



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



 Doppelmayr®

www.doppelmayr.com

Novinka v Titlis:
Otáčajúca sa kabína



ŠPORT KOMFORT LEITNER



INOVÁCIA OD ROKU 1888

LEITNER
ropeways



Presvedčivá technológia.
< Tu zistíte viac.

LAVEX info

Vydáva:

LAVEX, Lanovky a vleky, záujmové združenie
na Slovensku, Liptovský Mikuláš
e-mail: lavex@lavex.sk
www.lavex.sk

Šéfredaktor:

Ing. M. Grešo

Redakčná rada:

predseda:
Ing. Peter Nanky
členovia:
JUDr. P. Brňák, PhD., Ing. J. Hulla, M. Sumka

Sídlo vydavateľa a adresa redakcie:

LAVEX, M. Pišúta 5, 031 01 Liptovský Mikuláš
IČO: 00 213 331
tel.: 044 5520 460
sekretariát: 0903 526 545
revíziní technici: 0903 527 545
e-mail: lavexinfo@lanovky.sk

Tlač a grafika

MB – POLYGRAF, s. r. o.
Lediny 42, 841 03 Bratislava
www.lanovky.sk

Ročné predplatné na 3 čísla:

9,00 € vrátane poštovného / členským
organizáciám LAVEX-u a spolupracovníkom
poskytujeme časopis bezplatne

Predajná cena časopisu: 2,80 €

Predajné miesta:

Kníhkupectvo VEDA,
Štefánikova 3, Bratislava
(pondelok – piatok 10:00 – 17:30)
tel.: 02 2092 0233

Kníhkupectvo VEDA,
Hornopotočná 23, Trnava
(v priestoroch Trnavskej univerzity)
tel.: 0902 917 010

Informačné centrum
Nám. mieru 1, 031 01 Liptovský Mikuláš
tel.: 044 5522 418

Informačné centrum
Andreja Kmeťa 22, 036 01 Martin
tel.: 043 4238 776

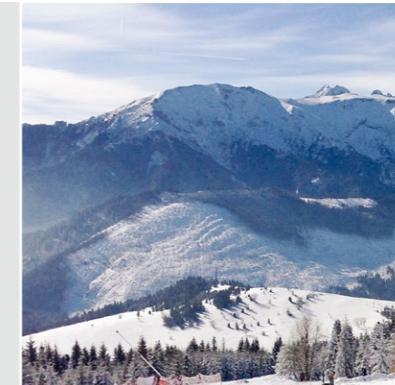
Elektronická verzia časopisu:

<http://lavexinfo.lanovky.sk/>

Reklamné strany neprešli jazykovou
úpravou v redakcii. Redakcia ani vydavateľ
nezodpovedajú za kvalitu či grafické
spracovanie hotovej inzercie a dodaných
reklamných článkov.

ISSN č. 1336-1953
Evidenčné číslo MK SR – EV 3893/09
Vychádza 3-krát do roka.

Číslo vydané v marci 2015



14

**Lyžiarske stredisko
SKI Bachledova dolina**



24

**Nová lanovka
na Sněžku**



27

**Stanislav Urban:
Roháče-Spálená**

Príhovor 2

Náš hosť 3

Nové lanovky v sezóne

Roháče-Spálená,
nová CD6C od Leitnera 4

Nová lanová dráha v lyžiarskom
stredisku SKICENTRE Strednica 6

Z činnosti združenia

Zasadalo Predstavenstvo
a dozorná rada LAVEX-u 7

Národná sústava kvalifikácií 8

Oznamy a informácie

Zišlo sa 5. valné zhromaždenie
Združenia cestovného ruchu SR 8

Šesťdesiat rokov
lanovej dráhy Chvatimech 9

Turiec sa radoval na snehu 10

Interkriterium Vrátna 11

Za Ing. Jánom Krížom 12

ITF Slovakiatur 13

Zo života našich stredísk

LS SKI Bachledova dolina 14

Náš jubilat

Ing. Dušan Mikloš 16

Lanové dráhy

Leitner 17

Doppelmayr 18

Tatralift 20

Zasnežovacie systémy

TechnoAlpin 21

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 22

Svet lanoviek

Nová lanovka na Sněžku 24

Stanislav Urban:
Investujeme do budúcnosti 27

Noc v lanovke 29

Inzerenti čísla:

