpozície právnych aktov európskych spoločenstiev a európskej únie v oblasti interoperability a bezpečnosti európskeho železničného systému. V rámci týchto legislatívnych zmien bol prepracovaný aj systém vykonávacích predpisov, boli zrušené a nahradené novými aj posledné právne predpisy pochádzajúce ešte z čias federácie. Prijala sa koncepcia riešenia problematiky dráh a prevádzkovania dopravy na dráhach vydaním dvoch samostatných zákonov, a to zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon o dráhach) a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Na základe splnomocňovacích ustanovení zákona boli vydané vykonávacie predpisy:



Ing. Viliam Šestina

* Vyhláška MDPT SR č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a o určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach, s účinnosťou od 15. 5. 2010.

* Vyhláška MDPT SR č. 245/2010 Z. z. o zdravotnej, odbornej a psychickej spôsobilosti zamestnancov dráh a dráhových podnikov, s účinnosťou od 15. 6. 2010.

* Vyhláška MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh, s účinnosťou od 15. 9. 2010.

* Vyhláška MDPT SR č. 350/2010 o stavebnom a technickom poriadku dráh, s účinnosťou od 15. 9. 2010.

Na rozdiel od vykonávacích vyhlášok typu pravidiel technickej prevádzky, ktoré boli obsahovo koncipované podľa jednotlivých druhov dráh (pre lanové dráhy dobre známe Pravidlá technickej prevádzky lanoviek z 18. decembra 1977), nové vykonávacie vyhlášky sú koncipované procesne podľa jednotlivých druhov činností pre všetky dráhy.

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach vo veciach lanových dráh ustanovuje:

- druhy dráh a pravidlá ich výstavby a prevádzky,
- prevádzku určených technických zariadení a oprávnenie na vykonávanie určených činností,
- odbornú, zdravotnú a psychickú spôsobilosť na výkon práce na dráhach,
- pôsobnosť orgánov štátnej správy.

Mohli by ste pre čitateľov časopisu LAVEX-Info stručne zhrnúť, aké sú kompetencie ministerstva vo vzťahu k prevádzkovateľom lanových dráh a ako ich budete uplatňovať?

Vo vzťahu k lanovým dráham je MDPT SR odvo-



lacím orgánom vo veciach činnosti v správnom konaní, súčasne však vykonáva overovanie odbornej spôsobilosti predsedov skúšobných komisií na preverenie odbornej spôsobilosti osôb na zapletanie a opravy lán a zalievanie lanových koncoviek, je príslušné pri udeľovaní výnimiek.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy vykonáva štátny odborný technický dozor a plní úlohy vyplývajúce z postavenia bezpečnostného orgánu pre lanové dráhy a vo veciach určených technických zariadení a určených činností, pre lanové dráhy je regulačným orgánom, zisťuje zdroje ohrozenia dráhy, poveruje právnické osoby vzdelávaním a overovaním odbornej spôsobilosti zamestnancov prevádzkovateľov lanových dráh a je špeciálnym stavebným úradom. Vydáva a odníma doklady o odbornej spôsobilosti na riadenie chodu lanovej dráhy.

Vo vzťahu k zákonu č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach MDPT SR vykonáva činnosti v oblasti poverovania právnických osôb na posudzovanie zdravotnej a psychickej spôsobilosti zamestnancov a Úrad pre reguláciu železničnej dopravy vykonáva pôsobnosť licenčného orgánu a bezpečnostného orgánu pre dopravu na lanových dráhach, vykonáva štátny odborný dozor a ukladá pokuty za porušenie povinnosti v doprave na lanovej dráhe.

Po preštudovaní jednotlivých právnych predpisov - najmä vykonávacích vyhlášok vo vzťahu k zákonu o dráhach musíme konštatovať, že spôsob orientácie pri vyhľadávaní ustanovení príslušných pre lanovú dopravu je zložitejší ako tomu bolo doteraz. Je možné to do budúcnosti ešte upraviť?

Každá vyhláška obsahuje samostatné ustanovenia v paragrafovom znení i vo vzťahu k špecifickým podmienkam lanových dráh. Prevádzkovateľ lanovej dráhy, prípadne dopravca v podstate musí pre potreby vykonávania činnosti hľadať príslušné ustanovenia vo väčšom počte predpisov ako v legislatíve platnej do konca roku 2009. V najbližšom období sa neuvažuje o podstatných zmenách v štruktúre predpisov.

Ďakujeme za rozhovor.

ZUSAMMENFASSUNG

Ein Gespräch mit dem Vertreter des Ministeriums für Verkehr, Ausbau und Regionalentwicklung der SR, Ing. V. Šestina, über die Neufassung der Gesetze, die den Seilbahn- und Skiliftbetrieb betreffen.

SUMMARY

An interview with the representative of the Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the SR, Eng. V. Šestina, about the amendment of the laws regarding cableway and ski-lift operations.

Oznamy a informácie

Nová vyhláška č. 351/2010 Z. z.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR vydalo s účinnosťou od 15. septembra 2010 vyhlášku č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzkovaní jednotlivých druhov dráh a ich účasti, o prevádzkovaní dopravy na dráhach, o zostavovaní a obsahu cestovného poriadku vo verejnej osobnej doprave, o prevádzkovaní dráhových vozidiel, o technicko-bezpečnostnej skúške dráhových vozidiel, o technických prehladkach dráhových vozidiel, o náležitostiach licencie a náležitostiach na začatí konania o povolenie na prevádzkovanie dráhy.

Podrobnosti prevádzkovania lanovej dráhy a dopravy na lanovej dráhe sa podarilo usporiadať vo vyhláške do samostatného celku, ktorý sa začína § 56 a končí § 80, čo do značnej miery uľahčuje orientáciu pre prevádzkovateľov lanových dráh. Ďalšie náležitosti, ktoré sa týkajú prevádzkovania lanových dráh, sú upravené dodatočne v § 88 - cestovný poriadok lanovej dráhy a v § 94 až § 108. Za povšimnutie stojí § 104 - prvá pomoc, ktorý prevádzkovateľom lanovej dráhy ukladá v záujme zabezpečenia prvej predlekárskej pomoci mať zabezpečené zdravotnícke záchranné pomôcky a prostriedky a mať určené osoby, ktoré sú školené na poskytovanie prvej pomoci. S účinnosťou od 15. septembra 2010 bola vydaná aj vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh, ktorá upravuje podrobnosti o technicko-bezpečnostnej skúške stavieb, stavebno-technických požiadavkách na projektovanie dráh a na ich výstavbu a prevádzku a podrobnosti o technických parametroch dráh. Ustanovenia, ktoré sa týkajú problematiky lanových dráh, sú obsiahnuté v § 56 až 75 a v príslušných prílohách.

M. G.

Predstavujeme nového generálneho riaditeľa SACR



Ing. Peter Belinský

Novým generálnym riaditeľom Slovenskej agentúry pre cestovný ruch (SACR) sa 9. septembra 2010 stal Ing. Peter Belinský. Do funkcie ho vymenoval minister kultúry a cestovného ruchu SR Daniel Krajcer.

Peter Belinský sa narodil 12. marca 1968 vo Vranove nad Topľou. Vyštudoval Vysokú školu dopravy a spojov v Žiline. Po ukončení postgraduálneho štúdia pôsobil v oblasti marketingu, obchodu a riadenia ľudských zdrojov.

Celá jeho profesionálna kariéra sa točí okolo obchodu a marketingu. Oblasti, v ktorých sa pracovne pohyboval, boli rôzne, avšak isté schémy platia všeobecne a dajú sa aplikovať vo viacerých sférach, napríklad aj v turizme.

Nový generálny riaditeľ SACR si za svoj prvoradý cieľ určil zlepšenie vzťahov agentúry s branžou cestovného ruchu a zintenzívnenie spolupráce s najbližšími partnermi, ako sú hotelieri, odbory CR pri VÚC, cestovné kancelárie, združenia cestovného ruchu, zástupcovia turistických regiónov a poskytovatelia služieb CR.

V oblasti propagácie sa zameria na budovanie pozitívneho obrazu Slovenska v zahraničí s cieľom zvýšiť aktívny zahraničný cestovný ruch. Samotnú SACR čaká stransparentnenie jej činnosti, zmeny v organizačnej štruktúre, ako aj zefektívnenie marketingových aktivít. V najbližšom období sa generálny riaditeľ bude zaoberať rokovaním o rozpočte SACR na budúce obdobia a prechodom agentúry pod nové ministerstvo dopravy.

V rámci propagácie Slovenska v zahraničí považuje v najbližšom čase za dve kľúčové udalosti MS v ľadovom hokeji 2011 a projekt Košice - európske hlavné mesto kultúry 2012.

Predám prenosný, vylepšený lyžiarsky vlek

EPV 300

**vo výbornom stave.
Vlek je dlhý 350 m,
kompletný a funkčný.**

**Cena dohodou
t. č. 0907 985 996.**

OL TRADE



zasnežovanie Johnson Controls Neige



mobilné ľadové plochy

www.oltrade.sk



SCANDINAVIAN
RAILS

VYBAVENIE
SNOWBOARD
PARKOV



BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE ZJAZDOVIEK



MBS-ADIC

LA SECURITE AU SOMMET

www.groupecmd.com



Nová marketingová stratégia SACR

Slovenská agentúra pre cestovný ruch (SACR) v spolupráci s externým dodávateľom zabezpečila prieskumy v 18 krajinách, ktoré budú slúžiť ako podklad pre jej novú marketingovú stratégiu propagovania Slovenska ako destinácie cestovného ruchu do roku 2013. Dodávateľ prieskumu zorganizoval 31. augusta 2010 na Táľoch workshop s odbornou verejnosťou a partnermi SACR, na ktorom predstavil výsledky realizovaných prieskumov a návrh novej marketingovej stratégie.

Pozvanie prijalo 44 účastníkov reprezentujúcich združenia cestovného ruchu z Vysokých Tatier, Oravy, Liptova, zastúpenie tu mali odborné zväzy a združenia, projekt Košice EHMK 2013, odbory CR VÚC, Ministerstvo kultúry a cestovného ruchu SR, ako aj individuálne subjekty CR. Po úvodnej prezentácii úspešného festivalového domu rakúskeho subregiónu Bodensee, boli účastníci podujatia oboznámení s výsledkami a odporúčaniami projektu marketingovej stratégie pre SACR na roky 2010 až 2013. Kvalitný prieskum ako podklad pre tvorbu marketingovej stratégie dodávateľ uskutočnil v siedmich európskych krajinách, Ruskej federácii a v USA na vzorke približne 4 000 respondentov. Súčasťou výskumu je 231 rozhovorov s odborníkmi v sektore CR a novinármi v 18 krajinách. Prieskum ukázal, že Slovensko je na väčšine svojich kľúčových trhov pre všeobecnú populáciu stále málo známou krajinou. Na druhej strane zahraničná odborná verejnosť oceňuje také atribúty, ako sú rozmanitá príroda, jedinečná kombinácia hôr a termálnych prameňov, unikátnosť liečebných kúpeľov, ako aj bohaté kultúrne a historické pamätihodnosti. V budúcnosti by malo Slovensko budovať svoju konkurenčnú výhodu práve na kombinácii týchto aspektov s faktom, že všetky atraktívne možnosti má na Slovensku návštevník na veľmi malom priestore a nemusí ich náročne vyhľadávať. Súčasne je potrebné, aby celé odvetvie CR pracovalo na zlepšovaní kvality poskytovaných služieb tak, aby sa pomer cena/hodnota dostala do polohy atraktívnej pre akéhokoľvek návštevníka. Záverečná diskusia potvrdila



Účastníci workshopu na Táľoch

odporúčanie stratégie na potrebu zvýšenej miery diskusie medzi SACR, združeniami CR, verejnou sférou a súkromnými subjektmi CR, pričom SACR by mala byť koordinátorom a iniciátorom diskusií vedúcich k prijatiu efektívnych riešení rozvoja CR. Na najbližších stretnutiach v regiónoch sa SACR zaviazala bližšie predstaviť zistenia realizovaných prieskumov smerom k odporúčaným zahraničným trhom s produktom CR, ktoré by mali zástupcovia regiónov predstavovať na konkrétnych zahraničných trhoch CR. Väčšina prítomných vyjadrila presvedčenie, že nové poznatky, ktoré priniesli zrealizované prieskumy a nová stratégia budú využité pre posilnenie pozície Slovenska ako žiadanej, jedinečnej a kvalitnej dovolenkového destinácie na identifikovaných trhoch.

Podstatou cestovného ruchu je sieť spolupracujúcich subjektov

Pri príležitosti 15. výročia Slovenskej agentúry pre cestovný ruch (SACR) sa dňa 15. októbra 2010 v Banskej Bystrici konala konferencia Marketingový manažment regiónu cestovného ruchu za účasti zahraničných i domácich odborníkov v oblasti cestovného ruchu. Na konferencii zaznelo viacero podnetných odporúčaní pre rozvoj turizmu na Slovensku. Nemecký odborník pre oblasť destinačného manažmentu Herald Pechlaner okrem iného povedal: Národná organizácia turizmu (NTO) nemá za úlohu vytvárať produkty cestovného



Z medzinárodnej konferencie o marketingu cestovného ruchu

ruchu, to je povinnosťou regiónov. CR NTO má byť zastrešujúcou organizáciou, ktorá vytvorené produkty CR propaguje na zahraničných trhoch. Pre fungujúci cestovný ruch je podľa neho potrebné vytvoriť sieť súkromných a verejných, malých aj veľkých subjektov, ktoré navzájom spolupracujú. Štát vytvára inštitucionálny rámec turizmu, avšak prirodzené regióny CR vytvárajú miestni ľudia, nie politici.

Svoje skúsenosti, rady a odporúčania predniesli okrem Heralda Pechlanera aj ďalší zahraniční a domáci odborníci v oblasti destinačného manažmentu a tvorby značky. Stredobodom cestovného ruchu musí byť hosť. K tomu, aby sa cítil dobre, je potrebná okrem kvalitných služieb ústretovosť personálu, ako aj ľudí v regióne. Ochoť nestojí nič – skonštatoval Gerd Hesselmann, uznávaný nemecký konzultant v turizme. Z hľadiska úspechu v konkurenčnej oblasti cestovného ruchu je podľa neho nevyhnutné sledovať aktuálne trendy a byť kreatívny. Ak niekto desať rokov ponúka ten istý produkt, nemá šancu, zdôraznil. NTO zodpovedá podľa jeho slov za koordináciu všetkých zložiek cestovného



Zľava Ing. Ján Hudecký, Ing. Lívia Lukáčová, Mr. Simon Middleton, Ing. Ján Bočkay, prof. Ing. Marián Gúčik, PhD. Ing. Beáta Lukáčová, prof. Dr. Harald Pechlaner



ruchu, kde musí mať každý subjekt vymedzené svoje úlohy a zodpovednosť.

Svetovo uznávaný expert na imidž a tvorbu značky Simon Middleton objasnil proces tvorby značky na konkrétnom príklade Národného parku Broads vo Veľkej Británii. Dobrá značka musí byť podľa neho autentická, odlišiteľná, musí vyvolať emócie a mala by mať za sebou silný príbeh. Keď sa povie Paríž, vyvolá to emóciu romantického mesta, New York zasa rušného a pulzujúceho mesta.

O svoje skúsenosti s uplatňovaním destináčného manažmentu v slovenských regiónoch cestovného ruchu sa podelili Ján Gemzický, predseda predstavenstva Klastra Liptov, riaditeľka klastra cestovného ruchu Turizmus Košice, Iveta Niňajová a Igor Kuhn zo Združenia turizmu Banská Štiavnica. Priblížili vznik, ako aj ich nové projekty v rámci DMO.

Keďže konferencia sa konala, ako sme už uviedli, pri príležitosti 15. výročia SACR, patričná pozornosť sa venovala aj agentúre a jej pozícii, ktorú si za roky vybudovala. Začiatky SACR priblížil jeden z jej prvých generálnych riaditeľov Ján Bočkay, ktorý si spomínal najmä na ťažkosti pri uvádzaní Slovenska na medzinárodný trh CR, kedy si nás mýlili so Slovinskom, kým Česká republika pohodlne nadviazala na tradíciu Československa. Vedúca odboru regionálnych zastúpení SACR Beáta Lukáčová poukázala na dôležité momenty agentúry, ako sú prvé prezentácie na veľtrhoch CR, vytvorenie prvých zahraničných a regionálnych zastúpení, pripomenula najväčšie úspechy, ale aj nezdary SACR. Zdôraznila nevyhnutnosť komunikácie a spolupráce medzi verejnými a súkromnými subjektmi turizmu pri rozvoji cestovného ruchu na Slovensku.

Cieľom medzinárodnej konferencie bolo prezentovať predovšetkým výsledky vedeckého bádania a praktických skúseností z marketingového manažmentu regiónov cestovného ruchu. Na konferencii vystúpilo 10 zahraničných hostí (z Nemecka, Rakúska, Veľkej Británie, Maďarska, Poľska a Českej republiky) a 17 prednášajúcich zo Slovenska. Podujatia sa zúčastnilo 220 účastníkov – pracovníkov v odvetví cestovného ruchu.



Slovensko
SLOVENSKÁ AGENTÚRA
PRE CESTOVNÝ RUCH

Mgr. Zuzana Nemcová
manažér pre komunikáciu
a PR aktivity SACR

S platnosťou od 1. novembra 2010 prešla sekcia cestovného ruchu pod Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Kontakty: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Bratislava, Námestie slobody č. 6, P. O. BOX 100, PSČ 810 06, tel. 02/5949 4794, fax 02/5249 4794. Sekcia cestovného ruchu: Generálny riaditeľ Ing. Július Hudec, tel. 02/5949 4395.

V Grandhoteli Permon o oceľových lanách, pásových dopravníkoch a ťažných zariadeniach s rekordnou účasťou

Vieroslav Molnár, Gabriel Fedorko, Ján Boroška¹



Odborné referáty zaujali

Jedna z najstarších medzinárodných konferencií Výskum, výroba a použitie oceľových lán, dopravníkov a ťažných zariadení sa uskutočnila už šiestnásty raz v Grandhoteli Permon na Podbanskom. Termín konania konferencie 21. – 24. september 2010 organizátorom z Ústavu logistiky priemyslu a dopravy Fakulty BERG Technickej univerzity v Košiciach tentoraz dokonale vyšiel.

Slnko sa na 180 účastníkov medzinárodnej konferencie počas štyroch dní ustavične usmievalo.

Význam konferencie a záujem o ňu nielen na Slovensku, ale i v zahraničí, dokumentuje 180 účastníkov konferencie z Česka, Rakúska, Srbska, Poľska, Turecka, Švédska, Nemecka, Švajčiarska, Bieloruska a Slovenska.

Záštitu nad konaním konferencie prevzal rektor Technickej univerzity v Košiciach Dr.h.c. prof. Ing. Anton Čižmár, CSc. a dekan Fakulty BERG Technickej univerzity v Košiciach prof. Ing. Gabriel Weiss, PhD.

Počas otvorenia medzinárodnej konferencie odovzdal prorektor Technickej univerzity v Košiciach prof. Ing. Pavel Raschman, CSc., pamätnú medailu TU Ing. Václavovi Janekovi, prof. Ing. Horstovi Gondekovi, DrSc., Ing. Dušanovi Slavkovskému a prodekan Fakulty BERG Technickej univerzity v Košiciach doc. Ing. Juraj Gašinec, PhD. pamätnú medailu Fakulty BERG Ing. Dušanovi Slavkovskému a bronzovú medailu Fakulty BERG Ing. Janovi Houdkovi, PhD. a prof. Monike Hardygore.

V prvý deň konferencie na spoločnom zasadnutí všetkých sekcií odznelo 5 plenárnych prednášok, pričom všetky boli simultánne tlmočené do troch jazykov, čo si pochvalovali naši i zahraniční odborníci. Zaujímavé prednášky na konferencii prebiehali v troch sekciách – Výskum, výroba a použitie oceľových lán, Výskum, výroba a použitie dopravníkov, Výskum, výroba a použitie ťažných zariadení zvislej dopravy, pričom dôraz sa kládol na diskusiu a v jej rámci predovšetkým na výmenu poznatkov a skúseností. V rámci sekcie oceľových lán bol vyhradený dostatočný priestor otázkam legislatívy, ktorá v poslednom období zaznamenáva značné zmeny.