DOPPELMAYR
LEITNER
SUPERSNOW

obálka str. 1
obálka str. 2
obálka str. 3

INTERLAVEX 2015
AUTORASTER
TECHNOALPIN

obálka str. 4
obálka str. 4
str. 2

25
since 1990

cl/mecia

TECHNOALPIN®
snow experts

Príhovor

Milí čitatelia,

vstupujeme do ďalšieho, už 42. ročníka vydávania nášho odborného časopisu pre lanovú dopravu a cestovný ruch – LAVEX Info a musím priznať, že etapa jeho prípravy nebola ľahká. Po 41 rokoch, čo je možno aj slovenský rekord v neprerušenom vydávaní odborného periodika, sme vážne zvažovali, či dokážeme zabezpečiť dostatok finančných prostriedkov na jeho realizáciu. Pretrvávajúca globalizácia, ktorá výrazne zasiahla aj výrobcov horskej techniky a zariadení, z roka na rok redukuje naše možnosti v získavaní reklamy, z ktorej hradíme náklady na vydávanie časopisu. Našťastie naši exkluzívni a dlhoroční partneri nám ešte zachovali priazeň, a tak sme sa mohli pustiť do prípravy prvého tohtoročného čísla. Vydanie nasledujúcich čísiel však nebude jednoduché, pokiaľ sa nám nepodarí získať ďalších reklamných partnerov alebo pokiaľ nezískame potrebný finančný príspevok inou formou. Situáciu by dočasne mohlo zlepšiť aj to, že sa nám podarí zachovať aspoň predchádzajúcu úroveň jubilejnej 15. medzinárodnej výstavy horskej techniky INTERLAVEX, ktorá sa uskutoční v Liptov Aréne v dňoch 4. – 6. októbra 2015. Na úspešné zvládnutie takého náročného podujatia, akým je medzinárodná výstava INTERLAVEX, však nestačí len úsilie organizátora, ktorého úlohou je zabezpečiť na podujatie predovšetkým významných a zaujímavých vystavovateľov, zvládnuť technické a organizačné zabezpečenie v potrebnej kvalite či pripraviť zaujímavý program. Potrebná je aj chuť a snaha odbornej verejnosti – lanovkárov, vlekárov, pracovníkov, ktorí sa starajú o kvalitu a bezpečnosť lyžiarskych tratí, a najmä majiteľov, manažérov a vedúcich prevádzky lyžiarskych stredísk – zúčastniť sa na podujatí. Sú to práve oni, kvôli

ktorým sa celé podujatie organizuje, kvôli ktorým výrobcovia vynakladajú čas a peniaze na prezentáciu svojich noviniek a sú počas výstavy pripravení na zodpovedanie akýchkoľvek otázok. A práve klesajúca účasť odbornej verejnosti vyvoláva vo vystavovateľských firmách pochybnosti, či sa na výstavách horskej techniky nielen u nás, ale aj v susedných krajinách oplatí zúčastňovať. Slabším záujmom výrobcovia v posledných rokoch pri rokovaniach o účasti na výstave totiž najčastejšie argumentujú.

V príprave na tohtoročnú výstavu INTERLAVEX sme nadviazali spoluprácu s francúzskym partnerom – Klastrom Montagne z oblasti Francin, ktorého poslaním je sprostredkovanie know-how v oblasti techniky, priemyslu a cestovného ruchu, rokujeme tiež s obchodným radcom rakúskeho veľvyslanectva v Bratislave o účasti rakúskych firiem na našej výstave.

Preto si už teraz dovoľujeme, vážení kolegovia, dať vám do pozornosti termín 15., jubilejnej medzinárodnej výstavy horskej techniky INTERLAVEX a zároveň vás na ňu pozvať.

A teraz na inú tému... LAVEX sa prostredníctvom Zväzu cestovného ruchu SR zapojil do tvorby Národnej sústavy kvalifikácií, ktorá má ponúknuť komplexný

pohľad na kvalifikačný systém našej republiky, triedenie kvalifikácií a cesty vedúce na ich získanie alebo uznanie. Má vytvoriť podmienky na to, aby bolo možné uznávať kvalifikácie získané neformálnou aj informálnou cestou. Realizátorom projektu je Štátny inštitút odborného vzdelávania a vychádza z už existujúceho projektu Národnej sústavy povolaní. LAVEX bude v rámci projektu riešiť tzv. karty kvalifikácie pre rozhodujúce povolania, ako je manažér lanovej dráhy, vedúci prevádzky lanovej dráhy, operátor lanovej dráhy, operátor lyžiarskeho vleku prípadne ďalšie. S výsledkami projektu vás po jeho schválení oboznámime aj prostredníctvom nášho časopisu.

Ing. Miroslav Grešo



Náš hosť

Ing. Jaroslav Mačičák, rodák z obce Mlynčeky, otec dvoch synov, absolvent Vysokej školy technickej v Košiciach, odbor dopravná a manipulačná technika, je dlhoročným pracovníkom v oblasti lanových dráh. Hovorí sa, že jablko nepadá ďaleko od stromu. Rovnako to bolo aj v rodine Mačičákovcov. Otec Ladislav bol dlhé roky technickým a radiacim pracovníkom v Tatrapome (dnešný Tatralift), kde po absolvovaní vysokoškolského štúdia nastúpil do zamestnania aj syn Jaroslav. Ako perspektívneho a už skúseného lanovkára ho oslovila firma Leitner a od roku 2011 sa stal ich zamestnancom v pozícii export manažéra. V roku 2012 sa do portfólia zodpovednosti pridala aj firma Prinoth. Svojou prácou a odbornosťou presvedčil vrcholový manažment, ktorý ho menoval za export manažéra pre Slovensko, Poľsko a Česko s plnými kompetenciami.

*** V Tatrapome si pracoval 17 rokov. Ako si spomínaš na začiatky a prácu v tejto firme?**

- Do firmy Tatralift som nastúpil v roku 1994. Postupne som prešiel rôznymi pracovnými zaradeniami – príprava výroby, konštrukcia, montáž, expedícia a projektový manažér, ktoré mi objasnili princípy zrodu, uvedenia na trh a samotnej prevádzky lanových dráh. Navštívil som rôzne kúty sveta a rád spomínam na dobrý pracovný tím – kolegov tejto firmy.