V priebehu rokovaní v jednotlivých sekciách odznelo viacero zaujímavých prednášok. V sekcii venovanej pásovej doprave to bola napríklad prednáška prof. Gábora Oplátku, v sekcii



Účastníci medzinárodnej konferencie na exkurzii



venovanej oceľovým lanám to boli prednášky autorov Cengiz Erdönmez a C. Erdem İmrak z Turecka, ktorí sa venovali problematike matematického modelovania oceľových lán a v sekcii ťažných zariadení účastníkov konferencie, okrem iných, zaujala prednáška Kjell Carlstena zo Švédska.

V rámci spoločenskej časti konferencie počas dvoch večerov diskžokej a cimbalová muzika hrali pesničky všetkých zúčastnených krajín. Nemalý úspech zožal tiež strhujúci kankán.

Medzi spoluorganizátorov konferencie patrilo aj ZZ LAVEX, a. s., Liptovský Mikuláš, ktoré zabezpečovalo dopravu na exkurziu a spoločnosť Tatranské lanové dráhy Tatranská Lomnica, ktorá samotnú exkurziu v posledný deň konferencie zorganizovala a zabezpečovala. Pôvodne plánovaná exkurzia kabínkovou lanovkou na Skalnatého pleso a observatórium sa pre silný vietor operatívne zmenila a účastníci odbornej exkurzie si na Hrebienku pozreli strojnú pozemnej lanovej dráhy, ako aj samotný vozeň lanovky.

Slávnostným obedom v Grandhoteli Praha v Tatranskej Lomnici sa skvele zorganizovaná konferencia skončila.

1/ Doc. Ing. Vierošlav Molnár, PhD., Ing. Gabriel Fedorko, PhD., prof. Ing. Ján Boroška, CSc., Fakulta BERG TU v Košiciach, Ústav logistiky priemyslu a dopravy, Park Komenského 14, 043 84 Košice, SR.

Tel.: +421 55 6023 143, Fax: +421 55 6331753, e-mail: vieroslav.molnar@tuka.sk, gabriel.fedorko@tuka.sk, jan.boroško@tuka.sk.

X. ročník veľtrhu zimných a horských technológií InterMountain 2010

V známom krkonošskom stredisku Špindlerov Mlyn sa v dňoch 21. - 22. septembra 2010 uskutočnil už X. ročník medzinárodného veľtrhu InterMountain, ktorý je jediným veľtrhom tohto druhu v Českej republike.

Prvá výstava sa uskutočnila pred 18 rokmi v hoteli Horizont v stredisku Pec pod Snežkou ako súčasť Medzinárodného sympózia o lanovej doprave. Postupne sa odčlenila od kongresovej časti a už od svojho druhého ročníka sa koná v Špindlerovom Mlyne pod menom InterMountain.

Z pôvodných, približne dvoch desiatok expozícií, z ktorých časť len okrajovo súvisela s horským cestovným ruchom, sa postupne vypracoval na špecializovaný veľtrh, ktorý v súčasnosti je už stálicou v kalendári odborníkov na horské technológie.



Pohľad na výstavnú halu InterMountain 2010



Vonkajšiu plochu zaplnili SPV a stroje pre komunálnu techniku

ÁMOSOVO PÉRO

ZÁRUKA KVALITY

Náhradní pružiny do všech typů bubínků lyžařských vleků vyrábí a dodává:



Pavel Sodomka
ÁMOS CHRUDIM

Jungmannovo nábřeží 319
537 01 Chrudim
tel/fax: +420 469 638 467
e-mail: amos.chrudim@iol.cz

Již téměř 100 zákazníků ve všech pohořích ČR i SR má s našimi výrobky dobré zkušenosti. Staňte se našimi spokojenými zákazníky i Vy!



Predseda SPLaV Jiří Bělunek a predseda ZZ LAVEX Ing. Ján Gavaliar pri otváracom ceremoniáli



Expozícia TechnoAlpin

Na jubilejnom X. ročníku InterMountain predstavilo 54 vystavovateľov produkty takmer stovky značiek európskych a zámorských firiem. Nechýbali ani noví vystavovatelia, napríklad zo Švajčiarska, Poľska a pod. Z odboru lanových dopravných systémov sa prezentovali všetci významní výrobcovia – Doppelmayr, Poma, Leitner, Tatrallift, Bartholet, ktorých úspešne dopĺňovali domáce české firmy, napríklad Michálek, B+J, Mikeska a ďalší.

Prezentovali sa aj výrobcovia mazív, pohyblivých kobercov a dopravných pásov, výrobcovia zariadení pre letné aktivity – bobových dráh, kolobežiek a pod. Tradične najväčšie zastúpenie mali firmy zamerané na výrobu zasnežovacích zariadení. Nechýbali známi vystavovatelia ako TechnoAlpin, Sufag, Areco, ani výrobcovia systémov Bachler, Demac, Neige, Nivis, SMI, Snowstar a ďalší. Dopĺňali ich riadiace systémy, čerpadlá, kompresory, potrubia, metro stanice a ďalšie súčasti. Na vonkajšej ploche sa prezentovala komunálna technika firiem Reform, Aebi a Zaugg a snežné pásové vozidlá PistenBully a Prinoth.

Firma Kässbohrer v rámci veľtrhu slávnostne odovzdala predstaviteľom najväčšieho krkonošského lyžiarskeho areálu Skiresort Černá Hora kľúč k jednému zo zakúpených SPV PistenBully 400. Na výstave boli zastúpené aj odbovacie a pokladničné systémy firiem Autec, Acces, Ski-Data. Vstup do veľtrhových hál obsluhovali turnikety českého výrobcu Elvis. Podľa štatistik z prechodu cez turniket navštívilo veľtrh približne 2,5 tisíc návštevníkov. Ďalší, už XI. ročník InterMountain, sa bude konať na prelome mesiacov september – október 2012.



Zástupca firmy Kässbohrer odovzdáva kľúč od SPV riaditeľovi SKIRESORT Černá Hora



O expozíciu firmy Tatrallift bol permanentný záujem

Smútime za Jiřím Bělunekom



V polovici októbra sme so smútkom prijali správu, že nás navždy opustil dlhoročný predseda SPLaV v Českej republike a priateľ slovenských lanovkárov Jiří Bělunek.

Narodil sa 21. apríla 1954 v obci Hodoňovice. Vyučil sa za zámočníka v podniku Válcovny plechu vo Frýdku-Místku, kde po ukončení školy zostal pracovať. Po čase ho športové záujmy priviedli do TJ Válcovny plechu, kde pôsobil ako správca majetku. Staral sa nielen o reštaurácie a chaty, ale aj o lyžiarske areály, ktoré TJ vlastnila. Okrem Malenovic a Palkovic pôsobil aj na Lysej hore.

V odbore zimných technológií pôsobil aj ako reprezentant niekoľkých firiem a značiek, avšak v poslednom období sa naplno sústreďoval na rozvoj penziónu a skiareálu Armada v obci Dolná Lomná, ktorého bol spolujaditeľom.

Jeho pôsobenie sa predovšetkým sústreďovalo na oblasť Beskyd, kde bol doma. Beskydy zastupoval už od polovice 90. rokov aj vo výkonnom výbore SPLaV, kde v posledných trinástich rokoch zastával funkciu predsedu. Slovenskí lanovkáři sa s ním pravidelne stretávali na medzinárodných výstavách Interlavex, aj pri osobných návštevách slovenských lyžiarskych stredísk.

Česká i slovenská lanovkárska obec bude na neho spomínať ako na človeka, ktorý sa napriek významnému postaveniu v SPLaV ČR nad nikým sa nevyvyšoval, ku každému sa správal veľmi priateľsky. Nebol len voleným funkcionárom a reprezentantom svojich kolegov – prevádzkovateľov horských stredísk, bol aj výborným hosťiteľom, skvelým spoločníkom a úžasným rozprávačom vtipov.

Okrem lyžovania a hôr miloval aj more a vlny, bol členom Českého zväzu jachtingu, kde pôsobil ako tréner a rozhodca na domácich i medzinárodných vodách.

Žil naplno, nestrácal ani minútu, nedokázal leňošiť. Bol skutočnou osobnosťou. O to viac nás zarmútil jeho nečakaný odchod. Česť jeho pamiatke!



Ing. Ján Šimoňák a krásnych päťdesiat



Významné životné jubileum 50 rokov oslávil 14. augusta 2010 Ján Šimoňák, vedúci prevádzky lanových dráh Tatry mountain resort, a. s., Vysoké Tatry, ktorý súčasne vykonáva funkciu náčelníka lanovej dráhy na Lomnický štít.

Ján Šimoňák sa narodil v Poprade. Po skončení štúdia na Strednej priemyselnej škole strojníckej pokračoval v štúdiu na Vysokej škole dopravy a spojov v Žiline, na strojníckej a elektrotechnickej fakulte, ktorú v roku 1983 ukončil a získal titul inžinier.

Po skončení vysokoškolského štúdia začal pracovať v Rušňovom depe Poprad – Tatry, kde od roku 1985 vykonával funkciu majstra na generálnych opravách električiek. Od roku 1987 zastával funkciu inžiniera železničnej dopravy v rušňovom depe. V závere roku 1987 bol priradený do strediska Tatranská Lomnica k montážnej čate, kde vykonával funkciu technika pre lanové dráhy.

V rokoch 1987 - 1989 sa podieľal na rekonštrukcii lanovej dráhy na Lomnický štít, ako zástupca vedúceho rekonštrukčných prác technologického zariadenia. Od 1. 2. 1989 bol vymenovaný do funkcie náčelníka lanovej dráhy Tatranská Lomnica – Skalnaté pleso (lanová dráha Wiesner Chrudim) a náčelníka novo zrekonštruovanej lanovej dráhy Skalnaté pleso – Lomnický štít.

Od roku 2004 vykonával funkciu vedúceho prevádzky lanových dráh v bývalých Tatranských lanových dráhach. Tento post zastáva aj vo firme Tatry mountain resort, a. s., Vysoké Tatry.

Je držiteľom niekoľkých osvedčení o odbornej spôsobilosti, napríklad:

- Osvedčenie o odbornej spôsobilosti na samostatné vykonávanie a vedenie prác pri zalievaní oceľových lán lanových dráh do lanových spojok a koncoviek kovom.
- Osvedčenie o odbornej spôsobilosti na splietanie a opravy oceľových lán.
- Osvedčenie o odbornej spôsobilosti na vykonávanie funkcie revízneho technika určených technických zariadení zdvíhacích a dopravných v rozsahu lanové dráhy - strojné zariadenia.

Je členom rady certifikačného orgánu Skúšobne oceľových lán pri Fakulte BERG Technickej univerzity v Košiciach ako zástupca užívateľov.

Nemôžeme obísť ani jeho športové aktivity:

- V študentských rokoch sa venoval ľadovému hokeju, hrával v žiackych a dorasteneckých kategóriách v Poprade a počas štúdia v Žiline hrával vtedajšiu Slovenskú národnú hokejovú ligu.
- V rokoch 1984 - 1988 vo voľnom čase vypomáhal ako vysokohorský nosič na Téryho chate.
- V rokoch 1985 - 1987 sa pravidelne zúčastňoval pretekoch tzv. železného muža (trojkombinácia: plávanie, cyklistika, beh).
- V súčasnosti sú jeho záľubami šport, záhradka a akvaristika.

V mene predstavenstva a pracovníkov ZZ LAVEX, ako aj celej lanovkárskej obce prajeme jubilantovi veľa zdravia a pracovných i osobných úspechov. ■

Z činnosti združenia

Jesenné zasadnutie predstavenstva a dozornej rady

Pravidelné zasadnutie predstavenstva a dozornej rady LAVEX – Lanovky a vleky, záujmové združenie na Slovensku, sa za prítomnosti pozvaných hostí z Ministerstva kultúry a cestovného ruchu SR – sekcie turizmu uskutočnilo 26. augusta 2010 v kongresovom centre Aquapark Tatralandia pri Liptovskom Mikuláši.

Rokovanie predstavenstva a dozornej rady otvoril predseda predstavenstva Ing. Ján Gavalier, ktorý po krátkom úvode a privítaní hostí odovzdal slovo riaditeľovi ZZ LAVEX Ing. Miroslavovi Grešovi, ktorý v súlade s programom rokovania vykonal kontrolu plnenia uznesení.

K uzneseniu č. 3/2/2002, týkajúceho sa spoluúčasti ZZ LAVEX na tvorbe legislatívnych a prevádzkových predpisov Miroslav Grešo konštatoval, že okrem účinnosti nového zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach, nadobudla od 15. mája 2010 účinnosť vyhláška č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach, od 15. júna 2010 vyhláška č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a doprave na dráhe, takisto od 15. septembra 2010 nadobudla účinnosť vyhláška č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a vyhláška č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh. Pre oboznámenie sa pracovníkov v prevádzke lanových dráh s uvedenými právnymi predpismi pripravilo ZZ LAVEX v spolupráci s Úradom pre reguláciu železničnej dopravy dňa 27. septembra odborný seminár.

K uzneseniu č. 2/4/2007, ktoré sa týkalo rokovania so SSE-D Žilina vo veci zníženia distribučného poplatku za rezervovaný výkon pre lyžiarske strediská, Miroslav Grešo informoval o tom, že po dohode so zástupcom SSE-D Žilina Ing. Jozefom Minichom sa rokovanie v predmetnej veci uskutočnilo 8. septembra 2010 v Žiline za účasti zástupcov lyžiarskych stredísk – Ing. Nankyho, Ing. Krištofíka, Ing. Staroňa a L. Cisárika.

K uzneseniu č. 2/1/2010, týkajúceho sa školenia lyžiarskej záchrannej služby, poskytol riaditeľ združenia podrobnú informáciu k vypracováva-

nému podnetu na generálnu prokuratúru SR, v ktorom sa navrhuje začať konanie vo veci preskúmania zákona č. 544/2002 Z. z. o Horskej záchrannej službe, nakoľko prevádzkovatelia lyžiarskych stredísk považujú niektoré ustanovenia zákona za kontraproduktívne a obmedzujúce ich práva. Po niekoľkých rokovaniach s právnikom bol vypracovaný podnet, s ktorým boli oboznámení členovia predstavenstva a dozornej rady. Ostatné uznesenia boli splnené.

V ďalšom bode rokovania sa pozornosť venovala príprave XXXIX. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktoré sa uskutočnili v dňoch 28. - 29. októbra 2010 v kongresovom centre Aquaparku Tatralandia. Riaditeľ združenia informoval o podmienkach, ktoré dohodli so zástupcami Aquaparku Tatralandia najmä v otázke cien za ubytovacie a stravovacie služby, ktoré sú na základe dohodnutých podmienok pre ZZ LAVEX prijateľné. Informoval tiež o programe podujatia, ktorý zostáva v tendenciách organizovania tzv. Malých dní lanoviek, teda bez výstavy a začína sa odborným seminárom. Vyzval členov predstavenstva na schválenie témy odborného seminára, ako aj na včasné zaslanie podkladov pre tlačovú konferenciu – nové investície, cenníky prepravného na sezónu 2010/2011, novinky v stredisku a pod. Po krátkej diskusii k odbornému semináru bola schválená téma Nová legislatíva v cestovnom ruchu, keďže od roku 2011 nadobúda účinnosť zákon o podpore cestovného ruchu a v roku 2010 nadobudla účinnosť nová legislatíva v oblasti prevádzkovania lanových dráh.

K programu pre druhý deň podujatia, kedy sa uskutočnilo zasadnutie valného zhromaždenia ZZ LAVEX, predniesol Miroslav Grešo návrh programu rokovania valného zhromaždenia a požiadal členov predstavenstva o zaslanie návrhov na vyznamenanie zasluhujúcich pracovníkov. Program valného zhromaždenia prítomní členovia schválili bez pripomienok.

Riaditeľ združenia v krátkosti informoval členov predstavenstva a dozornej rady o hospodárskych výsledkoch k 31. 7. 2010. Porovnal niektoré ukazovatele s plánovanými a konštatoval, že plnenie úloh je priebežné a uspokojivé. Problémom však zostáva platobná disciplína, nevyrovnané pohľadávky predstavujú sumu vo výške viac ako 55 000 eur. ■

M. G.



39. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov

V kongresovom centre Aquaparku Tatralandia v Liptovskom Mikulaši sa v dňoch 28. a 29. októbra 2010 uskutočnil už 39. ročník tradičného stretnutia zástupcov lyžiarskych stredísk, pracovníkov lanových dráh a lyžiarskych vlekov. Zrejme doznievajúca hospodárska kríza, ale predovšetkým ostatné dve, nie celkom úspešné zimné sezóny, sa podpísali pod relatívne menší počet účastníkov, ktorých neprilákalo nové prostredie konania podujatia, ani krásne jesenné počasie či bohatý program.

Nová legislatíva v cestovnom ruchu

Predpoludnie prvého dňa patrilo zasadnutiu predstavenstva a dozornej rady ZZ LAVEX, na ktoré nadväzoval odborný seminár a tlačová beseda. Téma bola veľmi aktuálna – legislatívne úpravy, ktoré priniesol rok 2010 a ktoré sa bezprostredne dotýkajú subjektov pôsobiacich v cestovnom ruchu. Išlo o zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu, ktorý vstupuje do platnosti 1. januára 2011 a novelizáciu dvoch zákonov z oblasti dráh, a to zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.

Zákon o podpore cestovného ruchu a jeho súčasnú novelizáciu priblížil účastníkom seminára generálny riaditeľ SACR Ing. Peter Belinský, ktorý okrem iného povedal: „Hoci zákon o podpore cestovného ruchu bol schválený iba 3. marca 2010, v súčasnosti je podaný návrh na jeho novelizáciu, a to z dôvodov, že neboli jasné výklady, ktoré sa týkali finančnej doložky k zákonu. Keď zákonodarca tvoril tento zákon, uvažoval o čiastke dva milióny eur na podporu cestovného ruchu. To znamená, že pre celé Slovensko to bolo 64 mil. ešte slovenských korún. Znenie zákona si mnohí vysvetľovali tak, že ak združenie cestovného ruchu vygeneruje nejakú čiastku peňazí, štát je povinný dať takú istú čiastku. Samozrejme, hypoteticky by to mohlo vyzerať tak, že ak niektoré silné združenie dá napríklad miliardu Sk, štát by musel doložiť druhú miliardu. Tento štát však dnes na to, prirodzene, nemá.“

Filozofia výpočtu je taká, že cez tzv. kúpeľné poplatky vieme identifikovať počty prenocovaní na Slovensku, ale iba tie, ktoré sú oficiálne registrované. Narába sa so štatistickým údajom 10 miliónov prenocovaní ročne. Vypočíta sa hodnota jedného bodu prenocovania vydelením 60 miliónov Sk 10 miliónmi prenocovaní. Subjekty, ktoré budú v združení a budú mať v obciach alebo mestách registrované prenocovania, iba tí budú zo zákona oprávnení požadovať od združenia tieto prostriedky.

Preto sa muselo do zákona vstúpiť, teda novelizácia sa týka iba danej finančnej doložky. Táto malá novelizácia je práve v týchto dňoch na medzirezortnom konaní. Súčasne na sekcii cestovného ruchu sa vzhľadom na výhrady zo strany turistických informačných kancelárií, ale aj obcí a miest, diskutuje o väčšej novelizácii. Je to aj o satelitnom účte, lebo bez dobrej databázy, bez dobrých štatistík nevieme dobre argumentovať na ministerstve financií o tom, čo cestovný ruch skutočne Slovensku prináša. Aj do tejto oblasti sa musí vstúpiť. Máme modely z Ra-

kúska, ktoré sú veľmi dobré, niečo je aj v Čechách. Predpokladáme, že zhruba do polroka sa spolu s odbornou verejnosťou táto novelizácia vydiskutuje.“

Novinky v propagácii zimnej sezóny

O aktuálnej činnosti SACR poskytla bližšie informácie o propagácii Slovenska pred zimnou sezónou účastníkom seminára Ing. Beáta Lukáčová. Ťažisko marketingových aktivít SACR pred zimnou sezónou spočíva najmä v propagácii domáceho cestovného ruchu a aktivizovaní našich obyvateľov tráviť zimnú dovolenku, najmä cez zimné školské prázdniny, predovšetkým na Slovensku. Preto sa kampaň zameriava viac na rodiny s deťmi a na mladých ľudí, študentov. Cestovný ruch prešiel do kompetencie ministerstva dopravy, a s tým prichádzajú aj nové myšlienky, nové návrhy a nové možnosti. Jednou z nich je napríklad aj spolupráca so Železničnou spoločnosťou Slovenska, ktorá prichádza s ponukou spoločného produktu dopravy a lyžovania, ku ktorému sa môžu pridať aj poskytovatelia ubytovacích služieb. SACR marketingovú komunikáciu a propagáciu tohto produktu môže tiež veľmi efektívne podporiť aj pomocou internetu, sociálnych sietí, médií, ktoré počujúvajú mladí ľudia. Treba ich osloviť spôsobom ich reči, aby zostali lyžovať na Slovensku.