*** Kedy a ako sa začala tvoja spolupráca s firmou Leitner?**

- Prvý osobný kontakt s firmou sa udial na spoločných výstavách a stretnutiach na Slovensku, konkrétne na Interlavexe. Neskôr som dostal ponuku na možnú spoluprácu v oblasti predaja horských dopravných zariadení pre lokálne trhy a od februára 2011 som nastúpil do firmy Leitner na pozíciu export manažéra. Začiatky boli dosť náročné. Za krátke obdobie bolo potrebné zvládnuť technologické a technické princípy lanových dráh firmy Leitner – hlavne odpojiteľné systémy, 2S, 3S systémy... Pamätám sa, že keď som prišiel do firmy po prvý raz na dvojtýždňový pobyt a po celý ten čas bolo potrebné komunikovať a myslieť v cudzom jazyku, veľmi ma potešilo pohovoriť si s človekom jazykovo blízkym – kolegom, ktorý mal na starosti ruský trh. И так мы говорили хоршо.



Ing. Jaroslav Mačičák
export manažér
firmy Leitner a Prinoth

*** Vieme, že zakrátko ťa vedenie firmy menovalo za export manažéra pre tri stredoeurópske postsocialistické krajiny...**

- Som zodpovedný za trhy na Slovensku, v Čechách a Poľsku. Každá z týchto krajín má svojho oficiálneho zástupcu tak pre firmu Leitner, ako aj pre firmu Prinoth. Na Slovensku je to kumulované a obe značky zastrešuje jeden zástupca firmy JP Hulla. Lokálni zástupcovia komunikujú priamo so mnou a spoločne riešime potreby trhu – teda nadviazanie dlhodobého partnerstva v podobe realizácie moderných lanových dráh, snežných pásových vozidiel a následnej podpory pri ich prevádzke tak, aby zámery rozvoja lyžiarskych stredísk boli splnené k ich úplnej spokojnosti.

*** Čo sa ti dosiaľ podarilo vybudovať, resp. presadiť z pozície tvojej funkcie?**

- Všetko sa vyvíjalo postupne a snažíme sa reagovať na potreby trhu v plnom rozsahu, či už ide o predajnú činnosť, servis a náhradné diely, montáž, projekciu alebo výrobu... Zo začiatku (prvé mesiace roku 2011) som bol na to sám, avšak postupne ešte v tom istom roku sme otvorili popri výrobe (Leitech – Stará Ľubovňa) oddelenie montáže a servisu, kde sa prijali dvaja montážni pracovníci, konkrétne páni Jozef Sarna a Igor Brandobur. Za pomerne krátke obdobie sa vypracovali na plne kvalifikovaných a samostatných montážnych pracovníkov s plnou výbavou montážneho náradia, a tak už dnes sú schopní vykonávať samostatne mechanickú montáž lanových dráh firmy Leitner.

Ešte v roku 2011 prebiehala ďalšia diskusia o zriadení novej pracovnej pozície – osoby zodpovednej za servis, predaj náhradných dielov a montáž, ako aj podporu v projekčnej činnosti. V roku 2012 sa to stalo skutočnosťou a vo februári bol do firmy Leitner prijatý projektant lanových dráh Ing. Jozef Vojtech, rodák z Kežmarku, ktorý pôsobí priamo v Sterzingu, sídle firmy, a zabezpečuje nám tak priamu podporu v projekčnej činnosti pre lokálne trhy. V júni 2012 bol prijatý nový člen nášho tímu, Ing. Peter Oľšavský (v minulosti pracoval vo firme Techmont Snow, pôsobiacej ako výhradné zastúpenie firmy POMA na Slovensku a v Česku), ktorý má na starosti servis, montáž a náhradné diely pre lanové dráhy firiem Leitner a POMA.

PASSION
SNOW-
MAKING

*** Aké lanové dráhy a v ktorých krajinách sa ich pod твоjim vedením podarilo dosiaľ realizovať?**

- Prvými realizáciami boli v roku 2011 lanová dráha CD8C Buková Hora v Tatranskej Lomnici a CD6C Pasička v poľskej Bialke Tatrzańskiej. Následne to boli v Poľsku tieto lanové dráhy: v roku 2012 CF4 Kaniowka, v roku 2013 CD4C Jaworzyna Skrzyczne, CF4 Wisla Klepki Malinka a na Slovensku CD6C Lúčky Priečno a CD6C Roháče Express. V roku 2014 sme v Poľsku

realizovali CF4 Wisla Skolnity. Na rok 2015 sme zatiaľ podpísali zmluvu na realizáciu lanovej dráhy CD6C Hofmanky v českých Janských Láznach.

*** Akú úlohu zohráva firma Leitech na Slovensku?**

- Leitech, s. r. o., má svoj výrobný závod v Starej Ľubovni, kde sa vyrábajú hlavné oceľové komponenty lanových dráh, ako napríklad podpory či rámy staníc pre firmy Leitner a Poma, predné

radlice na snežné pásové vozidlá firmy Prinoth, komponenty pre zasnežovacie systémy firmy DemacLenko a robí sa predmontáž bubienkových lyžiarskych vlekov s priamou expedíciou ku konečnému klientovi. Zároveň má firma obchodno-servisnú kanceláriu v Poprade, ktorá je zodpovedná za predaj, servis, náhradné diely a montáž.

Ďakujeme za rozhovor a prajeme ešte veľa pracovných úspechov v tvojom živote.

Ing. Miroslav Grešo

Roháče-Spálená, nová CD6C od Leitnera

Ako sme avizovali v minulom čísle, pred zimnou sezónou 2014/2015 bola v Roháčoch-Spálenej uvedená do prevádzky nová odpojiteľná šesťmiestna sedačková lanovka s bublinami. Je to už tretia odpojiteľná lanovka od Leitnera na Slovensku.

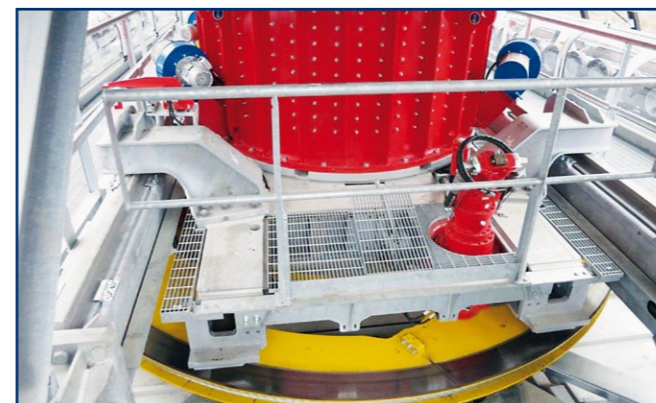
Lyžiarske stredisko Roháče-Spálená patrí medzi najvyššie položené strediská na Slovensku, a tým má vytvorené ideálne podmienky nielen na zjazdové lyžovanie, ale aj pre bežkárov a skialpinistov. Umiestnenie novej lanovky investori navrhli umne tak, aby návštevníci mohli rovno z parkoviska nasadnúť na lanovku a vyvieť sa na vrcholovú stanicu, ktorá je umiestnená cca 100 m za vrcholovou stanicou pevnej štvorsedačky. Celková dĺžka lanovky je 1958,42 m

s prevýšením 461 m. Priamy pohon Direct drive sa nachádza v údolnej stanici, kde je umiestnené aj napínanie lana, ktoré má priemer 46 mm. Počiatočný výkon motora je 660/713 kW, menovitý výkon 537 kW. Výkon lanovky bol dimenzovaný pri prevádzkovej rýchlosti 5 m/s na cieľovú prepravnú kapacitu 2 400 osôb za hodinu. Počiatočná kapacita je realizovaná na prepravu 1 800 os./hod., na čo je inštalovaných 69 vozňov (cieľovo 92 vozňov). Časový interval medzi vozňami je 12 s (cieľovo 9 s). Doba prepravy z údolnej do vrcholovej stanice je 6 minút 32 sekúnd. Na uloženie sedačiek bola postavená

garáž s automatickým systémom naskladňovania a vyskladňovania sedačiek. Otvorenie prevádzky lanovky bolo veľkolepé. Zúčastnilo sa na ňom veľa pozvaných hostí, medzi ktorými nechýbali predstavitelia obce Zuberec, odboru životného prostredia, banky, cirkvi, ďalej folklórne súbory, zástupcovia mnohých lyžiarskych stredísk a samozrejme predstavitelia firmy Leitner. Veríme, že nová lanovka bude veľkým prínosom pre rozvoj tohto lyžiarskeho strediska, ktoré už dnes patrí k popredným na Slovensku a je ozdobou Západných Tatier – Roháčov.



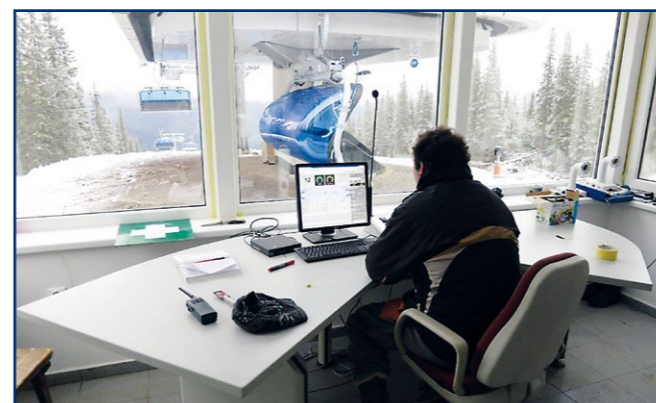
Garážovanie sedačiek



Pohon Direct Drive



Sedačky v garáži



Obslužný priestor v hornej stanici



Údolná stanica



Obslužný priestor v dolnej stanici



Pred otvorením



Aj hudba sa odviezla



Prestrihnutie pásky

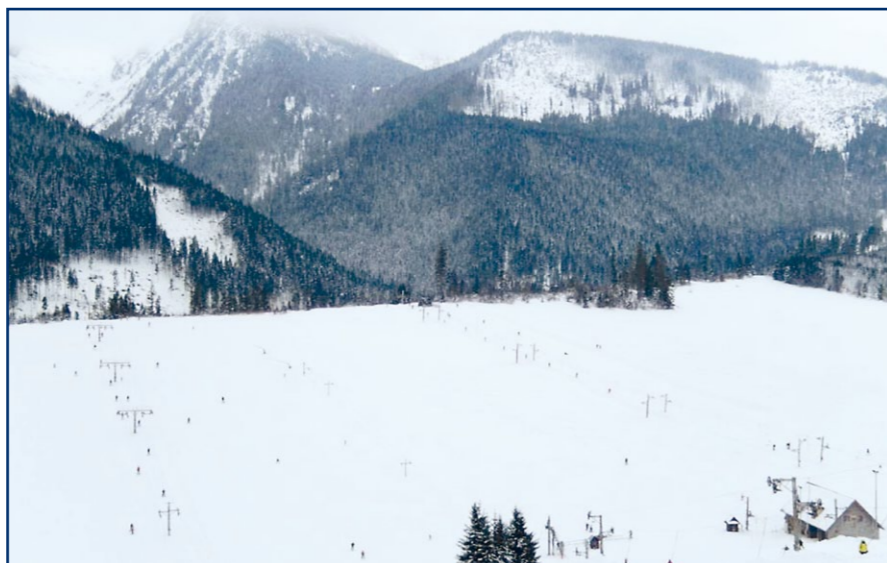
Nová lanová dráha v lyžiarskom stredisku SKICENTRE Strednica