SACR, prirodzene, zaujímajú aj zahraniční návštevníci, predovšetkým z okolitých krajín – Poľska, Maďarska a Česka. Pre všetky tieto trhy má pripravenú kampaň, samostatne zameranú na daný trh, kde takisto sa oslovujú predovšetkým mladí ľudia a rodiny s deťmi. Sú pripravené aj novinky, napríklad v Poľsku sa začala kampaň v Poznani, novinkou je aj vysielanie spotov vo varšavskom metre. V Českej republike to ide viac formou facebooku a populárnych rozhlasových vysielaní. SACR prišla s novinkou - v spolupráci s kinami Palace Cinema pred premietaním filmu Román pre mužov premietajú pre návštevníkov kín zimné spoty o Slovensku. Vo filme je tiež veľa záberov zo Slovenska.

Na ruskom trhu začala SACR veľkou infocestou pre ruských novinárov a touroperátorov po slovenských lyžiarskych strediskách.



Zľava Ing. Miroslav Grešo, Ing. Viliam Šestina, Ing. Ján Gavalier, Ing. Peter Belinský a Ing. Michal Ševčík

Ing. Roman Tichý z Železničnej spoločnosti Slovensko (ŽSS) v úvode svojho vystúpenia vyjadril úprimné prekvapenie nad existenciou ZZ LAVEX: „Priznám sa, že som vôbec nevedel, že máte také združenie, ktorého členmi je takmer 200 prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk, čo ma veľmi teší...“

Vo svojom vystúpení predstavil spoločný produkt ŽSS a niektorých vybraných lyžiarskych stredísk - Skipass 2010/2011. Pred približne piatimi rokmi po prvý raz zaviedli Skipass Semmering, ktorý bol smerovaný do zahraničia. Bolo to preto, že naša legislatíva a postoje bývalých manažérov boli dosť konzervatívne a nevedeli si predstaviť, že určitou balíčkovou zmluvnou cenou možno zákazníkovi ponúknuť komplexný balík. Až pred dvoma rokmi sa najskôr zaviedol, ako prvá lastovička, takýto skipas vo Vysokých Tatrách, postupne sa to rozšírilo o ďalšie strediská. V tomto roku chceme ponúkať skipas za balíčkovú cenu, v ktorom bude preprava vlakom odkiaľkoľvek na Slovensku do konkrétneho lyžiarskeho strediska plus celodenný skipas v stredisku. Bude to v strediskách Parksnov - Štrbské Pleso, Veľká Rača, Donovaly, Vysoké Tatry - Tatranská Lomnica, Starý Smokovec, Liptovská Teplička, pribudol aj Skipark Ružomberok a Vrátna, teda väčšie lyžiarske strediská. Ceny skipasov sa ŽSS snaží robiť so strediskami tak, aby sa blížila k pultovej cene. Zákazník má tak pocit, že doprava je zadarmo. Keďže cestovný ruch a ŽSS sú už v jednom rezorte, pre podporu cestovného ruchu urobili prvý a dosť výrazný krok - v tejto sezóne rušia vlak na Semmering. Priamy lyžiarsky vlak z Bratislavy ročne prepravil približne 5 - 6 tisíc osôb, prevažne cez víkend, kedy bol denne obsadený 200 - 300 cestujúcimi.

Sekcia cestovného ruchu a ŽSS hľadajú spoločne možnosti, ktorými by sa mohli ľudia dostať aj do menších stredísk. ŽSS ponúkne zľavnený lístok a recipročne očakáva, že aj strediská by na tom nejakým spôsobom participovali. Riešilo by sa to individuálne s každým stre-



Ing. Beáta Lukáčová SACR



diskom zvlášť. Možno by to mohlo zastrešovať aj ZZ LAVEX.



Foto: P. Griš

Účastníci odborného seminára z prednesených referátov získali mnohé informácie

Novelizácie zákona o dráhach a doprave na dráhach

Druhou témou odborného seminára boli novelizácie zákona č. 513/2009 Z. z. a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach spolu s vykonávacími vyhláškami. Táto technická legislatíva je pre prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk veľmi dôležitá. Je to vlastne výchova technicko-prevádzkového manažmentu pre vytvorenie základného produktu zimného cestovného ruchu. Veľkú pozornosť tomu venuje aj ZZ LAVEX, ktoré veľmi úzko spolupracovalo s tvorcami zákona a cestou poradného zboru náčelníkov lanových dráh na Slovensku pripravuje odborný seminár, na ktorom sa prevádzkoví pracovníci bližšie oboznámia s touto legislatívou.

Ing. Viliam Šestina zo sekcie železničných dráh a dopravy na Slovensku oboznámil účastníkov seminára so záležitosťami, ktoré sa týkajú dráh, a tým aj lanových dráh a dopravy na týchto dráhach, ktoré boli v minulom období menené a bolo do nich zasiahnuté veľmi radikálnym spôsobom. Lanové dráhy svojimi technickými podmienkami patria do kategórie dráh a vždy boli riešené v rámci legislatívy, ktorá sa dotýkala systémových dráh.

V roku 2008 MDPT SR ako rezortný príslušný orgán pristúpil k tvorbe v podstate nových právnych predpisov pre činnosti vykonávané v súvislosti s prevádzkou dráh a prevádzkovaním dopravy na dráhach. Bola to najradikálnejšia zmena právnych predpisov od vzniku samostatnej Slovenskej republiky v tejto oblasti. Úloha vyplývala z potreby transformácie právnych aktov Európskych spoločenstiev v EÚ v oblasti bezpečnosti európskeho železničného systému. V rámci týchto legislatívnych zmien bol prepracovaný systém vykonávacích predpisov, ktoré boli zrušené a nahradené novými.

Prijala sa koncepcia riešenia problematiky dráh a prevádzkovania dopravy na dráhe v dvoch samostatných zákonoch, a to zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a zmenách a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Napriek tomu, že tieto zákony sú pomerne nové, zákon č. 513/2009 Z. z. už prešiel prvou novelou, ktorá bola v podstate schválená v prvom čítaní v parlamente a v krátkom čase sa ráta s jej uverejnením a účinnosťou. Táto novelizácia sa využila aj na niektoré úpravy ostatných častí zákona, dotýka sa to napríklad určených technických zariadení, kde sa v podstate zosúladiť znenia tohto záko-

na aj s potrebami, ktoré vyplývajú z vydania vyhlášky o určených technických zariadeniach a potrebné drobné úpravy.

Ing. Viliam Šestina podrobne osvetlil všetky ustanovenia zákona, ktoré bezprostredne súvisia s prevádzkou lanových dráh a jeho vykonávacích predpisov, ktoré majú odlišnú filozofiu, na rozdiel od vykonávacích vyhlášok, ktoré boli samostatne vydané pre železničné dráhy, mestské dráhy a lanové dráhy. Nové vyhlášky nie sú viazané typom dráhy, ale určitým procesom, sú koncipované podľa jednotlivých činností pre všetky dráhy. Doposiaľ boli v roku 2010 vydané štyri vykonávacie vyhlášky. Osvetlil obsah týchto vyhlášok vo vzťahu k lanovým dráham. Paragrafové znenie jednotlivých vyhlášok je spracované tak, že sú tam zahrnuté aj nové technické normy, ktoré platia. Sú to väčšinou nové európske normy, ktoré sa dotýkali podmienok prevádzky lanových dráh a boli už zakomponované v dopravnom a technickom poriadku.

Tlačová beseda takmer bez zástupcov médií

Po odbornom seminári bola na programe podujatia tlačová beseda. Organizátori sa dobre pripravili – zabezpečili účasť odborníkov, ktorí mali referáty na odbornom seminári, zástupcov lyžiarskych stredísk, ktorí boli pripravení zodpovedať na otázky o pripravenosti na novú zimnú sezónu a novinkách v službách stredísk, k dispozícii bola tlačová správa i predstavitelia predstavenstva združenia.

Ak sme v úvode konštatovali, že nižšia účasť zo strany zástupcov lyžiarskych stredísk bola poznačená ekonomickou situáciou po dvoch nie veľmi úspešných sezónach a ekonomickej kríze, tak slabé zastúpenie médií (česť výnimkám) je obrazom biedy našich médií, v ktorých prevažujú bulvárne alebo čisto komerčné témy.

Niektorí novinári prišli, zobrali si tlačovú správu a odišli. Malý počet novinárov, ktorý zostal, dostal veľa cenných informácií o pripravenosti stredísk na novú sezónu, o práci SACR v propagácii doma i v zahraničí, o dôležitých zmenách v legislatíve dotýkajúcej sa podpory cestovného ruchu na Slovensku, o nových zmenách v legislatíve lanovej dopravy, o aktivitách ZZ LAVEX...

Mohli by sme konštatovať, že je to na škodu samotných novinárov, ktorí prichádzajú o námety pre seriózne publicistiku. Hoci sa teraz pred novou zimnou sezónou objavili vo viacerých médiách materiály o zimných strediskách, išlo väčšinou iba o ceny skipasov a komerčnú propagáciu. Je to však aj na škodu postavenia cestovného ruchu na Slovensku. Vo vyspelom svete cestovný ruch predstavuje pre krajinu vysoké percento HDP. U nás nie, napriek vynikajúcim podmienkam! Je to však aj chyba striedajúcich sa vlád, ktoré všetky vo svojich vládnych vyhláseniach hovoria o podpore rozvoja cestovného ruchu, ale prakticky táto podpora je veľmi slabá, ak vôbec nejaká je. Pod túto situáciu sa podpisujú aj médiá, ktoré vážne problémy v rozvoji cestovného ruchu na Slovensku ignorujú.

Zasadnutie valného zhromaždenia s voľbou nového predstavenstva

Valné zhromaždenie členských organizácií otvoril predseda združenia **Ing. Ján Gavalier**, ktorý vysvet-

lil, prečo sa podujatie koná práve v areáli Aquaparku Tatralandia v Liptovskom Mikuláši. "Toto riešenie sme zvolili preto, že máme zámer, už odsúhlasený predstavenstvom, že budúci, jubilejný 40. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov, ktorý je spojený s medzinárodnou výstavou horskej techniky Interlavex 2011, sa bude konať v priestoroch Liptov - Arény, ktorá disponuje veľkými priestormi pre výstavu. Viedli nás k tomu aj problémy a skúsenosti, ktoré sme mali v Permone na Podbanskom. Máme pred sebou novú zimnú sezónu po dvoch rozpačitých sezónach a kladíme si otázku, čo nás očakáva, či kríza bude už prekonaná, či bude prírodný sneh alebo aspoň nízke teploty pre zasnežovanie, aká bude klientela atď. Sú to otázky, ktoré svojou činnosťou ťažko ovplyvníme.

Dnešný 39. ročník Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov v 44-ročnej existencii združenia je závideniehodnou štatistikou, akou sa môže pochváliť málokterá organizácia. Prednávkou bola v Banskej Bystrici konferencia za účasti viacerých významných odborníkov v cestovnom ruchu zo zahraničia. Väčšina prednášateľov zdôrazňovala dôležitosť združovania sa subjektov v cestovnom ruchu. My takéto združenie máme, ide teraz o to, ako budeme pokračovať, aby naše združenie bolo naďalej prínosom pre celú členskú organizáciu. Preto chcem vyzvať všetky členské organizácie, aby iniciatívne dávali návrhy, čo by od združenia chceli, kritizovali to, čo podľa nich združenie robí zle, alebo čo nerobí a malo by robiť."

Ocenenia zaslúžilým pracovníkom

Po voľbe pracovného predsedníctva, návrhovej a volebnej komisie sa udialo tradičné ocenenie zaslúžilých pracovníkov. V tomto roku je to jedenásť pracovníkov a jeden kolektív.

Zlatý odznak za zásluhy o rozvoj lanovej dopravy získali:

Ján Čunderlík – jeden z najstarších lanovkárov na Slovensku, ktorý 2. januára t. r. oslávil životné jubileum 60 rokov. Začínal v lyžiarskom stredisku Turčeká, od roku 1995 pracuje v lyžiarskom stredisku Parksnov Donovaly.

Ján Bulík – v tomto roku oslávil 3. októbra životné jubileum 60 rokov. Je dlhoročným predsedom dozornej rady ZZ LAVEX, túto funkciu vykonáva nepretržite od roku 1998.

Ing. Ladislav Jurdik – osobnosť, ktorá je veľmi dobre známa všetkým, ktorí pôsobia v cestovnom ruchu a, prirodzene, najmä v lyžiarskych strediskách. Životné jubileum 50 rokov oslávil 14. augusta t. r.

Ivan Dzúrik – zamestnanec ZZ LAVEX oslávil životné jubileum 60 rokov 17. novembra t. r. Pracovníkom združenia je od roku 1977. Ako revízny technik sa za 30 rokov podpísal na stovkách revíznych správ, podieľal sa tiež na tvorbe a pripomienkovaní legislatívnych predpisov a noriem, technických noriem, na spracovaní učebných materiálov pre lanovkárov a vlekárov.

Ing. Ján Šimoňák – náčelník azda najpopulárnejšej lanovej dráhy na Slovensku – lanovky na Lomnický štít, oslávil životné jubileum 50 rokov 14. augusta t. r. Od roku 2004 vykonáva funkciu vedúceho prevádzky lanových dráh predtým spoločnosti TLD, dnes spoločnosti TMR, a. s., Vysoké Tatry.



Július Gánoczy – oslávil životné jubileum 50 rokov 16. augusta t. r. V súčasnosti prevádzkuje stredisko Športcentrum v obci Oščadnica. V minulosti veľmi aktívne spolupracoval so ZZ LAVEX, kde najskôr v roku 1995 – 1998 pôsobil v dozornej rade a od roku 1998 v predstavenstve združenia.

Ing. Peter Malina – od roku 1993 pracuje v spoločnosti Tatrapoma, kde od septembra 2009 zastáva funkciu vedúceho oddelenia konštrukcie a technológie. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti jubilea 50 rokov.

Michal Závadský – dlhoročný pracovník Tatrapomy, kde od roku 1979 pracoval ako samostatný technik riadenia akosti výroby, v súčasnosti zastáva funkciu majstra – kooperátora výroby OHDZ. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri životnom jubileu 60 rokov.

Kolektív pracovníkov Tatrallift, a. s., (do 1. 7. 2011 spoločnosť Tatrapoma) - vyznamenanie sa udeľuje pri príležitosti 35. výročia výroby OHDZ typu Tatrapoma. Za 35 rokov kolektív Tatrapomy vyrobil a uviedol do prevádzky viac ako 1 100 lyžiarskych vlekov rôznych typov, 48 lanových dráh a 4 vozíkové dráhy.

Rudolf Weinberger, Lyžiarsky klub Baba Pezínok - dlhoročný člen tohto klubu začínal svoju činnosť v roku 1978 pri podpore pretekárskeho lyžovania v klube a neskôr pri spolupráci so Slovenskou poisťovňou pracoval pri nastavovaní lyžiarskeho viazania. Ocenenie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 70 rokov.

Jozef Fusek, stredisko Pezinská Baba - v lyžiarskom klube jen členom od roku 1983, prešiel viacerými pozíciami pri lyžiarskych vlekoch a po vybavení strediska SPV Kässbohrer sa stal vodičom týchto vozidiel. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti jubilea 60 rokov.

Jozef Markovič - práci na horských dopravných zariadeniach sa venuje od roku 1989 v lyžiarskom stredisku Baba - Pezínok. V súčasnosti pracuje ako obsluha a údržba najmä pri vleku EPV 300. Vyznamenanie sa mu udeľuje pri príležitosti životného jubilea 50 rokov.

Vyznamenania a drobné upomienkové darčeky oceneným odovzdali predseda združenia Ing. Ján Gavalier a podpredseda Ing. Dušan Mikloš.

Správa o činnosti združenia za rok 2009

S činnosťou združenia za rok 2009 prítomných oboznámil riaditeľ sekretariátu **Ing. Miroslav Grešo**. V úvode pripomenul, že do roku 2009 sa vstupovalo s očakávaním, aký ten rok bude. Od januára sa prechádzalo na novú menu, svet sa pripravovalo na globálnu ekonomickú krízu, zimná sezóna 2008/2009 sa skončila s poklesom až 30 % a pred združením stálo organizovanie medzinárodnej výstavy Interlavex. To všetko vyvolávalo určité obavy, ako rok 2009 dopadne. Keď sa vrátíme k priebehu roka, treba konštatovať, že združenie nedopadlo tak zle, dokonca ekonomicky rok 2009 skončilo aktívne a nemuselo sa prísť k nijakým obmedzeniam. Združenie pri celkových nákladoch v roku 2009, ktoré predstavovali 250 886 eur, vyprodukovalo výnosy vo výške 276 379 eur, čím sa dosiahol aktívny hospodársky výsledok 25 487 eur. Keďže všetky členské organizácie dostali podrobnú správu o činnosti združenia za rok 2009, zameral sa vo svojom vystúpení iba na najdôležitejšie činnosti,



Slávnostná chvíľa - ocenenie zaslúžilých pracovníkov

ktoré združenie realizovalo. Ako prvý bod zhodnotil priebeh 12. medzinárodnej výstavy horkej techniky Interlavex. Hoci vzhľadom na rozvíjajúcu sa krízu sa očakávalo, že záujem vystavovateľov môže byť o niečo nižší, opak bol skutočnosťou, zaplnené boli všetky výstavné plochy. Na výstave sa predstavilo viac ako 60 vystavovateľov. Keďže sa vyskytli určité nedostatky, aj z podnetu niektorých vystavovateľov sa predstavenstvo rozhodlo o zmene miesta konania výstavy v roku 2011. Po analýze sa odporučilo, aby sa podujatie konalo v areáli Aquapark Tatrallandia.

Druhou dôležitou problematikou v činnosti združenia bola otázka pripravovanej legislatívy. V roku 2011 má vstúpiť do platnosti zákon o cestovnom ruchu a z hľadiska lanovej dopravy novelizácia zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach spolu s vykonávacími vyhláškami. Preto aj na tieto témy bol zameraný odborný seminár.

Sekretariát združenia sa zaoberal aj poplatkami za rezervovaný výkon elektrickej energie pre lyžiarske strediská, rokovalo sa s pracovníkmi Stredoslovenskej energetiky. Žiaľ, majiteľom SSEZ - distribúcia je francúzska spoločnosť, ktorej politika je definovaná a nie je stavaná na prispôbovanie sa záujmom odberateľov. Jediné, čo bolo z rokovania pre nás zaujímavé, bola informácia, že v závere roka prichádza k zmene poplatku 20 % z maxima rezervovaného výkonu na 5 %. Informoval aj o riešení problematiky záchrany na lyžiarskych tratiach a o školení týchto pracovníkov. Po sťažnosti HS o podozrení, že školíme týchto pracovníkov nezákonne, čím sa združenie dopúšťa trestného činu, v záujme konečného vyriešenia sekretariát zaslal list na Generálnu prokuratúru SR v auguste t. r. Z Generálnej prokuratúry SR sme dostali oznámenie, že podnet bol prijatý a v zákonnej lehote dajú stanovisko, ako sa to bude riešiť.

Po správe dozornej rady o kontrole hospodárenia za rok 2009, ktorú predniesol predseda dozornej rady **Ján Bulík**, bol čas na diskusiu a pripomienky a požiadavky zo strany členských organizácií. Mnohé boli zodpovedané priamo počas diskusie, inými sa bude sekretariát a predstavenstvo zaoberať a o výsledkoch bude informovať. Išlo najmä o problémy nájomných zmlúv na prenájom pozemkov pod lanovkami a lyžiarskymi vlekmí, či nájomná zmluva stačí ako doklad pre stavebné povolenie, skrátenie Dní lanoviek a vlekov na jeden deň, názor z pléna, že na valnom zhromaždení chýbali zástupcovia najsilnejších stredísk, ktoré predstavujú zhruba 45 – 50 % kapacity a čo urobiť, aby sa aj oni dostali do bliž-

šieho kontaktu so ZZ LAVEX, preskúmať možnosti zorganizovania študijného-tematického zjazdu do niektorých lyžiarskych stredísk v zahraničí a pod.