SKICENTRUM Strednica patrí k prvým lyžiarskym strediskám vybudovaným vo Vysokých Tatrách. Jeho história sa začala písať už v roku 1952. Odvtedy prešlo stredisko rôznymi etapami rozvoja, no v poslednom období sme začali pociťovať absenciu na jednej strane svahu s lepšími parametrami, ale tiež sedačkovej lanovky. Preto sa v roku 2014 vlastníci rozhodli pre výstavbu novej štvorsedačkovej lanovky, ale aj dvoch nových zjazdoviek, ktoré sa radia do kategórie stredne ťažkých – tzv. červených. Sedačková lanovka Strednica typ SLF-4p je jednolanová, obežná, s neodpojiteľnými vozňami a s nástupným pásom. Šikmá dĺžka je 461,7 m, prevýšenie 120,86 m, kapacita 2400 osôb/hod. Dĺžka zjazdoviek dosahuje 700 m. Týmto krokom sa podmienky na výučbu lyžovania podstatne zlepšili, ale v neposlednom rade si tu nájde priestor široká škála lyžiarov.

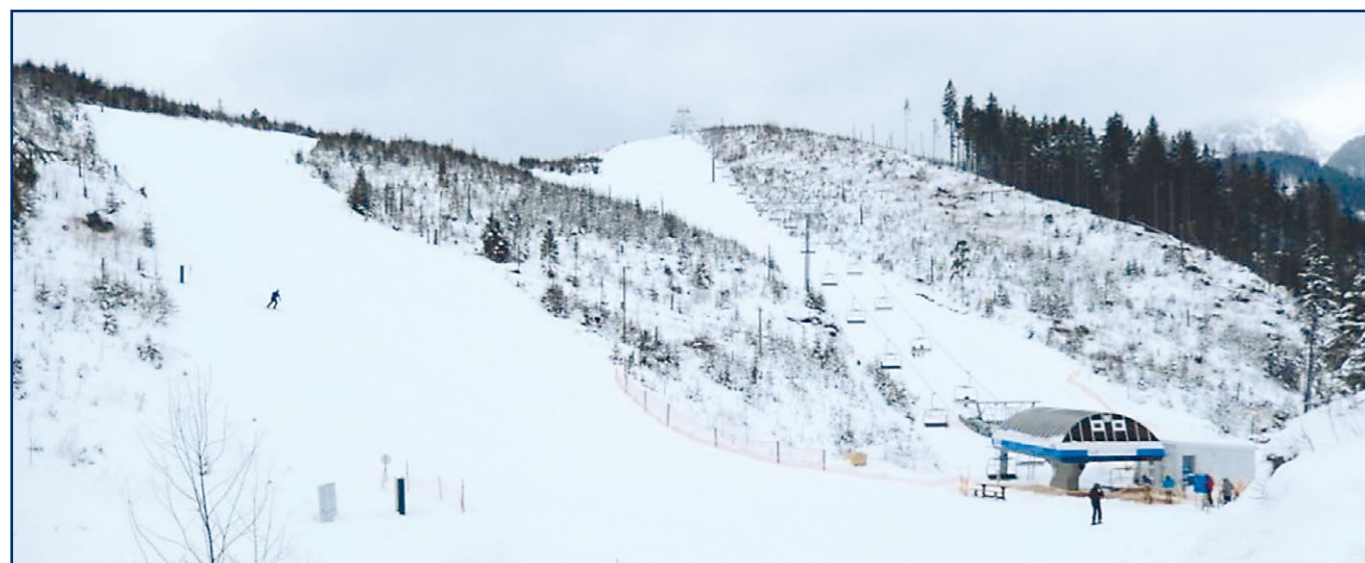
Marian Bekeš



Dolná časť lanovej dráhy



Stará časť strediska



Pohľad na lanovku v novej časti strediska SKICENTRE Strednica

Z činnosti združenia

Zasadalo Predstavenstvo a Dozorná rada LAVEX-u

Na svojom prvom tohtoročnom rokovaní sa na sekretariáte LAVEX-u v Liptovskom Mikuláši zišlo Predstavenstvo a Dozorná rada Združenia lanoviek a vlekov, aby posúdili hospodárske výsledky združenia za rok 2014 a prerokovali prípravu XXXII. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov a XV. ročníka medzinárodnej výstavy INTERLAVEX.