Prof. Ing. Peter Patúš, PhD., z Katedry cestovného ruchu Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici predstavil účastníkom valného zhromaždenia ideový návrh na vydanie Striebornej knihy lanovej dopravy na Slovensku, ktorá by mala širokej verejnosti priblížiť históriu i súčasnosť lanovej dopravy na Slovensku, významné lanovky a vleky, osobnosti histórie i súčasnosti lanovej dopravy, ako aj spomienky niektorých z nich na vývoj v oblasti lanovej dopravy a jednotlivých zariadení lanovej dopravy. Na spracovaní publikácie by sa mali zúčastniť ZZ LAVEX ako garant projektu, ďalej SACR, majitelia a prevádzkovatelia zariadení lanovej dopravy a celý rad ďalších organizácií i orgánov, do pôsobnosti ktorých patrí cestovný ruch a lanová doprava.

Záver zasadnutia patrilo predsedovi volebnej komisie Jánovi Bulíkovi, ktorý prítomných oboznámil s priebehom volieb predstavenstva ZZ LAVEX na nové štyri roky.

Prezentovaných bolo tridsať delegátov, platných volebných lístkov bolo odovzdaných 27. Podľa počtu získaných hlasov boli zvolení: Ing. J. Gavalier, J. Suriňak, Ing. D. Mikloš, J. Bulík, M. Sumka, J. Cisárik, Ing. L. Jurdík, P. Skovajsa, Št. Želasko, Ing. L. Mačičák, a J. Gánoczy.

Predseda návrhovej komisie **Ing. Peter Nanky**, predseda poradného zboru náčelníkov lanových dráh, predniesol návrh uznesenia z valného zhromaždenia členov ZZ Lanovky a vleky LAVEX na Slovensku, ktoré sa konalo 29. októbra 2010 v Aquaparku Tatrallandia v Liptovskom Mikuláši pri príležitosti 39. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov:

Na svojom zasadnutí valné zhromaždenie členov ZZ LAVEX na Slovensku:

Berie na vedomie:

- voľbu členov pracovného predstavenstva, volebnej, mandátovej a návrhovej komisie;
- odovzdanie vyznamenaní zaslúžilým pracovníkom;
- prednesenú správu o činnosti ZZ LAVEX za rok 2009 prednesenú riaditeľom Ing. Grešom;
- informáciu o výsledkoch rokovania ohľadne problematiky odberu elektrickej energie.

Schvaľuje:

- správu dozornej rady o kontrole hospodárenia a účtovnej uzávierke za rok 2009, ako aj rozdelenie zisku podľa uznesenie predstavenstva do dňa 28. 10. 2010;



- schvaľuje výsledky volieb do predstavenstva a dozornej rady v zmysle správy mandátovej a volebnej komisie.

Ukladá:

1) v rámci finančných možností ZZ LAVEX pokračovať v aktívnej činnosti v medzinárodnej organizácii OITAF;

2) sekretariátu ZZ LAVEX a predstavenstvu spolupracovať s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pri novelizácii legislatívy v oblasti cestovného ruchu, zákona o dráhach a jeho vykonávacích vyhlášok;

3) pokračovať v riešení problému školenia pracovníkov lyžiarskej záchrannej služby cez podnet na Generálnej prokuratúre, prípadne vyriešiť tento problém tak, ako sa spomínalo;

4) zaoberať sa detailne všetkými diskusnými príspevkami a námietkami z tejto diskusie preniesť do ďalšej činnosti sekretariátu, predstavenstva a odborných komisií.

Samozrejme, predstavenstvo na základe týchto diskusných príspevkov prijíma úlohy pre seba a sekretariát ZZ LAVEX. Návrh uznesení bol schválený všetkými prítomnými delegátmi.

Ing. Ján Gavalier poďakoval za návrh na uznesenia, ktoré boli jednohlasne prijaté. Na záver zasadnutia povedal: „Dospeli sme k záveru nášho dnešného valného zhromaždenia členskej základne ZZ LAVEX. Keďže sme na prahu novej zimnej sezóny, chcem popriať všetkým strediskám najmä veľa prírodného snehu, aby sme nemuseli bojovať s energetikmi, veľa solventných návštevníkov, aby sme mohli konštatovať, že sa to prelomilo a že táto zima už skutočne bola iná, ako tie predchádzajúce. Záujmovému združeniu LAVEX prajem ešte veľa plodných úspešných rokov do ďalšej spolupráce, aby sa mohla konštatovať spokojnosť zo strany členskej základne, pribúdanie členov združenia a zaznamenať, že sa urobil krok vpred a ideme ďalej. Zostať stáť je veľmi zlé a v cestovnom ruchu je to nemožné - kto v tomto odvetví nenapreduje, čaká ho úpadok! Dovozenia na ďalšom valnom zhromaždení, na medzinárodnej výstave Interlavex 2011 v rámci 40. ročníka Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov.

-red-

ZUSAMMENFASSUNG

Am 28. und 29. Oktober 2010 fanden im Aquapark Tatralandia in Liptovský Mikuláš die 39. Tage der Seilbahnen und Skilifte statt. Das Programm bezog ein Fachseminar über die Neufassung der Gesetze über die Unterstützung des Tourismus und der Gesetze über Seilbahnen sowie eine Generalversammlung der Mitgliedsorganisationen des Interessenverbandes LAVEX ein.

SUMMARY

On October 28 and 29, 2010, the 39th Days of Cableways and Ski-lifts took place in the Aquapark Tatralandia in Liptovský Mikuláš. The programme included an expert seminar about the amendment of the laws on the support of tourism and the laws on cableways as well as a general meeting of the member organizations of the interest association LAVEX.

Zo života našich stredísk

História zasnežovania na Štrbskom Plese

S rozvojom cestovného ruchu a kúpeľníctva na Štrbskom Plese sa rozvíjalo aj lyžovanie vo všetkých formách. Bežecké a zjazdové lyžovanie tvorili súčasť nielen turistických aktivít, ale spolu so skokmi na lyžiach sa dostalo až na vrcholovú úroveň. V roku 1935 sa na Štrbskom Plese konali preteky FIS v behoch a skokoch na lyžiach. Dobré zvládnuté preteky položili predpoklady pre ďalší rozvoj turizmu. V priebehu 2. svetovej vojny, v roku 1943, vyrástol na svahu Predného Soliska prvý lyžiarsky vlek v Tatrách.

Veľkou zmenou pre Štrbské Pleso bolo rozhodnutie medzinárodnej lyžiarskej federácie FIS zorganizovať v roku 1970 v najvyššie položených tatranskej osade majstrovstvá sveta v severských disciplínach. Január a február boli veľmi skúpe na sneh. Organizátorov trápil nedostatok snehu, ich obavy vyriešilo sneženie tesne pred samotnými pretekmi. Táto skúsenosť, danosti (nadmorská výška), ako aj fakt, že Štrbské Pleso bolo tréningovým strediskom pre športovcov krajín vtedajšieho socialistického bloku, rozhodli o investícii do technického zasnežovania.

V zimnej sezóne 1972/73 sa už zasnežoval skokanský mostík P-70 a bežecký okruh v dĺžke asi 1,5 – 2 km. Išlo o vysokotlakový systém. Voda sa čerpala zo Štrbského plesa, na brehu ktorého bol odborný objekt s vysokotlakovým čerpadlom. V trase značeného chodníka bolo zakopané potrubie, ktorým sa voda dostávala k hydrantom pri nohe a na doskočisku mostíka, bežeckej trati a do kompresorovne, kde sa používala na chladenie dvojstupňového kompresora. Zasnežovanie sa predovšetkým využívalo v mesiacoch október a november, kedy výborné klimatické podmienky (mráz a nízka vlhkosť) umožňovali zasnežiť skokanský mostík na tréning skokanov. Bolo to prvé technické zasnežovanie na Slovensku a, pravdepodobne, aj vo vtedajšom Československu.

Rozvoj zjazdového lyžovania podporilo vybudovanie dvojmiestnej sedačkovej lanovej dráhy na Solisko, ktorá nahradila lyžiarsky vlek z roku 1943, ako aj Svetový kongres Interski, ktorý sa konal na Štrbskom Plese v roku 1975. Zasnežovanie zo skokanských mostíkov sa začalo využívať na výrobu snehu pre lyžiarsky svah Interski. Používali sa delá československej výroby značky Šumavan, ktoré sa začali využívať v zime 1985/86.

Organizovanie Svetovej zimnej univerziády v roku 1987 prinieslo nákup snežného dela z firmy Lenko, kto-

ré zmenilo názor na zasnežovanie zjazdoviek. Možno povedať, že to bol začiatok technického zasnežovania na zjazdových tratiach. O rok neskôr sa po ľavej strane svahu inštalovalo potrubie na podperách, z ktorého sa po skončení zasnežovania musela voda vypustiť. Zasnežovanie svahu Interski prinieslo aj nové poznatky. Sneh na svahu sa pomalšie roztápal ako prírodný sneh, voda zo snehu už nemala takú veľkú silu vytvárať eróziu. Vlhkosť v zemi zostávala dlhšie, čo malo priaznivý vplyv na rastlinstvo na svahu.

Nároky na kvalitu lyžiarskych tratí a ich upravenosť vyvolala aj zmenu názorov na funkciu zasnežovania, teda z funkcie dosnežovania na zasnežovanie. Zmenil sa aj postoj k týmto technickým zariadeniam.

V roku 1996 sa začalo realizovať zasnežovanie, ktorého úlohou bolo zabezpečiť sneh na zjazdovke Interski a Esičko. O rok neskôr sa realizovala čerpacia stanica v Esičku a zasnežovanie na zjazdovke Solisko. Ukončenie tejto etapy zasnežovania bolo na zjazdovke tzv. Spojka, kde do čerpacej stanice v Esičku sa dovedli dve vetvy zasnežovania.

Obavy z toho, že zasnežovanie môže spôsobiť úbytok hladiny Štrbského plesa, sa nepotvrdili. Stavebnému povoleniu predchádzalo vodoprávne konanie. Podľa dlhodobých meraní Slovenského hydrometeorologického ústavu ešte pred začatím zasnežovania boli zaznamenané výkyvy hladiny Štrbského plesa o niečo viac ako jeden meter.

Od obdobia, kedy sa začala zasnežovať zjazdovka Solisko, zvýšila sa úroveň úpravy jednotlivých zjazdoviek. V minulosti sa často lyžiari, osobitne pri nedostatku snehu na zjazdovke, pohybovali v poraste kosodreviny. Sneh na svahoch Soliska bolo prírodný a často odvíjaný západným vetrom. Terénne zlomy (prahy) boli vydreté a často ľadové. Aj pri dostatku snehu sa nedal udržať na zjazdovke. Hromadil sa v kosodrevine, kde potom lyžovalo viac ľudí ako na svahu. Na ochranu kosodreviny zjazdovú trať ohradzovali plôtkami, ktoré pri snežení a vetre boli zafúkavané a stávali sa potenciálnym zdrojom úrazov lyžiari. V miestach, kde najviac fúkalo, boli postavené veľké snehové zábrany, ale ani to nepomáhalo udržať sneh na zjazdovke. Všetky problémy pomohlo vyriešiť zasnežovanie, kde na základe skúseností a poznania svahu pri projektovaní rozvodov vody sa rozmiestnili hydranty. Obavy z toho, že technický sneh skráti vegetačné obdobie rastlín na zjazdových tratiach a že bude rastlinstvo vymierať, sa nepotvrdili. Technický sneh na lyžiarskych svahoch sa topí pozvoľna, nespôsobuje erózie a často sa roztopí skôr ako prírodný sneh nafúkaný na záveterných miestach budov na vrcholovej stanici.

Skutočnosť, že dobre upravená zjazdovú trať udržiava ľudí na lyžiarskych svahoch a v značnej miere klesá lyžovanie v kosodrevine, presvedčil prevádzkovateľa, že pri výstavbe novej zjazdovej trate Furkota sa hneď riešilo aj jej zasnežovanie. Toto sa realizovalo v roku 2009.



Letné aktivity V SKI PARKU Ružomberok

Turistické stredisko Ski Park Ružomberok, ktoré od zimnej sezóny 2010/2011 ponese názov Ružomberk – Malinô Brdo s podtitulom Ski&Bike, odštartovalo tohtoročnú letnú sezónu 15. mája 2010 otvorením Bike Parku. Od 12. júna sa začala denná prevádzka, odkedy 8-miestna kabínková lanovka premávala každý deň od 8.30 do 16.30 h v polhodinových intervaloch.

Okrem už tradičnej atrakcie – jazde na horskej kolobežke, rozšírilo stredisko ponuku adrenalínových aktivít o novo vybudovaný Specialized Bike Park Malinô Brdo. Prvá fáza výstavby jedného z najmodernejších bike parkov na Slovensku bola ukončená v auguste 2009, v tomto roku pribudli v parku ďalšie prepojovacie úseky medzi existujúcimi trasami. Celkom si táto investícia vyžiadala približne 70 tisíc eur.

K dispozícii sú tri základné trasy odstupňované podľa náročnosti. Najťažšia, downhill jazdovka, spĺňa aj medzinárodné kritériá a v dĺžke 2 200 m prekonáva výškový rozdiel približne 400 m. Okrem trás pre jazdové bicyklovanie sú súčasťou parku aj úseky vhodné pre jazdu na horských terénnych kolobežkách. Bicykel, resp. kolobežku na štart pohodlne vyvezie kabínková lanovka. V prípade, že návštevník nedisponuje špeciálnym zjazdárskym bicyklom, v údolnej stanici lanovky sa nachádza požičovňa značkových bicyklov a vybavenia firmy Specialized.

Vyznávači súťažného zjazdového bicyklovania sa mohli tešiť z 3. ročníka pretekov King of Downhills, ktorý sa uskutočnil v auguste 2010 a z celosezónneho seriálu – Specialized Bike Liga, ktorej prvé dve zo štyroch kôl prebehli v mesiaci jún. V stredisku sa uskutočnil aj Moravsko-slovenský DH CUP – štvrté kolo týchto pretekov sa usku-



Preteky motokárov na Malinom Brde

točnilo v prvom júnovom víkende, v strede júla si tu zmerali výkonnosť najlepší jazdci v rámci majstrovstiev Slovenska v downhill.

V tohtoročnej letnej sezóne sa rozbehla aj spolupráca so strediskom Jasná - Nízke Tatry, keď určité typy lístkov platili v oboch bike parkoch.

V tesnej blízkosti areálu Ski Park sú aj dve dráhy na lezenie – Tarzanie. Na vodnej nádrži Hrabovo si návštevníci mohli vyskúšať vodnú atrakciu – aquazorbing. Naopak, v hornej časti strediska na Malinom Brde, si prišli na svoje milovníci loptových hier a lukostrelby, k dispozícii mali požičovňu športových potrieb a ihriská vhodné na nohejbal, volejbal a tenis.

Rovnako ako v zime, aj počas letnej sezóny si mohli držiteľia Liptov Region Card uplatniť 20 % zľavu na vybrané typy lístkov na kabínkovú lanovku.



Stanica kabínkovej lanovky na Malinom

Výťah na Chvatimechu oslavuje

Nedávno uplynulo 55 rokov od začiatku prevádzky v súčasnosti najstaršej sedačkovej lanovky.

Na Chvatimechu ju postavili milovníci lyžovania a turistiky. Boli to zväčša zamestnanci Strojární Piesok a Železiarni v Podbrezovej. Nejednen z nich aktívne pôsobil v Telovýchovnej jednote Piesok.

Celý nápad postaviť lanovku v tomto krásnom kúte Veporských vrchov sa zrodil za kuriózných okolností. Gabriel Ťatliak, vtedajší šéfkonstruktér piesockých strojární a všestranný športovec, si na Chopku poranil koleno. Gáborovi, ako ho jeho priatelia nazývali, počas liečby skrsla v hlave myšlienka postaviť dopravné zariadenie, ktorým by sa lyžiari vyviezli na svah pohodlne, bez potreby odopínať si pred nástupom lyže.

Stavať sa začalo v roku 1953. Po zameraní 560 metrov dlhej trasy, výrube pásu lesa na základe získaného povolenia z Okresnej lesnej správy v Brezne, prišla ďalšia úloha – betónovanie základov budúcich staníc a päťiek budúcich podpier. Práca to nebola ľahká. Betón sa miešal ručne a na miesto sa vynášal vo vedrách. Stavalo sa v náročnom strmom teréne. Veď priemerný sklon trate lanovky je 46,14 %. Neskôr brigádnikom uľahčovala prácu provizórna nákladná lanovka. Ruku k dielu pridal aj učni z Odborného učilišťa Piesok. Rovnako ako ostatní, bez nároku na odmenu. Mnohí z brigádnikov si dodnes spomínajú aj na nesenie viac ako trištvrté tony ťažkého vrätného kolesa – lanáča k vrcholovej stanici dvadsiatimi brigádnikmi na troch rovnobežne upevnených tyčiach.

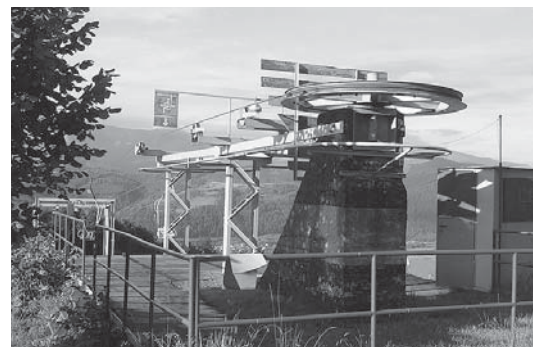
Dňa 12. februára 1955 bola lanovka uvedená do prevádzky. Tým sa však výstavba Lyžiarskeho strediska detí a mládeže neskončila. Postupne sa v stredisku vybuďovali ubytovacie kapacity pri údolnej stanici lanovky. Pri vrcholovej stanici to boli lyžiarska chata (neskôr pomenovaná Bernardín), tri lyžiarske vleky a večerné osvetlenie.

Konečná dĺžka zjazdovky presiahla dva kilometre. Takto stredisko nadobudlo dnešnú podobu. V 70. a 80. rokoch tu lyžovali budúce osobnosti bieleho športu: zjazdárka Lucia Medzihradská – účastníčka ZOH, Dagmar a Soňa Kuzmanové, bratia Gondokovci, Milan Sekelský a ďalší.

Žiaľ, po roku 1989, už Chvatimech nedokázal udržať krok s modernými strediskami v okolí, akými sú Mýto pod Ďumbierom či Tále. V roku 1996 lanovka stratila oprávnenie prepravovať osoby.

Lyžiarske stredisko si v roku 2003 vzal do prenájmu Róbert Hauer. S veľkými cieľmi sa kúsok po kúsok pustil do obnovy celého strediska vrátane chaty Bernardín (pôvodná bola zbúraná na jar 2009, v súčasnosti prebieha výstavba novej). Jednou z priorit je aj sprevádzkovanie historickej lanovky pre verejnosť. Toto horské dopravné zariadenie môže v súčasnosti prepravovať len náklad a obsluhu. Uvažuje sa o spolupráci s blízkou Čiernohronskou železničkou – ďalšou technickou pamiatkou. Napokon, technických pamiatok je v blízkom okolí neúrekom: vodojem s valcovitou vežou v areáli bývalých Strojární Piesok postavený v roku 1906, časť liatinového mosta z roku 1810 – prvého vyrobeného v habsburskej monarchii, najstaršia vysoká pec na Slovensku z roku 1795 v lokalite Tri vody neďaleko Osrbli.

V roku 2006 lanovka získala certifikát od Prvého



Vrcholová stanica jubilujúcej lanovky Chvatimech

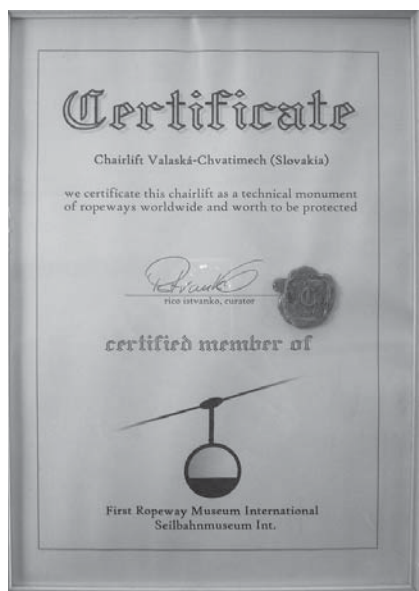


Dobová fotografia zo začiatku premávky lanovky

medzinárodného múzea lanových dráh v Berlíne, ktorý deklaruje jej jedinečnosť. V súčasnosti myšlienka opätovne sprevádzkovať lanovku pre turistov a lyžiarov je ešte silnejšia. K skôr narodeným sa pridávajú mladí nadšenci nielen z blízkeho okolia, ale aj z rôznych kútov Slovenska. Na brigádach obnovujú nátery či kosia porast na trase lanovky...

Na záver spomenieme aspoň niekoľko mien: Ing. Július Starke, Jozef Kamaráš, Ladislav Vlado Králik, Štefan Mráz, Vojtech Víchr a mnoho ďalších, ktorí sa na stavbe tohto horského dopravného zariadenia nielen podieľali, ale jeho údržbe obetovali množstvo svojho času. Práve im patrí veľká vďaka za to, že sa táto jedinečná lanovka dožíva takého úctyhodného veku.

Ján Palinský



Lanovka v roku 2006 získala certifikát

Doppelmayr®

Národný symbol Singapuru

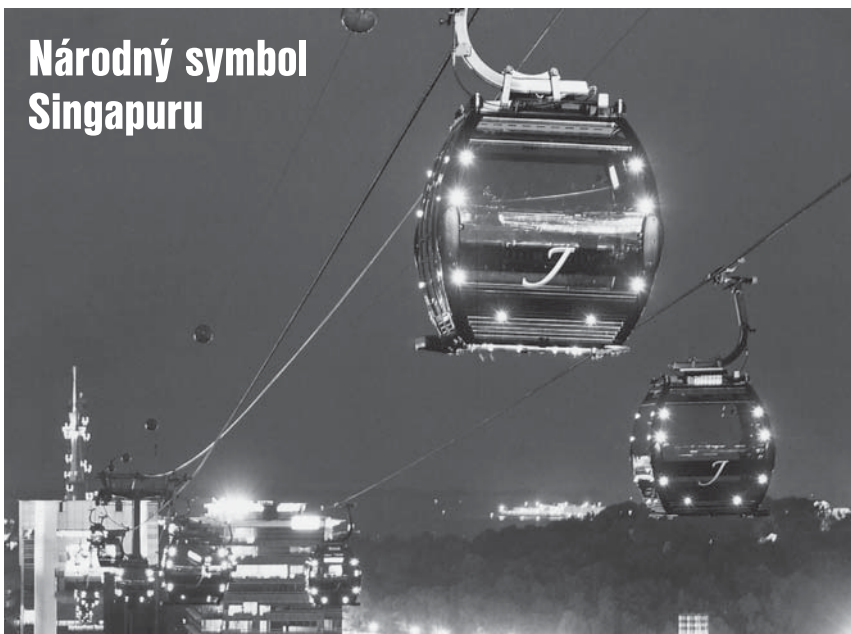


Foto: Doppelmayr

Ako šperky sa v noci ligocú LED-svetlá gondol, z čoho vzišlo aj pomenovanie Jewel Ride. Kabíny garážujú v koncových staniách

Po 35-ročnej prevádzke doslúžila v Singapore lanová dráha, ktorá zabezpečovala spojenia medzi pevninou a rekreačným ostrovom Sentosa. Spoločnosť Doppelmayr ju nahradila supermodernou lanovou dráhou 8-MGD.

Pri jej uvedení do prevádzky ju výkonná riaditeľka skupiny Mount Faber Leisure Group Ms. Susan Tehju označila za národný symbol Singapuru. Pôvodná dvojlánová dráha Von Roll z roku 1974 napriek viacerým renováciám už nestačila prepraviť vysoký počet návštevníkov Singapuru. Mesačne totiž do Singapuru prichádza až milión návštevníkov, pričom mnohí z nich chcú ísť do rekreačných zariadení na Sentose.

Nová lanová dráha má tri stanice. Poháňacia stanica sa nachádza na Mount Faber, zelenom kopci na pevnine. Medzistanica je na 15. poschodí výškovej budovy Harbour From Tam, kde je nákupné centrum Vivo City, s prepojením na metro, početnými autobusovými zastávkami a východiskom prepravného zariadenia Monorail Sentosa-expres. Stanice bývalej dráhy boli prebudované. Na spolahlivé betónové piliere osadili oceľové konštrukcie. Pulau Selegu Tower na pobreží Sentosy narástla z 85 m na 115 m.

Lanovka je vybavená gondolami s hlbokými panoramatickými oknami a sklápacími sedadlami. Pre večerné Sky Dining môžu byť do kabíny bez

väčších nákladov inštalované stoly. Sedemhviezdičková VIP kabína je zvnútra i zvonka osadená Swarovského krištálmi, má sklenenú podlahu, kožené sedadlá, mini bar a ďalšie vybavenie.

Počas montážnych prác pre účely ťahania lana museli uzavrieť prístav. Spolu s dopravným lanom boli osadené dve uzemňovacie láná, jedno pre výstražné letové body, druhé na prenos údajov.

Veľká pozornosť bola venovaná bezpečnosti prepravovaných návštevníkov. V prípade poruchy by štandardné vyprošťovanie nad vodou nebolo možné. Pre krajný núdzový prípad bol na základe spolupráce so singapurskou armádou vyvinutý záchranný kôš, ktorý sa pomocou vrtníka privezie ku kabíne. Navyše, Doppelmayr vytvoril na vzdušnej báze cvičné zariadenie s dvoma podperami, originálnymi lanami a originálnou kabínou, aby tak umožnil pravidelný nácvik záchrannej akcie.

Technické údaje

8-MGD Jewel Cable Car Ride

Prepravný výkon	2 800 os./h
Čas jazdy	8,1 min.
Jazdná rýchlosť	5 m/s
Počet gondol	93+1
Interval	10,3 s
Prevýšenie	46 m
Podpery	9
Pohon	na pevnine
Napínanie	Sentosa



Niektoré nové pozoruhodné zariadenia

Spoločnosť Doppelmayr/Garaventa kladie veľký dôraz na efektívnu inováciu. Každé jej zariadenie možno nazvať unikátom, a to preto, že sú upravené podľa želaní zákazníkov. Zákazníci sformulujú cieľ a potom už tím firemných inžinierov nájde správny spôsob realizácie. Aj preto pre veľkosť, dizajn či nezvyčajný spôsob vlastnej realizácie vzbudzujú osobitnú pozornosť nielen u návštevníkov zariadenia, ale aj u odborníkov. Pre ilustráciu uvádzame v skratke niektoré údaje o nových nevšedných zariadeniach.

Veľkomestská lanovka Koblenz

Výkonnú lanovú dráhu 3S-BUGA uviedli do prevádzky 4. júla 2010 a je určená pre známe porýnsko-falcké záhradnícke podujatie Bundesgartenschau.

Trasa lanovky vedie ponad rieku Rýn, prepravný výkon je 7 600 osôb v oboch smeroch - pre dlhú trať nad vodou vyvinuli nový koncept vyprázdnenia kabín, vďaka ktorému je záchranná vyprostovacia lanovka nepotrebná. Systém zabezpečuje, že kabíny môžu za všetkých okolností dôjsť do stanice.

Prevádzkovateľom lanovky je firma Doppelmayr, prevádzku ukončili 4. októbra, pričom znovu bude obnovená počas podujatia BUGA. V rokoch 2012 a 2013 bude v prevádzke od apríla do októbra.



Lanovka 3S-Buga nad riekou Rýn

Technické údaje

Lanovka 3S-BUGA Koblenz

Prepravný výkon	7 600 os./h
Čas jazdy	4,0 min.
Jazdná rýchlosť	4,5 m/s
Kabíny pre 35 osôb	18
Interval	33,3 s
Šikmá dĺžka	890 m
Prevýšenie	112 m
Podpery	2
Pohon	vrchol. st.
Napínanie	údol. st.

Svetový rekord - kyvadlové lanovky na výstavbu elektrárne

Technicky pozoruhodné sú aj lanovky na prepravu ťažkotonážnych nákladov, ktoré spoločnosť Doppelmayr/Garaventa vybudovala v švajčiarskych Alpách pre výstavbu 1 000 mW prečerpávajúcej vodnej elektrárne Limmern v Glarner Hochgebirge.

V máji 2010, ani nie pol roka po uvedení do prevádzky prvej, bola ukončená výstavba aj druhej lanovky. Obe sú konštrukčne rovnaké. Zo základného inštaláčného miesta Tierfehd (800 m n. m.) bolo potrebné dostať sa na vyššie položené staveniská. Preto boli postavené kyvadlové lanov-

ky Bauseilbahn 1, vhodná pre náklad do 40 ton a Bauseilbahn 2 do 30 ton. Pracovníci majú k dispozícii na každej lanovke 40-miestnu kabínu. Vo vrcholovej stanici Bauseilbahn 1 sa materiál prekladá na špeciálne nákladné vozidlo, odtiaľ ide cez podzemnú chodbu k trom km vzdialenej údolnej stanici Bauseilbahn 2. Druhá stavebná lanovka spája údolnú stanicu (1 711 m) s priestorom Muttental ležiacom v nadmorskej výške 2 500 m. Popri stavebných strojoch a stavebnom materiáli bolo potrebné prepraviť 500 000 ton kameňa, ktorý sa použije na stavbu priehrady. Po ukončení stavebných prác sa lanovky opäť demontujú.



Svetový unikát - kyvadlové stavebné lanovky

Technické údaje

	Bauseilbahn 1	Bauseilbahn 2
Prepravný výkon	100 t/h	100 t/h
Úžitková hmotnosť	25 až 40 t	25 až 30 t
40-miestna kabína	1	1
Štyri nosné lana	90 mm	90 mm
Ťažné laná - horné	58 mm	58 mm
- dolné	30 mm	35 mm
Čas jazdy	7,1 min.	6,4 min.
Jazdná rýchlosť	5,0 m/s	5,0 m/s
Šikmá dĺžka	1 922 m	1 771 m
Prevýšenie	1 051 m	596 m
Podpery	2	5
Pohon	vrchol. st.	vrchol. st.
Menovitý výkon	1 150 kW	1 160 kW
Napínanie fixné	údol. st. + vrchol.st.	-
Napínanie nosného lana	-	údol. st.



Nové zariadenie, modernizácia a zvýšenie bezpečnosti jestvujúcej lanovej dráhy

Väčšina úvah prevádzkovateľov lyžiarskych stredísk sa v oblasti lanových dráh dotýka uvedených troch bodov. Aktuálne vydanie časopisu LAVEX-Info, ktoré práve držíte v rukách, ponúka nahliadnutie zblízka do všetkých troch oblastí. Predstavujeme SLD Multix 6 Furkota Štrbské Pleso, ukážeme niekoľko príkladov modernizácie lanových dráh s maximálnym využitím jestvujúcej infraštruktúry a v pokračovaní seriálu Poma – servis priblížime otázku bezpečnosti v podobe inštalácie zachytávača poháňacieho lanového kotúča. Súčasne ďakujeme za priazeň, spoluprácu i čas venovaný čítaniu dvojstránky Poma v uplynulom roku a v novom roku 2011 sa tešíme na ďalšiu spoluprácu. Verím, že opäť príjemne prekvapíme zaujímavými článkami zo sveta lanových dráh Poma.

Poma – Multix 6 Solisko/Furkota

Jedno z najatraktívnejších vysokotatranských miest je nepochybne tiahly južný svah Predného Soliska zbíhajúc k Štrbskému Plesu. Vidieť odtiaľ kus nádhornej horskej krajiny, v lete či v zime prichádzajú sem dobiť si batérie pohody tisícky návštevníkov. Lyžiari tu od sezóny 2009/10 oceňujú novú zjazdovku a komfort prepravy na šesťmiestnej odpojiteľnej sedačkovej lanovke typu Multix 6 spoločnosti Poma.

Každý pozná vzrušenie z niečoho nového, čo má prísť, čoho sa môžete dotknúť, čo chcete spoznať a vyskúšať. Po podpise zmluvy s klientom to bola jasná správa - do Tatier príde kráska - lanovka, ktorá je z výkladnej skrine francúzskeho konštruktéra. Zároveň však bolo od počiatku zrejmé, že vzhľadom na konfiguráciu tatranského terénu a neexistenciu prístupových ciest k budúcim staniciam, to s ňou nebude vôbec ľahké. Nuž, s ktorou krásavicom je to len o promenádovaní sa?

Technologické prvky tvoriace kinematický reťazec hlavného a núdzového pohonu sú umiestnené v krytej nadzemnej strojomí poháňacej stanici. Hlavný pohon zabezpečuje osvedčený jednosmerný elektromotor spojený kardánovým hriadeľom s trojstupňovou planétovou prevodovkou.

Systém núdzového pohonu je z hľadiska obsluhy krajne jednoduchý, rýchly a prepracovaný. Tvorí ho asynchronný elektrický motor v zostave motor prevodovky riadený frekvenčným meničom, ktorý prostredníctvom ozubeného venca inštalovaného na poháňacom lanovom kotúči zaisťuje požiadavku na evakuáciu cestujúcich z trate. Celá operácia uvedenia lanovky do chodu s núdzovým pohonom netrvá viac ako

5 - 7 minút, čo je v podstate čas nevyhnutný na zahriatie náhradného prúdového zdroja v prípade výpadku napájania z elektrickej siete. Disponibilita núdzového pohonu je zvýšená aj možnosťou mechanického odpojenia poháňacieho lanového kotúča zo záberu s hlavnou prevodovkou.

Stanice Multix sú o niečo kratšie v porovnaní s predchádzajúcou generickou stanicou Satellit vďaka efektívnejšiemu spravidovaniu sústavy synchronizačného zariadenia a kratšej rampe zapínania a vypínania. V oblúku stanic je aplikované spoľahlivé riešenie pohonu posunu vozňov prostredníctvom kónických ozubených kolies (teda žiadne klinové remene, ani reťaze). Hydraulický systém napínania dopravného lana je integrovaný do poháňacej stanice. Rozsah pojazdu napínacieho voza predstavuje tri metre, čo je dostatočné na kompenzáciu zmeny prevádzkového zaťaženia, ako aj celkového bežného predĺženia dopravného lana do úrovne funkčného zdvihu. K dispozícii je aj dodatočný zdvih v pevnej vratnej stanici realizovateľný premiestnením ukotvenia styčnice vratného lanového kotúča pomocou špeciálneho náradia. Potreba fyzického skrátenia lana sa týmto značne oddialí, čo je nielen ekonomickou, ale aj osobitnou technickou výhodou v ťažkom teréne.

Novinkou je inštalovaná funkcia ZenIS, ktorá umožňuje testovať brzdný systém, hlavný pohon i núdzový pohon pri rôznych prevádzkových zaťažovacích stavoch bez použitia fyzického skúšobného bremena. Princíp spočíva v automatom riadenej aplikácii núteného konštantného, protichodného alebo poháňajúceho, krútiaceho momentu.

Stanice sú chránené celkovým opláštením, s dymovým presklením priečelí a hornej časti bočného opláštenia, s lazurovaným borovicovým obkladom spodnej časti bočného oplášte-



Pohľad na trasu lanovky a zjazdovku

nia a nosných podhládov umožňujúcim pracovníkom prevádzkovej obsluhy prístup aj do dolného poschodia stanice za účelom údržby. Farebný výraz staníc bol zvolený jednak s ohľadom na okolitú prírodu a jednak, aby bol v prípade hornej stanice zladený s existujúcimi blízkymi objektmi – chatou pod Soliskom a hornou stanicou odpojiteľnej štvorsedačky typu Phoenix, ktorú sem Poma dodala v roku 2002.



Údolná poháňacia stanica

Nastupovanie cestujúcich v priestore poháňacej stanice je tangenciálne, vystupovanie v priestore vratnej stanice je v oblúku stanice, kolmo na os trate, čo je na slovenských lanovkách raritou, ktorú lyžiari vďaka posilnenému značeniu zvládali.

V úvode zmienené špecifikum ťažkej morfológie prinášalo počas celej výstavby extrémne náročné situácie, nevyhnutnosť ustavičného geodetického premeriavania už zameraných bodov pre nestabilný terén, obtiažnosť vývozu



Posledná preprava materiálu vrtuľníkom 17. 10. 2009

technologického zariadenia staníc, pri ktorom sa ekonomická dilema rozhodla v prospech pozemnej prepravy, vzhľadom na hmotnosť a rozmery zariadenia, priebežnosť expedícií a montážnych prác. Angažovať na mnohé týždne vrtuľník s nosnosťou vyššou ako päť ton by bolo finančne neprijateľné.

Stará dobrá česká technika Tatra T 148 valník a oplénová súprava v spojení so železnými nervami šoférov banskobystrickej firmy Danko náročnú úlohu desiatok adrenalinových jász s nákladom, ktorý sa za žiadnych okolností nesmel poškodiť, zvládla.

Trasa vývozu bola jedinou možnosťou – z Areálu snov (1 380 m n. m.) najprv po zjazdovke svahu Esíčko alebo častejšie Interski za pomoci ukotveného lanového vrátka, ďalej po zjazdovke Solisko za pomoci lesného traktora či bagru ku chate pod Soliskom do výšky 1 840 m n. m. K priestoru poháňacej stanice (1 550 m n. m.) trasa odbočovala po novovybudovanej spojnici cez kosodrevinový porast. Nebolo to zďaleka jednoduché, pretože vo svahu aj krátky dážď zminimalizoval adhéziu a znamenal prestoje, nehovoriac o snehu.

Áno, čerstvý sneh do hrúbky 60 cm, ktorý pokrýval hory v polovici októbra 2009 (návštevníci veľtrhu Interlavex na Podbanskom si spomenú



Spletanie dopravného lana

na tú predčasnú romantiku) znamenal v už i tak dosť ťažkých podmienkach úplné prerušenie akýchkoľvek prác na niekoľko dní. Krajne nepriaznivé meteorologické okolnosti, vytrvalé sneženie, fujavica, získali načas nad človekom prevahu. Francúzsky šéfmontér lakonicky poznamenal, že na tomto stavenisku je buď len zima alebo len čertovská zima. Čo na tom, že v harmonograme boli jasne dané nezmeniteľné termíny...

Dňa 17. októbra 2009 sa však na pár hodín otvorilo nebo, a tak vrtuľník Mi-8 mohol uskutočniť posledné montážne lety na trati a vyviezť elektrické rozvádzače, aby sa mohla rozbehnúť elektromontáž. Zdravili nás prví stúpajúci skialpinisti sezóny...

Pokiaľ ide o betonáž, tá sa musela robiť výhradne letecky; použil sa betón vyššej kvality B35 s aditívom proti agresívnej vode. Pre náhlu, v Tatrách nie neobvyklú zmenu počasia, vrtuľník musel prerušiť lietanie a domiešavače plné betónu aj plné odišli...

Zmluvný termín 15/12/2009 sa splnil vďaka skúsenému a zohranému tímu montérov pod vedením Mareka Fottu, pracovníkov technickej prípravy, spolupracujúcich firiem a výbornej súčinnosti s pracovníkmi investora, napospol skúsenými lanovkármi s ošľahanou tatranskou dušou.

Sporadické pekné dni v priebehu výstavby dávali tušiť elegantnosť budovaného diela. Nádherné počasie v deň slávnostného otvorenia prevádzky pre verejnosť 23/1/2010 (pre zmenu sa čakalo na dostatok snehu), strihanie pásky, novotou a francúzskym šarmom voňajúca lanovka, hudba a tanec štrbskej folklórnej skupiny, prví usmiati lyžiarci – to bola radosť a pocitová čerešnička na torte námah.

V kútiku srdca však predsa len zostal jeden smútok. V čase predčasného októbrového príchodu vládkyne zimy začal svoj boj s náhle prejavenu vážnou chorobou zakladateľ výhradného obchodného zastúpenia Poma v českých krajinách a na Slovensku, náš kolega a priateľ **Ing. Vladimír Štefunko**. V ten pekný januárový deň slávnostnej prevádzkovej uvertúry Multix nás už zdravil z výšok, kam lanové dráhy nevedú...

Album fotografií z priebehu výstavby si môžete pozrieť na:

<http://flog.pravda.sk/fotojez.flog?tag=multix>.

Sme k dispozícii pre všetkých, ktorí prejavia záujem o exkurziu na lanovke.