Rokovanie otvoril a prítomných privítal predseda združenia Ing. Peter Nanky, vyjadril poďakovanie za takmer stopercentnú účasť a navrhol schválenie programu rokovania tak, ako bol predložený v pozvánke. V prvom bode riaditeľ LAVEX-u Ing. Miroslav Grešo vykonal kontrolu plnenia uznesení prijatých na poslednom zasadnutí predstavenstva a dozornej rady, pričom o. i. konštatoval:

– k uzneseniu č. 3/2/2002, týkajúcemu sa zapájania združenia do tvorby legislatívy – sekretariát LAVEX-u sa prostredníctvom členstva vo Zväze cestovného ruchu SR v uplynulom roku podieľal na návrhoch zákonov o odpadoch, o odbornom vzdelávaní a príprave, o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, novele autorského zákona a novele zákona o Horskej záchrannéj službe;

– k uzneseniu č. 1/2/2014 – riaditeľ združenia doplnil informácie týkajúce sa problémov so zabezpečením vydávania časopisu LAVEX Info z dôvodu poklesu inzerentov v posledných rokoch, a tým aj príjmov z reklamy, pričom úspora cestou zníženia nákladu časopisu by bola len minimálna. Ani dosiahnutie úspory nákladov zmenou spôsobu vykurovania objektu sekretariátu LAVEX-u nie je reálne, čo potvrdilo aj rokovanie s pracovníkom SSE na pracovisku v Liptovskom Mikuláši, navyše by si zmena vykurovania prostredníctvom el. konvektorov vyžiadala značnú vstupnú investíciu;

– k uzneseniu č. 2/2/2014 – podrobnú informáciu o programe minuloročných Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov podal Ing. M. Grešo, zároveň zhodnotil celý priebeh podujatia vrátane účasti zástupcov členských organizácií;

– k uzneseniu č. 3/2/2014, týkajúcemu sa projektu Národnej sústavy kvalifikačnej – bola podaná podrobná informácia o zámere projektu, ktorého cieľom je poskytnúť komplexný pohľad na kvalifikačný systém pre jednotlivé povolania, v katalógu ktorých sú zaradené aj povolania ako manažér lanových dráh, vedúci prevádzky lanovej dráhy, operátor lanovej dráhy a operátor lyžiarskeho vleku. LAVEX spolupracuje na projekte so Štátnym inštitútom odborného vzdelávania.

V nasledujúcom bode riaditeľ združenia informoval členov predstavenstva a dozornej rady o dosiahnutých hospodárskych a ekonomických výsledkoch združenia za rok 2014. Uviedol, že slabá zimná lyžiarska sezóna 2013/14 mala veľmi zlý dosah aj na situáciu v združení, keďže záujem o služby združenia mal klesajúci charakter a katastrofálna bola aj platobná disciplína. Napriek tomu sa úsporou nákladov podarilo dosiahnuť prijateľný hospodársky výsledok, ktorý sa však ešte bude upravovať odpismi pohľadávok a majetku. Definitívny hospodársky výsledok bude predložený na schválenie Predstavenstvu a Dozornej rade LAVEX-u 17. marca 2015.

V ďalšom bode rokovania sa predstavenstvo a dozorná rada venovala organizačnému zabezpečeniu XXXII. ročníka pretekov lanovkárov a vlekárov. Na základe ponuky spoločnosti Tatrawest Zuberec sa preteky uskutočnia v lyžiarskom stredisku Roháče-Spálená, v ktorom bola v závere minulého roka uvedená do prevádzky nová šesťmiestna sedačková lanovka. Riaditeľ združenia ďalej uviedol, že po technickej a organizačnej stránke sú preteky zabezpečené a v najbližších dňoch budú rozposlané propozície. Prerokovala sa aj možnosť pozvania poľských zástupcov lyžiarskych stredísk prostredníctvom poľského združenia lyžiarskych a turistických stredísk – PSNiT.

Hlavným bodom programu zasadnutia Predstavenstva a Dozornej rady LAVEX-u bola príprava medzinárodnej výstavy horskej techniky INTERLAVEX a Dní lanoviek a lyžiarskych vlekov. Základnú informáciu uviedol predseda združenia Ing. P. Nanky, ktorý zhodnotil doterajšie rokovania týkajúce sa prípravy výstavy, pričom spomenul aj rokovanie s predstaviteľmi lanovkárových združení Českej republiky a Poľska v Ostrave, na ktorom sa prediskutoval návrh o možnosti organizovania spoločnej výstavy pre všetky tri krajiny. Vzhľadom na zámer organizovať tohtoročnú výstavu INTERLAVEX 2015 v spolupráci so spoločnosťou TMR, a. s., ktorá prevádzkuje ubytovacie a stravovacie zariadenia v mieste konania výstavy, ako aj vzhľadom na športovú halu Liptov Aréna, v ktorej sa výstava posledné dva roky uskutočnila, sa ďalšia diskusia orientovala na možnosti spolupráce pri organizovaní výstavy s touto spoločnosťou. Podrobne bol prerokovaný zámer zatriktívniť celé podujatie kvalitným odborným seminárom so zahraničnou účasťou, ktorý vzbudí väčší záujem návštevníkov o podujatie. Predstavenstvo zároveň konštatovalo, že je potrebné z dôvodu záujmu vystavovateľov zabezpečiť aj účasť majiteľov a manažérov lyžiarskych stredísk.

Diskutovalo sa aj o časovom rámci podujatia, aby časový rozvrh odborného seminára neochudobňoval účasť na výstavisku počas hlavného výstavného dňa. V rôznom riaditeľ Združenia lanoviek a vlekov informoval o 5. valnom zhromaždení Zväzu cestovného ruchu SR, na ktorom sa zúčastnil spolu s predsedom LAVEX-u Ing. P. Nankym.