Štatistika letov vrtuľníkom Mi-8

44 montážnych letov
28 bremenných letov
420 (!) betonážnych letov (300 m³ betónu)

Chronológia výstavby

od 1.7.2009 - výkopové práce
od 10.7 - betonáž pomocou vrtuľníka
od 10.8 - strojná montáž
17.10 - ukončenie leteckej montáže
19.10 - 16.11 - elektromontáž
28.10 - vývoz dopravného lana (17 t)
14.11 - záplet dopravného lana

od 17.11 - testovanie, parametrizácia
12.12 - ukončenie skúšok
17.12 - kolaudácia

Prehľad základných údajov

Lanová dráha - typ/názov	Multix 6 - Solisko II /Furkota
Lyžiarske stredisko	Park Snow Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
Šikmá dĺžka trate	1 122 m
Prevýšenie	274 m
Priemerný sklon trate	26 %
Maximálny sklon trate	43 %
Počet traťových podpier	9 z toho 1 tlačná
Ťažná vetva	ľavá
Poháňacia /napínacia stanica	údolná, typ Multix
Maximálna dopravná rýchlosť	5 m/s
Max. dopravná rýchlosť pri núdz. pohone	1,1 m/s
Prepravná kapacita	2 000 os./h
Počet vozňov	45
Typ vozňa	6-miestna sedačka, typu LPA 6 0C
Interval medzi vozňami	54 m / 10,8 s
Čas prepravy	3 min. 44s
Priemer/dĺžka dopravného lana	42 mm/2 400 m
Rozchod dopravného lana	6,1 m
Priemer lanových kotúčov	4,9 m
Elektrický motor hlavného pohonu	Thrige-Electric; 315 kW
Hlavná prevodovka	Poma-Kissling PK21M; krút. moment 137 169 Nm
Motor - prevodovka núdzového pohonu	Siemens, 45 kW
Náhradný prúdový zdroj	Cummins, 150 kVA
Elektrické rozvádzače	Semer
Automatizácia a meniče	Siemens
Dodávateľ technológie	Pomagalski Voreppe
Stavebno-montážne práce	Techmont Snow, s. r. o., Poprad
Poddodávka stavby	BMA, s. r. o., Dolný Kubín
Letecké práce	TECH-MONT Helicopter company, s. r. o., Poprad
Projektové práce	Zuskin, s. r. o., Ružomberok
Geodetické práce	Geomark - Ing. Schalek Kežmarok
Investor a prevádzkovateľ	1. Tatranská akciová spoločnosť Bratislava



Peter Oľšavský
konateľ

Kontakty:

poma@techmontsnow.sk,
tel: +421 (0) 52 77 21 669,
fax: +421 (0) 52 77 21 649,
mobil: +421 (0)915 99 11 46 alebo na adrese:
Železničná 1095, 058 01 Poprad (mestská časť Veľká - asi 1 km od železničnej/autobusovej stanice).
Web: Pomagalski: www.poma.net
Techmont Snow, s. r. o., Poprad, výhradné zastúpenie Poma v ČR a SR: www.techmontsnow.sk.

**POMA**

Modernizácie - správna voľba

Uplynulé dva roky potvrdila Poma správnou cestu v orientácii na modernizáciu existujúcich lanových dráh s využitím existujúcej infraštruktúry. Tento nový trend spojený s bohatými skúsenosťami Poma v tejto oblasti ocenili klienti najmä v podobe veľmi pozitívneho finančného a komerčného efektu. Vzhľadom na ustavičnú snahu o modernizáciu našich stredísk nielen cestou výstavby od základov nových lanových dráh, je možné očakávať nástup tohto trendu aj v stredoeurópskych končinách.

Ponúkame stručný prehľad najvýznamnejších realizácií Poma v uplynulých dvoch rokoch.

POMA STOCKSERVICES

Poma - servis (4. časť)

Inštalácia zachytávača lanového kotúča v poháňacej stanici

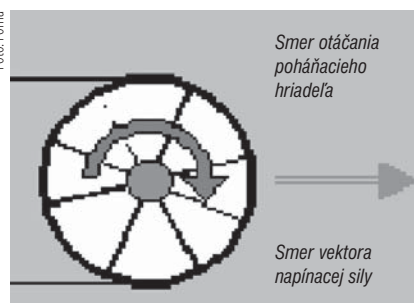
Rámec aplikácie

Povinnosť inštalácie zachytávača poháňacieho lanového kotúča závisí od miestnych predpisov a nariadení. Vo Francúzsku je inštalácia bezpečnostného prvku zachytávača poháňacieho lanového kotúča povinná od 1. januára 2005 na každom zariadení, ktorého hriadeľ poháňacej jednotky je vystavený záťaži spojenej so striedavým namáhaním v dôsledku rotácie hriadeľa a napínania. Po inštalácii zachytávača poháňacieho lanového kotúča nie je viac potrebná výmena, resp. NDT kontrola poháňacieho hriadeľa počas veľkej inšpekčnej prehliadky, avšak Poma v rámci prevencie toto opatrenie odporúča.

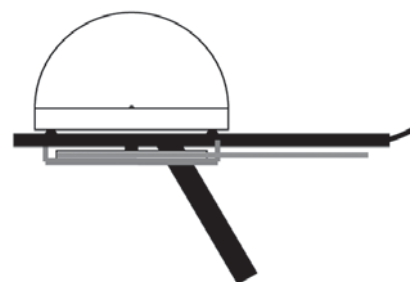
Únava materiálu

Uvedená požiadavka sa zakladá na výsledkoch únavových testov a analýz materiálu. Ak je pohá-

Foto: Poma



Zlomený hriadeľ malej rýchlosti



Zachytávač lanového kotúča v stanici Alpha

ňací hriadeľ vystavený náhlej torzii a ohybu, únava materiálu môže mať za následok vážne poškodenie hriadeľa. Je zdokumentované, že z dôvodu kontinuálnej zmeny vektora pôsobiacej sily na samotný poháňací hriadeľ môže mať poškodenie hriadeľa veľmi rýchly priebeh. Poškodenie môže vyústiť v krátkom časovom rozmedzí do úplnej ruptúry hriadeľa s tragickými následkami.





Obrázok ukazuje škody spôsobené únavou materiálu. Ide o hriadeľ malej rýchlosti 4-miestnej sedačkovej lanovej dráhy s odpojiteľným uchytaním.

Technické riešenie

Z tohto dôvodu Poma vyvinula osobitný konštrukčný oceľový prvok - zachytávač lanového kotúča. Zachytávač veľmi tesne obopína lanový kotúč, pričom voľný priestor medzi zachytávačom a lanovým kotúčom je minimálny. Zachytávač plní predovšetkým tieto dve úlohy:

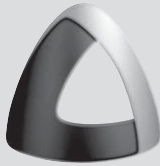
1. V prípade počiatočného prejavu poškodenia poháňacieho hriadeľa alebo ložísk stratí poháňací lanový kotúč svoju horizontálnu stabilitu a hriadeľ sa začne trieť o lanový kotúč. Za podmienky dennej kontroly je možné počiatočné poškodenie hriadeľa veľmi rýchlo detekovať.

2. V prípade náhlej ruptúry hriadeľa je zachytávač dostatočne pevný na to, aby uvoľnený lanový kotúč zachytil.

Pred rekonštrukciou	Po rekonštrukcii	Lanová dráha/zmena
1976 	2009 	LES CONTAMINES (FR.) « Gorge » - KLD4 Nové kabínky
1987 	2008 	VELKÁ BRITÁNIA « Alton Towers » - KLD12 Nové kabínky
1998 	2009 	MERIBEL (FR.) « Le Village » - SLD 4 Transformácia z fixnej 4-ky na odpojiteľnú 6-tku
1990 	2009 	ST FRANCOIS LONGCHAMP (FR.) « Lune Bleue » - SLD6 Transformácia z fixnej 4-ky na odpojiteľnú 6-tku, použitie podpery s „Marshmallow“ kladkovou batériou
2000 	2009 	ÂRCHES BEAUFORT (FR.) - « Piapoly » - SLD6 Transformácia z fixnej 4-ky na odpojiteľnú 6-tku
1976 	2008 	MERIBEL (FR.) - «Tougnete » - SLD6 Retrofit



Najnovšie informácie LEITNER TECHNOLOGIES



LEITNER
TECHNOLOGIES

Milí čitatelia, zákazníci a priatelia!

Leto je za nami a my dúfame, že bolo pre vás úspešné. Počas tých niekoľkých mesiacov sa veľa udialo aj v našej firme Leitner. Našu novú webovú stránku s novým dizajnom sme spustili v auguste. Pozrite sa na náš nový dizajn a objavte všetky naše riešenia, referencie a užitočné informácie o lanovkách.

Prvá desaťmiestna kabínková lanovka (s desiatimi miestami na sedenie) postavená v Rakúsku a prvé sedačky so žltými poťahmi boli vyrobené v našej novej plne automatickej výrobní linke v Telfs (Rakúsko)

Taktiež by mohla byť pre vás veľmi zaujímavá naša nová špičková technológia vo výrobnom závode LEITNER, so sídlom v Telfs/Rakúsko, kde momentálne montujeme podľa najnovších výrobných štandardov nové sedačky, sedačky s bublinami a priame pohony „Direct Drive“. Skutočnosť je taká, že už dnes nám výrobná kapacita v tomto novom závode nepostačuje (hoci sme ho uviedli do prevádzky len pred 18 mesiacmi) a budeme ho rozširovať o ďalších 2500m² výrobných plôch.

Kniha Renesancia lanoviek prezentuje inovatívne riešenia mestskej dopravy pomocou lán. Predstavili sme ju verejnosti a médiám počas jedného z najdôležitejších veľtrhov mestskej dopravy v Berlíne (Innotrans), kde medzi ďalšími výrobcami vlakov a električiek bol prítomný aj Leitner. Knihu možno získať tak, že nám napíšete a poskytnete vašu adresu, alebo kontaktujete našich zástupcov vo vašej krajine.

Všetky informácie a oveľa viac nájdete v našom najnovšom novembrovom vydaní Leitner Technologies správy. V prípade, že potrebujete viac detailov, alebo podrobnejšie sa informovať o našich produktoch a projektoch, ste vítaní. Kontaktujte našich zástupcov vo vašej krajine, alebo priamo oslovte naše hlavné kancelárie. Vždy sme vám úplne k dispozícii. Práje vám do zimnej sezóny všetko najlepšie.

**LEITNER Ropeways
Export Sales Team**

Zastúpenie na Slovensku:

JP HULLA, s.r.o
Ing. Peter Hulla (0908 704 491)
Ing. Ján Hulla (0905 656 017)
Mlynská dolina 11, 811 04 Bratislava
E-mail: peter.hulla@jphulla.sk
jan.hulla@jphulla.sk

Nový Rendlbahn v St. Antone na Arlbergu

Už viac ako sto rokov sa lyžuje v tirolskej turistickej destinácii St. Anton na Arlbergu. Od tých čias sa postupne vylepšovalo dostupné vybavenie a nastal aj posun k inováciám pri príležitosti Majstrovstiev sveta v alpskom lyžovaní v roku 2001.

S opätovným otvorením Rendlbahu v decembri 2009 sa urobil ďalší krok smerom k nárastu atraktívnosti. Z hľadiska formy je to predovšetkým architektmi upravená údolná stanica Driendl, ktorá bola harmonicky osadená do vidieckej krajiny. Výška budovy je obmedzená, materiály z ocele, skla a betónu vyjadrujú svetlosť a súčasne masívnosť. Štruktúra funkčne formuje most medzi prevádzkou lanovky, verejnou dopravou a chodcami, ktorí majú uľahčený prístup do budovy. Súhra tvaru a funkcie je najjasnejšie vyjadrená konštrukciou strechy, ktorá vizuálne spája všetky oblasti stanice. Nový Rendlbahn je pozoruhodný, aj pokiaľ ide o plánovaný rozvoj. Odkedy bol údolný terminál posunutý bližšie k obci, pomáha vyhnúť sa doprave.

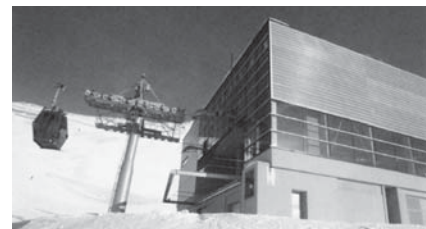
Kabínková lanovka postavená spoločnosťou Leitner je dlhá viac ako 2 500 m pri prevýšení 700 m. V prvej fáze sa použilo 44 kabínok, čo predstavuje kapacitu 1 300 os./h, kým v druhej fáze sa počet zvýši na 68 kabín s kapacitou 2 000 os./h. Vrcholovú stanicu kompletne prerobila firma Legos Architects, pričom sa pokračovalo v začle-

není existujúcich stavebných prvkov. Popritom vrcholová stanica dnes obsahuje podpodlažný riadiaci systém a garáž. Vrcholová stanica Rendl strategicky narástla na význame vďaka panoramatickej reštaurácii a baru v bezprostrednej blízkosti.

Technické údaje

GD 8 Rendlbahn

Údolná stanica	1 309 m n. m.
Vrcholová stanica	2 030 m n. m.
Stanica pohonu	vrcholová stanica
Napínanie	údolná stanica
Prevýšenie	721 m
Šikmá dĺžka	2 689 m
Kapacita prepravy	2 000 os./h
Dopravná rýchlosť	6,0 m/s
Výkon pohonu	711 kW
Priemer lana	50 mm



Horná stanica bola zrekonštruovaná so zachovaním existujúcich stavebných elementov



Oceľ, sklo a betón - ľahkosť a pevnosť

**Nová 8-miestna kabínková lanovka v Ratschings v Taliansku****Údolná stanica s parkovacím priestranstvom a servisnou budovou**

Lýžiarska oblasť Ratschings Jaufen (1 300 až 2 150 m) patrí so svojimi 25 km lyžiarskych tratí medzi najmodernejšie v Južnom Tirolsku. V zimnej sezóne 2009/2010 uviedli do prevádzky novú kabínkovú lanovku a v tom istom čase sprístupnili nové parkovisko približne s 300 parkovacími miestami, rovnako aj servisnú budovu s požičovňou lyží (80 m²).

Existujúca štvormiestna sedačková lanovka už prestala plniť požiadavky zákazníkov, a preto bola v rovnakej dráhe vybudovaná 8-miestna kabínková lanovka. Súčasne bol postavený obrovský komplex štvorpodlažných garáží, lyžiarskej školy a reštaurácie. Výstavba sa začala 20. apríla a lanovku uviedli do prevádzky podľa harmonogramu 4. decembra. Časový tlak bol obrovský, špeciálne pre náročné výkopové práce v údolí terminálu. Niektoré výkopy museli ísť do hĺbky 15 m a časť drenážneho potrubia sa musela presunúť v súlade so zabezpečením drenáže svahu kopca.

Lyžiar a snoubordisti môžu prísť z lyžiarskej trate priamo na parkovacie priestranstvo. Nová lanovka je tiež pohodlná pre toboganistov a turistov. Od vrcholovej stanice vedie popri ceste späť do údolia tobogan. Pohodlné kabínky firmy Sigma s vnútornou výškou dva metre poskytujú pohodlný priestor ôsmim osobám.

Technické údaje**GD8 Ratschings**

Údolná stanica	1 298 m n. m.
Vrcholová stanica	1 842 m n. m.
Prevýšenie	546 m



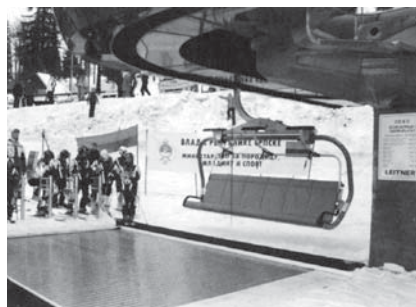
Údolná stanica s piatimi podlažiami

Šikmá dĺžka	1 904 m
Počet kabín	75
Prepravná kapacita	2 880 os./h
Jazdná rýchlosť	6 m/s
Výkon pohonu	430 kW
Priemer lana	54 mm

Dve sedačkové lanovky pre Srbskú republiku**Modernizácia v Jahorine**

Lýžiarska oblasť Jahorina neďaleko Sarajeva získala na ZOH v roku 1984 svetové uznanie. Dnes je rezort umiestnený v Srbskej republike, v jednej z entít Bosny a Hercegoviny. Kabínkové a sedačkové lanovky sa datujú do čias olympijských hier.

Jahorina vydala pred rokom výzvu na obstaranie dvoch nových sedačkových lanoviek pre modernizáciu lyžiarskej oblasti. Firma Leitner vyhrala kontrakt na 10 miliónov eur. Dve ultramoderné sedačkové lanovky s vysokou prepravnou kapacitou (3 000 os./h) a veľmi komfortnými sedačkami začali prevádzku v decembri 2009. Garážovanie všetkých sedačiek bolo plne vybavené počas roka 2010.



Moderná šestsedačka s komfortnými sedadlami

Technické údaje**CD6 Poljice**

Údolná stanica	1 531 m n. m.
Vrcholová stanica	1 882 m n. m.
Prevýšenie	351 m
Počet sedačiek	96
Výkon pohonu	507 kW
Priemer lana	46 mm

Technické údaje**CD6 Ogorjenica**

Údolná stanica	1 565 m n. m.
Vrcholová stanica	1 885 m n. m.
Prevýšenie	324 m
Počet sedačiek	80
Výkon pohonu	452 kW
Priemer lana	46 mm

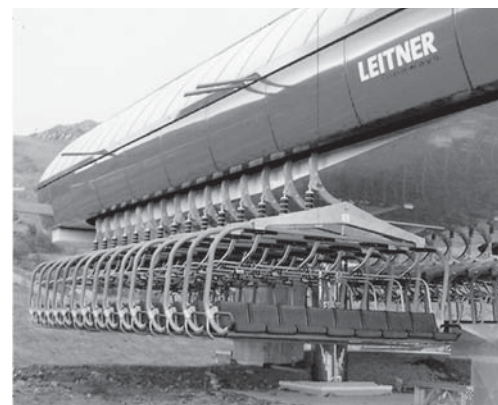
**Leitner
Garážovanie v staniách****Plne automatické a bez dodatočných hnacích jednotiek**

Parkovanie v staniách predstavuje variant šetrenia miesta a nákladov v porovnaní s klasickým parkovaním kabín a sedačiek v pristavaných garážach.

Pre automatické umiestnenie kabínok a sedačiek v staniách je každé koleso synchronizačnej skupiny medzi spájacími kofajami vybavené tlakovo-vzduchovými spojmi.

Po prejení zadnej časti stanice je kabínka s redukovanou rýchlosťou zastavená krátko pred spojovacou koľajou. Toto sa udeje počas oddelenia kolies zo synchronizovanej koľaje prostredníctvom vzduchového brzdo-spájacieho zariadenia. Ďalšia kabínka je ihneď posunutá za stojacu kabínku a zastavená prostredníctvom uvoľnenia zodpovedajúcich synchronizačných kolies. Tento proces sa opakuje, pokiaľ všetky kabínky nezaujmú svoje miesto v stanici.

Rovnaký proces, len v obrátenom poradí, sa deje pri uvádzaní kabín na trať. Pre údržbu lanovky sa odporúča včlenená integrovaná údržba ako pohodlná alternatíva k údržbe na uskladňovacej koľajnici.





BMF - Bartholet Maschinenbau AG a ich obchodný zástupca MICHÁLEK Chrudim: Nové realizácie lanových dráh v roku 2010

Bartholet Maschinenbau AG a rok 2010

Najčastejšie budovaným typom lanových dráh sú stále zariadenia s odpojiteľným systémom. Na trhu lanových dráh s odpojiteľnými systémami vznikol dopyt po ďalšom dodávateľovi. Spoločnosť BMF - Bartholet Maschinenbau AG svojimi projektmi, ako je tretia odpojiteľná šesťmiestna sedačková lanovka vo Francúzsku - Des Vallons v Serre Chevalier, alebo prvá odpojiteľná štvormiestna sedačková lanovka vo Švajčiarsku - Bellalui v Crans Montane dokázala, že je kvalitatívne aj cenovo zaujímavým dodávateľom lanových dráh.



Serre Chevalier získava na atraktivite

Nová odpojiteľná 6-miestna sedačková lanovka v Serre Chevalier zabezpečuje pohodlnejšie spojenie s najsevernejším výbežkom oblasti Montiers-les-Bain. Lyžiarov dopravuje priamo na Col de la Collume neďaleko obce Fréjus, kde si môžu vybrať z dvoch zjazdoviek. S takýmto zvýšením kapacity lyžiarske stredisko Serre Chevalier ešte viac získava na atraktivite. Po dokončení výstavby dosiahne zariadenie kapacitu 2 850 osôb za hodinu pri rýchlosti 5,5 m/s.