Okrem iného predstavil základné priority zväzu na rok 2015, ktorými sú: aktívne presadzovať realizáciu úloh a opatrení na podporu dopytu a ponuky definovaných v Stratégii rozvoja cestovného ruchu na roky 2014 – 2020, aktívne spolupracovať pri tvorbe Národného systému kvality služieb CR, pôsobiť na tvorbu národnej legislatívy, presadzovať opatrenia zamerané na znížovanie vysokej miery byrokracie a regulačného zaťaženia a ďalšie úlohy.

Pripravuje sa Národná sústava kvalifikácií

Národný projekt Tvorba národnej sústavy kvalifikácií významne napreduje, o čom svedčí vytvorenie Národnej rady pre vzdelávanie a kvalifikácie (NRVK). NRVK je najvyšší schvaľovací a monitorovací orgán národného projektu, ktorého najvýznamnejšou funkciou je schvaľovanie úplných a čiastočných kvalifikácií. K jeho činnostiam patrí aj vydávanie odporúčaní a stanovísk k legislatívnym zmenám v oblasti vzdelávania a uznávania kvalifikácií. Národná sústava kvalifikácií (NSK) vytvorí pôdu na uznávanie kvalifikácií získaných neformálnou a informálnou cestou. Ktokoľvek sa bude môcť nechať

preskúšať pred odbornou komisiou a získať tak doklad o kvalifikácii, teda o schopnostiach, ktoré získal napr. v praxi alebo v rámci celoživotného vzdelávania. Takto získaná kvalifikácia bude navyše vďaka Národnému kvalifikačnému rámcu platiť v celej Európskej únii. NSK má občanom ponúkať komplexný pohľad na kvalifikačný systém našej republiky, triedenie kvalifikácií a cesty vedúce k ich získaniu alebo uznaniu. Projekt vychádza z už existujúceho projektu Národná sústava povolání a má napomôcť zlepšiť možnosti slovenských občanov uplatniť sa na trhu práce v ostatných členských štátoch

Európskej únie a mimo nej v rámci Európskeho kvalifikačného rámca. Do procesu prípravy NSK sú zapojení erudovaní odborníci z jednotlivých odvetví národného hospodárstva, ale aj zamestnávateľské zväzy, združenia, komory, odborové zväzy a ďalšie profesijné zamestnávateľské organizácie. Združenie lanoviek a vlekov LAVEX je členom sektorovej rady obchod, marketing a cestovný ruch a v rámci projektu spracováva kvalifikačný systém pre profesie: manažér lanovej dráhy, vedúci prevádzky lanovej dráhy, operátor lanovej dráhy a operátor lyžiarskeho vleku. Podrobnosti o projekte uverejníme po jeho schválení a oficiálnom zverejnení registra Národnej sústavy kvalifikácií.

M. G.

V hoteli Holiday Inn v Bratislave sa 3. februára 2015 zišli zástupcovia Zväzu cestovného ruchu Slovenskej republiky na svojom 5. valnom zhromaždení, aby prerokovali a schválili činnosť a hospodárenie zväzu za uplynulý rok a schválili priority a plán práce na rok 2015.

Zhromaždenie otvoril a viedol prezident ZCR Slovenskej republiky Mgr. Marek Harbulák, ktorý privítal všetkých členov Zväzu cestovného ruchu SR, ako aj hostí. Ako uviedol v úvodnom príhovore, cestovný ruch na Slovensku patrí z hľadiska počtu pracovných miest, ktoré vytvára priamo, ale aj v nadväzujúcich odvetviach, k najvýznamnejším odvetviám slovenskej ekonomiky. Viac ako 90 % týchto pracovných miest pritom vytvárajú tí najmenší zamestnávateľia – mikropodniky a malé podniky. Štatistika za tretí kvartál predchádzajúceho roka ukazuje výrazný pokles v počte domácich, ale predovšetkým zahraničných návštevníkov, čo sa prejavuje najmä vo výraznom prepade počtu prenocovaní. Počet prenocovaní klesol za prvých deväť mesiacov v roku 2014 o 580-tisíc

v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2013. Sme jedinou krajinou v rámci Európy, ktorá z hľadiska počtu návštevníkov zaznamenala pokles, uviedol Marek Harbulák. Tento stav je hlavne výsledkom chýbajúcej koncepcie propagácie a prezentácie Slovenska v minulosti. Bohužiaľ, napriek tomu, že Slovensko vydáva v posledných rokoch viac peňazí na prezentáciu prostredníctvom SACR, ako aj podpory formou dotácií pre oblastné organizácie cestovného ruchu, absentuje tu vyhodnotenie z hľadiska efektívnosti vynaložených prostriedkov. Výraznou mierou sa na poklese výkonov v cestovnom ruchu podpísala aj skutočnosť, že podnikatelia v cestovnom ruchu čelia neustálemu tlaku zvyšovaním regulácie a množstvu novej legislatívy, čo sa prejavujú rastúcimi nákladmi. Príkladom môže byť vysoké odvodové a daňové zaťaženie. Zvyšovanie osobných nákladov a vysoká sadzba DPH sa prejavuje rastom cien, čo výrazne znižuje konkurencieschopnosť našich zariadení.