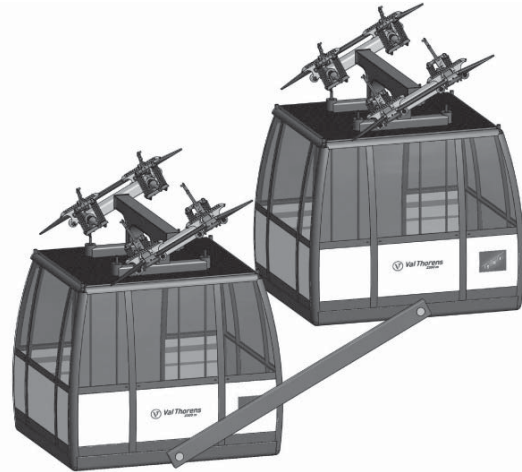
Odpojiteľná 6-miestna lanová dráha v Serre Chevalier

Technické údaje	SBK6 - Serre Chevalier
Dĺžka trate	2218 m
Prevýšenie/priemerný sklon	590 m/25 %
Prepravná kapacita	2850 osôb/h.
Rýchlosť	5,5 m/s
Priemer lana	46 mm

Spoločnosť BMF sa však nešpecializuje iba na odpojiteľné zariadenia. V tomto roku uzatvorila zmluvu na výstavbu funitela vo francúzskom Val Thorens, kyvadlovej lanovej dráhy v mexickom Durangu, ako aj kyvadlovej lanovej dráhy v Čechách - Ústí nad Labem.

Funitely, teda moderný variant kabínkovej lanovky, sú na trhu stále obľúbenejšie. Zvláštnosťou tohto systému sú dve paralelne vedúce dopravné

laná, na ktorých sú zavesené kabíny na veľmi krátkom závесе. Vďaka tomu majú funitely extrémne vysokú stabilitu vo vetre a poskytujú vynikajúci jazdný komfort. Aj tieto faktory boli dôvodom, prečo sa vo Val Thorens rozhodli pre výstavbu funitela. Zariadenie bude vybudované v dvoch etapách - inžiniering a základné stavebné práce budú dokončené v roku 2010, montáž mechanických zariadení sa uskutoční v roku 2011. Zariadenie uvedú do prevádzky na jeseň 2011.



Vizualizácia kabín pre kyvadlovú dráhu - funitel, ktorá bude uvedená do prevádzky vo Val Thorens v r. 2011

Technické údaje	Funitel - Val Thorens
Dĺžka trate	3002 m
Prevýšenie/priemerný sklon	212 m/28 %
Prepravná kapacita	1500 osôb/h.
Počet vozňov/kapacita vozňov	2 x 2 x 33 miest
Rýchlosť	8 m/s
Priemer lana:	49 mm

Turistická kyvadlová lanová dráha v Mexiku

Popri zariadeniach v zimných strediskách získala spoločnosť BMF v roku 2009 osobne od guvernéra štátu Durango poverenie na výstavbu turistickej kyvadlovej lanovej dráhy.



Nočný záber na kabínkovú lanovú dráhu v mexickom Durangu s dvoma kabínami pre 25 osôb



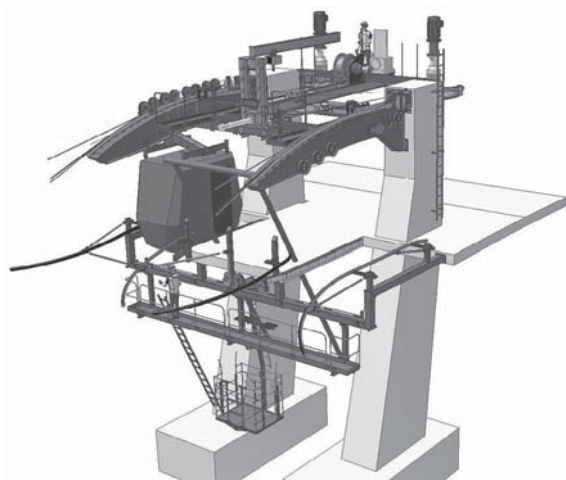
Kyvadlová lanová dráha je priekopníckym projektom, ktorého cieľom je zvýšiť turistickú atraktivitu oblasti.

Dve 25-miestne kabíny každú hodinu prepravujú celkom 330 cestujúcich ponad historické jadro mesta Durango na neďaleký kopec s atraktívnym výhľadom. V súlade s podmienkami zákazky uviedli kabínovú lanovú dráhu do prevádzky 14. septembra 2010 prvou jazdou za účasti guvernéra.



Moderný dizajn kabín lanovej dráhy láka k jazde nad historickou časťou Durangu

Technické údaje	KLD – Durango, Mexiko
Dĺžka trate	663 m
Prevýšenie	72 m
Priemerný sklon	11 %
Prepravná kapacita	330 osôb/h.
Počet a kapacita vozňa	2 x 25 osôb
Rýchlosť	8 m/s
Priemer lana	34 mm



Vizualizácia hornej poháňacej a napínacej stanice dráhy KLD – Durango, Mexiko

Turistická kyvadlová lanová dráha v Českej republike

Na jar 2010 spoločnosť BMF v spolupráci so svojim obchodným partnerom, firmou Michálek, s. r. o., Chrudim, uzatvorila v Českej republike kontrakt na výstavbu kyvadlovej kabínkovej lanovej dráhy v Ústí nad Labem, ktorú uviedli do prevádzky na jeseň 2010. Ide o turistickú mestskú

kyvadlovú kabínkovú lanovú dráhu, ktorá spája centrum mesta Ústí nad Labem s turistickou dominantou mesta – vrchom Větruše.

Lanová dráha slúži na prepravu cestujúcich, ktorí chcú na vrchu Větruša prežiť príjemné chvíle, napríklad turistické prechádzky po okolí, prehliadku zámku alebo príjemné posedenie v zámočkej reštaurácii so zaujímavou vyhlídkou na mesto. Moderné prevedenie dvoch kabín, z ktorých každá má kapacitu 10 sediacich a 5 stojacich osôb, umožňuje aj prepravu hendikepovaných osôb na vozíčku, či cyklistov s bicyklami.



Lanovka na trase, v pozadí vidno zámok na vrchu Větruše (Ústí n. L.)

Údolná vratná stanica lanovej dráhy je integrovaná do priestorov obchodného centra Forum, ktoré je najväčším nákupným strediskom v meste. K dispozícii je rozľahlé parkovisko pre návštevníkov, ktorí sa potom môžu vydať na jazdu lanovou dráhou do hornej stanice na vrchu Větruše. Počas jazdy lanovkou môžu cestujúci pozorovať infraštruktúru mesta, ktorú lanová dráha na ceste prekonáva – cestu 1. triedy s trolejbusovou prevádzkou, dve elektrifikované železničné trate (smer Teplice – Dečín – Litoměřice), rieku Bilina, štvorprúdovú cestu pre motorové vozidlá, ktorá je hlavnou dopravnou tepnou mesta, ďalšiu elektrifikovanú železničnú trať (smer Praha). Zložitá infraštruktúra trasy lanovky si pre inštaláciu nosných lán a ťažného lana vyžiadala asistenciu vrtuľníka a mnohých pracovníkov Správy železničnej dopravnej cesty, Dopravného podniku mesta Ústí nad Labem, polície ČR, generálneho dodávateľa stavby firmy Viamont DSP, a. s., a dodávateľa technológie lanovej dráhy, ktorí zabezpečovali zastavenie kompletnej prevádzky na všetkých komunikáciách na trase dráhy. Na inštaláciu technológie údolnej stanice lanovej dráhy a kabín do OC Forum bolo potrebné niekoľkonásobné významné obmedzenie cestnej a trolejbusovej premávky v blízkosti obchodného domu.

Technické údaje	KLD – Ústí n. L., Česko
Dĺžka trate	330 m
Prevýšenie	50 m
Priemerný sklon	11,5 %
Prepravná kapacita	390 osôb/h.
Počet a kapacita vozňov	2x 15 osôb
Rýchlosť	6 m/s
Priemer nosného lana	36 mm
Priemer ťažného lana	20 mm

Blížšie technické informácie o lanovej dráhe KLD - Ústí n. L. prinesieme v ďalšom čísle časopisu.



Kyvadlové lanové dráhy

Odpojitelné systémy
(sedačkové, kabinkové lanové dráhy)



Skupinové lanové dráhy

Lyžařské vleky

Pozemní lanové dráhy



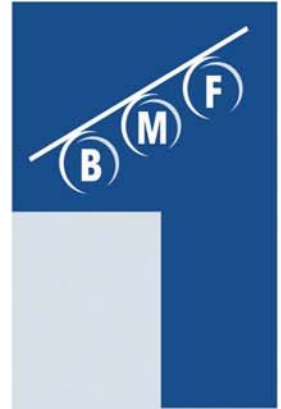
Speciální lanové dráhy

Systémy s pevným uchycením
(sedačkové, kabinkové lanové dráhy)



Již téměř 50let firma **Bartholet Maschinenbau AG** - Lanové dráhy Flums, realizuje a instaluje lanové a speciální dráhy všeho druhu po celém světě včetně zajištění servisu.

Vsaďte na švýcarské know-how, CE-shodu a spolehlivost!



Bartholet Maschinenbau AG
Lochriet
CH-8890 Flums
Switzerland

tel +41-81 720 10 60
fax +41-81 720 10 61
admin@bmf-ag.ch
www.bmf-ag.ch

Systém řízení jakosti
ISO 9001

VOZIT LIDI JE NAŠIM POSLANÍM



S vláčky
Tschu-Tschu
bude Vaše cesta
báječným zážitkem



K PROHLÍDCE PŘÍRODNÍCH KRÁS, PRO ZÁBAVNÍ PARKY A MĚSTSKÁ CENTRA



Road Trains Tschu-Tschu GmbH
info@tschu-tschu.com
www.tschu-tschu.com
Člen skupiny BMF Švýcarsko

MICHÁLEK s.r.o.
Čáslavská 52
CZ - 537 01 Chrudim IV
Tel.: +420 469 365 151
Fax: +420 469 365 112
E-Mail: m.cvrckova@michaleksro.cz



1990 - 2010 DVADSAŤ ROKOV SKÚSENOSTÍ
20

TECHNOALPIN®
snow experts

Snežná tyč V3 - inovácia s mnohými detailmi

Po vrtulovom snežnom kanóne T40 predstavil TechnoAlpin na jar tohto roku ďalšiu výrobnú novinku - snežnú tyč V3. Pod mottom: Výkon vzniká v hlave bola patentovaná snežná tyč celá optimalizovaná. Taktiež ostatné komponenty snežnej hlavy boli ďalej vyvíjané a sú dokonale vzájomne zosúladené. Inovácia sa prejavuje v mnohých detailoch.

Nová hlava snežnej tyče s nukleátormi a dýzami

Pri ďalšom vývoji hlavy snežnej tyče bola znížená jej hmotnosť. Súčasne bol zmenšený vonkajší povrch a vnútorný povrch bol zväčšený ďalšími chladiacimi rebrami. Tým vzniká pomer medzi povrchmi, ktorý stále zlepšuje prenos tepla. Okrem toho podporujú nové, zapustené hnacie dýzy z eloxovaného hliníka s keramickou vložkou prenos tepla medzi hlavou a telesom dýzy. Tak hlava snežnej tyče nezamŕza ani pri chladných teplotách a za veterného počasia. Pri prepracovaní hlavy snežnej tyče bol zmenený nielen otvárací uhol medzi nukleátormi a fixnými dýzovými jednotkami, ale bolo tiež zmenené usporiadanie prípojných dýz. Týmto sa podstatne zvýšil výkon zasnežovania.

Kompaktný a výhodný pre užívanie

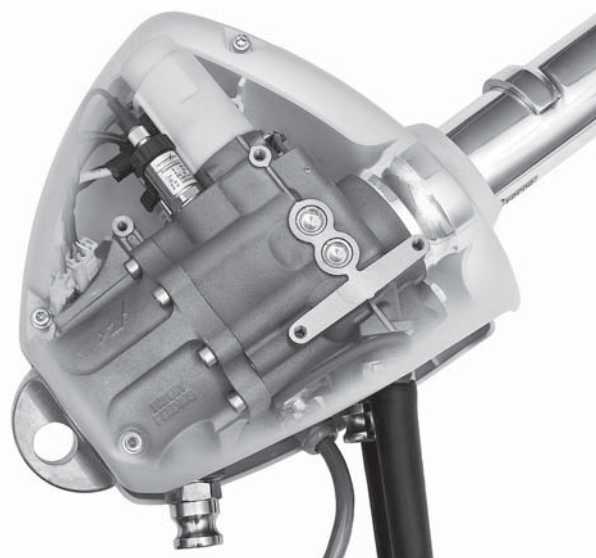
Bezolejový piestový kompresor z hliníka s integrovaným chladiacim okruhom nevyžaduje nadmernú údržbu, vyznačuje sa svojím výkonom, a neohrozuje životné prostredie a získava obdiv svojimi kompaktnými rozmermi. Novinkou je, že pri snežných tyčiach série V sa používa iba 4 kW

bezolejový kompresor. Tým dochádza potom k úspore energie.

Novo vyvinutý nadzemný ventilový blok je ľahko prístupný a vyrobený z vysokohodnotnej hliníkovej liatiny. Vyspelá ventilová technika, integrovaný vodný filter z chrómniklovej ocele Wedge Wire, vyhrievané vypúšťacie ventily a spoľahlivé senzory zaručujú bezporuchovú prevádzku a vysokú životnosť. Technika je dobre prevzdušnená otvorom v obložení na spodnej strane, čím sa zamedzuje tvorba kondenzátu. Prívody vody a vzduchu vďaka rozdielnym veľkostiam prípojkov môžu byť jednoducho a bez hrozby zámeny pripojené. Výhoda manipulácie pre užívateľa sa zvyšuje novou modernou mechanickou nadstavbou. Jednoduché a stabilné zástrčkové spojenie umožňuje rýchlu a jednoduchú prvú inštaláciu, ako aj jednoduchú demontáž pri garážovaní snežných kanónov v lete. Napriek kompaktným rozmerom a nízkej jednotkovej hmotnosti poskytuje spodná časť z pozinkovanej ocele vysokú stabilitu. Prestavovanie výšky sa vykonáva pomocou hydraulického valca, s minimálnou námahou. Integrovaný škrtiaci ventil umožňuje pomalé klesanie snežnej



Výkon vzniká v hlave - pri zlepšení prenosu tepla nenamŕza guľatá hlava snežnej tyče ani pri chladných teplotách a vetre



Otvor na spodnej strane nového nadzemného ventilového bloku zabraňuje tvoreniu kondenzátov. Rozdielne veľkosti pri snežnej tyči V3 zvyšujú výkon



tyče. Dopadový plech s poistným kolíkom pritom zaručuje maximálnu bezpečnosť.

Garant úspechu snežnej tyče

Od toho času, ako sú na trhu prvé snežné tyče z podniku TechnoAlpin, ich úspech je neprerušovaný, pretože poskytujú celý rad výhod:

- ▶ Pozoruhodná dĺžka doletu snehu.
- ▶ Veľký uhol zasnežovania.
- ▶ Najlepšia kvalita snehu aj pri okrajových teplotách.
- ▶ Perfektne zosúladené riadenie.
- ▶ Spoľahlivá automatizácia.
- ▶ Nezamŕzajúca hlava snežnej tyče bez dodatočného vyhrievania aj pri najchladnejších teplotách.
- ▶ Vyzretá ventilová technika.
- ▶ Vysoká pohodlnosť pri obsluhu.

Oddelenie výskumu a vývoja podniku TechnoAlpin opäť odvieďlo dobrú prácu na snežnej tyči V3. Viaceré vylepšené detaily poskytujú výrobok s perfektne vzájomne zosúladenými komponentmi.



Pre zlepšenie a najnovší vývoj v mnohých detailoch bol pri snežnej tyči V3 zvýšený snežný výkon a kvalita snehu

Snehové správy: zdroj



Holiday Info

Podporným prostriedkom zimného cestovného ruchu na Slovensku, ktorý tvoria najmä lyžiarske areály s prevádzkovateľmi ubytovacích, gastronomických a iných zariadení, je určite aj internet, ktorý ako zdroj informácií využíva čoraz viac návštevníkov lyžiarskych stredísk predtým, ako sa vydajú za zimnými radovánkami.

K týmto informačným zdrojom už viac ako desať rokov patrí informačný portál www.holidayinfo.sk, zameraný práve na lyžiarske strediská a ich aktuálne informácie.

Mesiace máj – jún sú obdobím, kedy po skončení zimnej sezóny možno bilancovať jej priebeh nie z hľadiska ekonomického, ako v prípade lyžiarskych stredísk, ale napríklad z marketingového hľadiska. Portál www.holidayinfo.sk sa teší stále veľkej obľube, počas uplynulej sezóny patrili stránky k najnavštevovanejším portálom medzi webovými adresami so zimnou tematikou. Počet unikátnych návštevníkov v období december – apríl dosiahol úctyhodných 900 tisíc, počet zobrazených strán 22 miliónov a počet návštev v rovnakom období takmer 2,6 mil. (Zdroj Google.)

K najnavštevovanejším sekciám patrili aj v tomto roku snehové správy a kamery. Práve aktuálne zábery z lyžiarskych stredísk sú pre ich návštevníkov veľmi žiadaným, vyhľadávaným a cenným zdrojom informácií. Na stránky holidayinfo.sk sú počas zimného obdobia prenášané zábery z vyše

šesťdesiatich kamier, z toho dvadsaťštyri aj s aktuálnymi teplotami a 10-sekundovými videami.

Webové kamery zo stredísk cestovného ruchu na www.holidayinfo.sk tvoria najväčšiu sieť kamier na Slovensku. Za vysokú návštevnosť vďaka portálu aj prevádzkovateľom stredísk, ktorí si v mnohých prípadoch veľmi poctivo stránky aktualizujú – v súčasnosti 80 % využíva na tento účel vlastné užívateľské konto s prístupom do operátorskej časti. Počet stredísk zapojených do informačného systému dosiahol v sezóne 2009/2010 číslo 115. Napriek tomu, že aj samotné lyžiarske strediská stále viac zlepšujú vlastné internetové stránky, portál, ktorý centralizuje lyžiarske strediská, má stále opodstatnenie už len preto, že návštevníci môžu pohodlne porovnávať a získajú ucelený a komplexný prvotný prehľad o aktuálnej situácii na lyžiarskych svahoch. Pre zimné areály, ktoré v súčasnosti ešte nedisponujú vlastnými stránkami, alebo len nedokonalými, poskytuje portál holidayinfo.sk možnosť úplnej, plnohodnotnej a komplexnej prezentácie.

[Holidayinfo.sk](http://holidayinfo.sk) si každým rokom upevňuje svoje postavenie a stal sa tradičným informačným kanálom v oblasti snehového spravodajstva, ktoré sa prostredníctvom ďalších médií šíri nielen na internete. Snehové správy sú médiám – televízie, printy, rozhlas – voľne prístupné. V sezóne 2009/2010 boli snehové správy so zdrojom www.holidayinfo.sk vysielané vo všetkých najväčších slovenských televíziách, aktualizované reporty boli denne zasielané aj rádiám. Sťahovanie reportu so snehovým spravodajstvom využívalo okrem televízie aj ďalších, približne

desať snehových portálov a teletextov a prostredníctvom tlačových agentúr (SITA, TASR, ČTK) aj meteorologických ústavov (SHMU, meteo) boli šírené ďalej.

Cieľom holidayinfo.sk zostáva i naďalej prinášať návštevníkom čo najaktuálnejšie informácie zo stredísk cestovného ruchu, neprestajne sa zlepšovať a podporovať cestovný ruch na Slovensku. Pred sezónou 2009/2010 prešli stránky úpravou dizajnu, zlepšené boli interaktívne mapy a ďalšie menšie zmeny funkčnosti.

Údaje zapísané užívateľom do databázy holidayinfo.sk sa môžu zobrazovať aj na veľkoplášnych paneloch – elektronických legendách, ktorých dodávku má Sitour už niekoľko rokov vo svojom portfóliu. Takýto systém prepojenia portálu holidayinfo.sk a elektronickej legendy je v súčasnosti v dvoch lyžiarskych areáloch – v Tatranskej Lomnici a v Jasnej, kde k legende 125 x 125 cm pribudla v tomto roku aj nová legenda s rozmermi 125 x 250 cm, umiestnená pri údolnej stanici novej kabínkovej lanovky Grand Jet.

[Holidayinfo.sk](http://holidayinfo.sk) nespí ani v lete. Letná verzia stránok poskytuje priestor pre prezentáciu vodných areálov a horských stredísk s letnou prevádzkou. Webové kamery inštalované v lyžiarskych strediskách budú slúžiť na prenos záberov z kúpalísk a aquaparkov. Letná verzia stránok potrvá do konca októbra. V novembri sa opäť preklopia na zimnú verziu, dotedy budeme pracovať na tom, aby bol portál plnohodnotným a opäť o niečo lepším sprievodcom zimnou sezónou.

Lubica Styková



Bergbahn AG Kitzbühel je najvyhovujúcejší pre ARENU Od skúšky k úplnému vybaveniu – efektívna stratégia v Gamsstadt

Bergbahn AG Kitzbühel ako jediný podnik z odvetia lanových dráh v Rakúsku získali dvakrát ocenenie Hospodárskej komory. Skutočnosť, že táto filozofia žije a nie je iba prázdny heslom, dokazuje aj niekdajšia výmena názorov o nástrojoch merania výšky snehu. V sezóne 2007/2008 tu vykonali vzhľadom na preteky Hahnenkamm prvé, ešte regionálne a veľmi obmedzené pokusy s Arenou GPS+. Medzitým majú za sebou sezónu s dokonale fungujúcim riadiacim systémom Arena PistenManagementSystem, teraz chcú byť vybavení týmto systémom celoplošne! A tým sa to ešte neskončilo, Kitzbühel z tohto inštrumentu vyvinul správnu stratégiu pre budúce zasnežovanie.

v Hahnenkamm. FIS žiada najmenšiu vrstvu snehu a krátko pred pretekmi preveruje celoplošne výšku snehu, predtým, ako uvoľní zjazdovku pre preteky. Skúšajúci prešiel zjazdovku a obvyklým spôsobom premeral výšku snehu. Zaujímavosťou bolo, že výsledok na 100 % súhlasil s údajmi o výške meranými GPS. Bolo to, prirodzene, absolútnym potvrdením kvality a taktiež efektivity systému Arena PistenManagementSystem.“

Systém bol preskúšaný

Po úspešne vykonanej skúške ohňom si vzal šéf lyžiarskych svahov Ing. Richard Profanter celý systém na paškál. „Vtedy boli ešte detské choroby systému, napríklad na prenosových kanáloch, ktoré boli medzičasom úplne odstránené. V predchádzajúcej zime systém už dokonale pracoval v centrálnom priestore Hahnenkamm - Pengelstein, celoplošne vybaveným týmto systémom a v tomto roku bude zostávajúca oblasť, v ktorej máme zasnežovanie, vybavená 8 snežnými pásovými zariadeniami - Jochberg a Resterhöhe. Celkovo bude



Bergbahn AG Kitzbühel sa rozhodlo pre plné osadenie trinástich snežných pásových zariadení firmou Arena PistenManagement. Na obrázku členovia predstavenstva Dr. Georg Hechenberger (druhý sprava) a Dr. Josef Burger (druhý zľava), PowerGIS GF Robert Sölkner (vpravo) a Topcon GF DI Wolfram Voigt
Foto: PowerGIS

Podľa názoru predsedu predstavenstva Bergbahn AG Kitzbühel Dr. Georga Hechenbergera existuje rovnica: „Čo má zmysel ekologický, má v každom prípade aj zmysel ekonomický – a to v období, ktoré sa môže považovať za dlhodobé. Toto sa vzťahuje aj na riadiaci systém Arena PistenManagementSystem. Technicky vyrobený sneh stojí nesmierne množstvo peňazí - vo výrobe, pri obstarávaní a na jar pri zavádzaní. Aby sme tu mohli zaviesť ohľaduplné šetrenie zdrojov, rozhodli sme sa pre použitie merania výšky snehu (medzitým k systému PistenManagementSystem, ktorý sa ďalej vyvíjal). Aktuálne boli vtedy preteky

ARENA / PISTENMANAGEMENT

Zjazdovky tip top - a peniaze vo vrecku



PowerGIS | Geografische Informationssysteme GmbH

| geografický informačný systém GmbH

Dr. Hans-Lechner-Str. 3 | A-5071 Wals-Siezenheim | Österreich

Telefon +43 (0) 662 89 09 52 | Fax +43 (0) 662 89 09 52-50

slovensko@powergis.at | www.pistenmanagement.at



Zobrazenie zo systému Arena PistenManagementSystem s rozložením snehu a objemom snehu v Kitzbüheli
Foto: PowerGIS

systém disponovať 13 snežnými pásovými zariadeniami – 9 ks s lanovým navijakom a 4 ks sólo stroje. Možno ešte vybavíme kompletne zostávajúcu skupinu typom Light-Version, t. zn. s monitorom pre údaje o výške snehu, avšak bez meracieho zariadenia. Ako ukázala posledná sezóna, zvládli sme výšku snehu v oblasti Hahnenkamm-Pengelstein skutočne veľmi dobre v porovnaní s inými oblasťami. Tam sme produkovali čiastočne z plánovaných údajov.“

Na stretnutí užívateľov PowerGIS informoval šéf svahov Ing. Richard Profanter o skúsenostiach z poslednej sezóny v Kitzbüheli: „Nakoľko všetko až k PG vodičovi a zasnežovačovi dobre fungovalo – musím veľmi pochváliť všetkých spolupracovníkov, pretože takéto novoty sú vždy trochu spojené s akceptačnými prekážkami – na začiatok sme systematicky zaviedli tematiku a podľa určených parametrov definovali snehové výšky, ktoré sa potom môžu dodržiavať a kontrolovať. Pritom sme taktiež vybavení napríklad na „udalosť storočia“ orkán Kyrill (január 2007), aby sme definovali výšky snehu aj pri takýchto javoch prekonalí“.

Definovať nastávajúce stavy

K správnej stratégii sa dopracujeme so systémom Arena PistenManagementSystem. Až potom sa tento ohromný inštrument správne využíva.

V extrémnom prípade to znamená definovať ku každému hydrantu, koľko snehu sa má vždy vyrobiť, resp. koľko vody má maximálne pretiecť skôr, ako sa vykoná kontrolné zastavenie! Plánované hodnoty spočívajú,

prirodzene, na odhadoch, ale potom sa vždy viac prispôbujú skutočným požiadavkám až do optimálneho stavu. Tak sa vždy približujeme viac k štandardu, pričom tento štandard sa definuje veľmi individuálne: žiadna oblasť nie je porovnateľná s inou oblasťou a ani svah nie je porovnateľný s iným svahom. Vyžaduje si to veľa skúseností, aby sa plánované stavy definovali. Napriek skúsenostiam sa mýlia aj profesionálni pracovníci, koľko snehu kde leží. Technika však všetko vyjasní a poskytne objektívne základy pre rozhodovanie.



Snežné pásové zariadenie s meraním výšky snehu v akcii
Foto: Bergbahn AG Kitzbühel

Pri stretnutí užívateľov boli prezentované praktické zistenia

Na tento problém narazil taktiež Ing. Richard Profanter vo svojej praktickej správe 09/10 na stretnutí užívateľov systému PowerGIS v Red Bull Arena v Salzburgu: „Po dokončení zasnežovania na rôznych úsekoch lyžiarskych svahov boli pomocou zisťovania množstva snehu zistené rozdiely v priemere technicky vyrobenej snehovej výšky od 26 cm až po maximálne 101 cm. Taktiež čas zasnežovania pri základnom zasnežovaní až do otvorenia lyžiarskych svahov boli veľmi rozdielne - od 70 hodín až do maximálne 215 hodín. Je potrebné sa zásadne usilovať, aby otvorenie lyžiarskej oblasti bolo pokiaľ možno čo najrýchlejšie pri minimálnych nákladoch na sneh. Potom pri dosiahnutí naplánovaného potrebného množstva vody musí byť paralelne s pomocou merania výšky snehu rovnomerne rozdelený strojom vyrobený sneh.“



SPV pri úprave lyžiarskych svahov



To znamená pre ďalšie základné zasnežovanie, že plocha jednotlivých úsekov lyžiarskych svahov musí byť prešetrná úplne jednoducho programom Arena PistenManagement-Programm. Táto plocha sa vynásobí požadovanou výškou snehu, a tak získame množstvo privádzanej vody. Toto množstvo vody sa rovnomerne rozdelí na tie hydranty, ktorými má byť príslušný úsek lyžiarskych svahov zasnežený. Keď sa dosiahne požadované množstvo, môžu sa snežné kanóny používať na iných plochách, alebo môžu byť odstavené. Po rovnomernom rozdelení množstva snehu za pomoci merania jeho výšky sa získa nový výsledok. Podľa tohto zistenia v prípade potreby sa dodatočne dosneží.

Pri ďalšom prvotnom zasnežovaní v Kitzbüheli sa bude dodržiavať nasledujúci plánovaný stav:

- ▶ na zatienených svahoch v horách 40 cm snehovej výšky,
- ▶ na slnečných svahoch na horách 60 cm snehovej výšky,
- ▶ na údolných svahoch 70 cm snehovej výšky,
- ▶ v kritických oblastiach 80 cm snehovej výšky.

ARENA PowerGIS.
Die Welt wird eisdecker

TECHMONT

Helicopter
Company

tel./fax: +421 52 772 21 26
www.techmont.sk



Mi-8
(nosnosť 3000kg)

MD 530F
(nosnosť 900 kg)

postavených viac ako 100 lyžiarskych zariadení v SR, ČR, BG, PL, SLO



Značkové mazivá - Nemrznúce riešenie pre Vaše zimné strediská

Motorové a prevodové oleje pre mobilnú a stacionárnu techniku (ratraky, skútre, diesel agregáty a pod.)

Hydraulické oleje

Plastické mazivá vhodné pre nízke teploty

Mazivá na mazanie teleskopických závesov vlekov

Ekologické oleje a plastické mazivá pre široké spektrum použitia

Výhradný dodávateľ pre Vaše zimné strediská:

DAUBA, spol. s r. o.

Švermova ul. 450/3, 976 46 Valašská

tel./fax: 00421 / 48 / 617 6514

mobil: 00421 / 903 800 618 (Ing. Peter Babiak)

www.dauba.sk, babiak@dauba.sk

Distribútor mazív FUCHS v Slovenskej republike:

FUCHS OIL CORP. (SK), spol. s r. o.

Štvrť kpt. Nálepku 755/5, 976 97 Dubová - Nemecká

tel: 00421 / 48 / 28 58 750, fax: 00421 / 48 / 28 58 757

www.fuchs.sk, fuchs@fuchs.sk





Lanové dráhy v európskych mestách

V súvislosti s lanovými dráhami sme si akosi zvykli vnímať ich ako domény veľhôr, kde slúžia lyžiarom a turistom. Z histórie však vieme, že lanovky už oddávna neslúžia len ako atrakcie, využívajú sa aj ako mestská doprava. Rozhodli sme sa preto, že v našom časopise postupne uvedieme sériu článkov, v ktorých predstavíme práve lanové dráhy, ktoré sú súčasťou mestskej dopravy. Dnes to bude niekoľko historických, ale úplne funkčných lanových dráh, predbežne európskych miest.

Budapešť

Pôvodne boli horské dráhy konštruované na princípe ozubnicovej dráhy. Po úspešnom pokuse vo švajčiarskom Lausanne, kde po prvý raz použili pre pohon 150-miestnych vozňov lano, sa začala pozvoľna éra pozemných lanových dráh. Pozemnú lanovú dráhu v Budapešti považujú za druhú európsku lanovku podobného systému. Pôvodne ju poháňal parný stroj v údolnej stanici. Výstavba tejto lanovky z podnetu grófov Szechenyi prebiehala v rokoch 1868 – 1870 pod vedením inžiniera Wohlfartha. Poháňací agregát dodala viedenská firma Teodor Schultz, vozne tiež viedenská firma Spiering. Spočiatku lanovka plnila funkciu dopravy personálu do kráľovského paláca. Neskôr, v roku 1920, keď sa dostala do vlastníctva mesta, začala slúžiť pre širokú verejnosť. Žiaľ, v rokoch 1948 - 49 bola zdemolovaná a až v roku 1986 ju veľkoryso modernizovali. Pohon, už elektrický, bol inštalovaný vo vrcholovej

stanici. Od roku 1987 je zaradená do zoznamu svetového dedičstva UNESCO.

Jazda lanovkou poskytuje krásne výhľady na panorámu Dunaja, parlament a na populárny reťazový most. Organizačne nie je začlenená do mestskej dopravy, tým má určenú pomerne vysokú cenu prepravného (asi 3 – 4 eur). Pri jej krátkej trase však nie je problémom cestu absolvovať pešo serpentinami a cez secesné mostíky ponad dráhu za 15 – 20 minút. V súčasnosti lanová dráha prepraví ročne 750 000 osôb.

Technické údaje

Údolná stanica	nábřeží Dunaja 110 m n. m. - Námestie Adama Clarka
Vrcholová stanica	161 m n. m. - Námestie sv. Juraja
Dĺžka trate	0,96 km
Dopravná rýchlosť	3,0 m/s
Prevýšenie	51 m
Stúpanie	48 %
Počet vozňov	2
Kapacita vozňa	24 osôb v troch podlažiach
Priemer dopr. lana	29 mm
Pohon	elektromotor
Rozchod	štandardný – 1 435 mm
Systém	dve paralelné dráhy bez výhybky

Salzburg

- Festungsbahn

Salzburg sa pýši niekoľkými dominantami. Okrem charakteristického hradu Salzburg, podľa ktorého dostalo mesto názov, stojí za povšimnutie aj vojenská pevnosť Hohensalzburg. Vedie na ňu taktiež jedna z najstarších pozemných lanoviek na kontinente. Pevnosť slúžila kasárňam.

V roku 1892 začala železničná spoločnosť SETG výstavbu lanovky. Pôvodne bola koncipovaná na systéme troch koľají so spoločnou strednou koľajou. Medzi koľajnicami sa nachádzal ozubený hrebeň, ktorý slúžil pre brzdenie vozňov (systém Rieggenbach). Pohon vozňov sa pôvodne až do októbra 1959 zabezpečoval pomocou vodnej záťaže. Tento systém bol problematický najmä v zimných mesiacoch. Preto už v apríli 1960 začala prevádzka s elektrickým pohonom. Súčasne bol modernizovaný aj zvršok dráhy. Systém sa zmenil na dvojkolajový s modernou abtovou výhybkou. Medzi rokmi 1974 – 1976 bola vykonaná úplná rekonštrukcia staníc. V roku 1991 sa skončila životnosť vozňov, ktoré sa vymenili za nové.



Pozemná lanová dráha s výhybkou - Salzburg

V súčasnosti lanová dráha od apríla 1992 jazdí pre širokú verejnosť nepretržite.

Technické údaje

Dĺžka trasy	198,5 m
Výškový rozdiel	98 m
Maximálne stúpanie	62 %
Rozchod koľajníc	1 040 mm
Priemer lana	28 mm
Pohon	400 kW trojfázový
Hnací výkon	225 kW
Dopravná rýchlosť	4 m/s
Maximálna rýchlosť	5 m/s
Čas jazdy	1 min.
Brzdy	bezpečnostná koľajová brzda hydraulicky ovládaná pružinová brzda
Vozeň	
Kapacita vozňa	48 osôb
Prepravná kapacita	1 560 os./h v oboch smeroch
Dĺžka	9,3 m
Šírka	1,9 m
Hmotnosť vozňa	5 580 kg
Rok výroby	1992
Údolná stanica	437 m n. m.
Vrcholová stanica	535 m n. m.



Pozemná lanová dráha bez výhybky - Budapešť



Paríž

Montmartre

Podobná koncepcia dvojkolajovej pozemnej lanovej dráhy ako v Budapešti je použitá aj na legendárnom Montmartre v Paríži. Ide o krátku lanovku pre turistov, ktorí chcú navštíviť romantický Montmartre s impozantnou bazilikou Sacre Coeur.

Pôvodnú lanovku Montmartre I. uviedli do prevádzky v roku 1891. Bola poháňaná gravitačne pomocou vody, ktorá sa pri každej jazde napúšťala do horného vozňa lanovky. Tento systém poháňal lanovú dráhu až do r. 1930, kedy bol nainštalovaný elektrický pohon. V tejto podobe slúžila až do roku 1990, kedy jej prevádzku ukončili.

V roku 1991 uviedli do prevádzky rekonštruovanú lanovku Montmartre II., ktorá slúži dosiaľ. Technologicky sú obe kabíny nezávislé od seba, sú odvodené od štandardných výťahov, čo umožňuje každému vozňu fungovať nezávisle.

V Paríži je prevádzka zaradená ako súčasť verejnej dopravy, platí na ňu lístok ako do metra, prípadne špeciálna turistická karta, ktorá platí pre vstupy do múzeí, galérií a ďalších pamätihodností.

Eiffelova veža

Lanovkárom známy výrobca kabín, vozňov a vagonov pre väčšinu výrobcov lanových dráh – švajčiarska firma Gangloff Cabin AG z Bernu, je dodávateľom špeciálnej kabíny výťahu na Eiffelovu vežu v Paríži.

Je problematické zaradiť toto zariadenie k výťahom, nakoľko kabína prekonáva cestu na predposledné poschodie v dvoch rôznych uhloch stúpania a pritom je pomocou lana ťahaná na dvoch koľajniciach s veľkým rozchodom ako pozemná lanovka.

Kabína je koncipovaná ako dvojposchodová, osadená je v západnom pilieri veže. V roku 2011 plánujú osadiť týmto typom kabíny aj východný piliere.

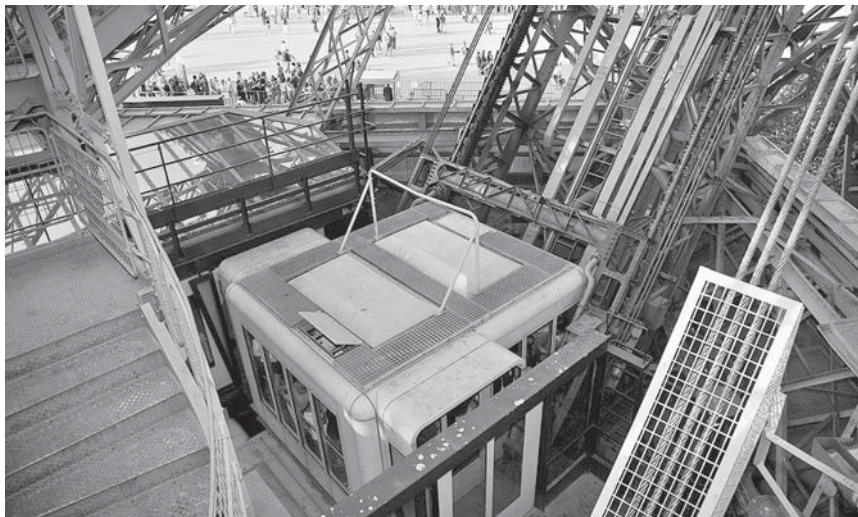


Eiffelova veža

Technické údaje	Montmartre I.	Montmartre II.
Prevádzka od	5. 6. 1891	5. 10. 1991
Ukončenie prevádzky	1. 10. 1990	
Systém	paralelný dvojkolajový	paralelný dvojkolajový
Rozchod koľajníc	1 440 mm	1 435 mm
Pohon	do r. 1930 vodný	elektrický
Výkon	-	160 kW
Rýchlosť	-	3,5 m/s
Dĺžka trate	108 m	108 m
Prevýšenie	36 m	36 m
Sklon	35,2 %	35,2 %
Počet vozňov	2	2
Kapacita vozňov		60 osôb
Prepravná kapacita		2 000 os./h



Montmartre II.



Eiffelova veža

Technické údaje		
Začiatok prevádzky s pôvodnými typmi výťahov v roku 1889		Stúpanie 476,1 m
Pohon		elektrický 320 kW
Počet stanic	3	Čas jazdy 1 min. 15 s
Počet koľají	2	Celkový čas prepravy nástup - zastavenie - výstup asi 8 minút
Rozchod	3 810 mm	Kapacita dvojkabíny 92 osôb (45+1 sprievodca) na každom poschodí
Dĺžka	128 m	
Prevýšenie	115,73 m	

Text a foto: Ing. Peter Lovás

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.prinoth.com

Prinoth

Keď výmena staršieho zariadenia musí zladit' zvýšenie prepravnej kapacity a rešpekt k miestnym obydliam, včlenenie novej lanovej dráhy do typickej architektúry a života kopačiek musí prebehnúť bez najmenšieho nedostatku. Hľadajúc ideálnu harmóniu, modularita riešenia MULTIX 10 umožnila vytvorenie trate s uhlovou medzistanicou a ponúkla minimálny akustický a vizuálny dopad.

Spoločne k ideálnym riešeniam...

Pra Loup, France

Multix 10... V zornom uhle ideálnej integrácie.

www.poma.net