Členovia Zväzu cestovného ruchu preto v závere roka 2014 **prezentovali zástupcom rezortného ministerstva požiadavky a potrebu zavedenia opatrení, ktoré by podporili rast výkonov a tržieb**, čo by v konečnom dôsledku podporilo nielen odvetvie cestovného ruchu, ale prispelo by aj k tvorbe pracovných miest a rozvoju regiónov. Zväz cestovného ruchu SR sa oboznámil s akčným plánom rozvoja cestovného ruchu, ktorý prijalo MDVRR SR, a bude podporovať realizáciu jednotlivých opatrení. K správe o činnosti predsedu zväzu uviedol, že bola spracovaná na základe hodnotenia priorit, ktoré zväz prijal na rok 2014, jednotlivých úloh plánu, ako aj aktuálnych úloh uložených prezidiom zväzu. Správa bola členom zväzu zaslaná na posúdenie. Valné zhromaždenie zväzu schválilo prednesenú správu o činnosti a prijalo tiež dvoch nových členov – oblastnú organizáciu CR Bratislava Tourist Board a región Vysoké Tatry.



Marek Harbulák ďalej prezentoval priority Zväzu cestovného ruchu na rok 2015. Medzi hlavné priority patrí zavedenie tzv. rekreačných poukážok, ktoré by podporili domáci dopyt po službách cestovného ruchu. „V prvom rade chceme podporiť domáci dopyt, ktorý tvorí základ cestovného ruchu v každej vyspelej krajine,“ argumentuje prezident zväzu. „Zároveň chceme prehodnotiť aj podporu na zvýšenie návštevnosti a predĺženie času pobytu

zahraničných návštevníkov u nás na Slovensku.“ Zväz cestovného ruchu sa chce v tomto roku aktívne podieľať aj na tvorbe Národného systému kvality v službách cestovného ruchu. Kvalitné služby sú základom úspechu vo vysokokonkurenčnom prostredí. Zväz chce preto podporiť taký systém, ktorý bude rozpoznateľný medzi spotrebiteľmi a nebude administratívne náročný pre zapojené subjekty.

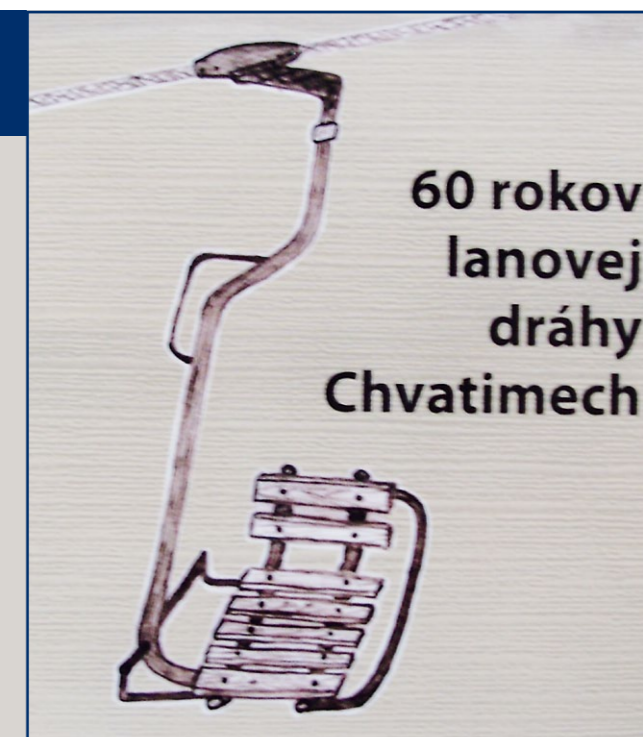
Medzi hlavnými prioritami zväzu na rok 2015 je aj oblasť legislatívy. Zástupcovia zväzu budú presadzovať také opatrenia, ktoré povedú k zníženiu regulácie a zbytočnej byrokracie. „Za kľúčovú úlohu v roku 2015 a v nasledujúcich rokoch považujeme aktívnu, ale predovšetkým efektívnu prezentáciu Slovenska a jeho regiónov v zahraničí. Preto chceme aktívne pôsobiť aj na oblasť prezentácie a predovšetkým považujeme za nevyhnutné, aby sa pravidelne vyhodnocovali realizované aktivity zamerané na túto sféru,“ konštatoval Stanislav Macko, viceprezident zväzu. Členovia združení v strešnej organizácii, ktorá spája subjekty pôsobiace v cestovnom ruchu na Slovensku, na svojom 5. valnom zhromaždení zhodnotili vývoj cestovného ruchu a podmienky na podnikanie v tomto odvetví a skonštatovali, že kým krajiny Európy zaznamenávali rast, Slovensko v roku 2014 ako jediná krajina zaznamenala prepád v počte domácich, ale aj zahraničných návštevníkov.

Spracoval: M. G.

Šesťdesiat rokov lanovej dráhy Chvatimech

Pri príležitosti 60. výročia prvého sprevádzkovania lanovej dráhy na Chvatimechu sa podarilo vydať brožúrku o jej výstavbe a o budovaní celého lyžiarskeho areálu. Brožúrka obsahuje dobové fotografie a historické fakty. Pri tejto príležitosti by som rád vyjadril srdečné poďakovanie Ing. Júliusovi Kriváňovi za finančnú podporu, Ferdinandovi Hrablayovi za realizáciu a ostatným zainteresovaným za pomoc. Niekoľko výtlačkov na nahliadnutie sa nachádza v Mestskej knižnici Brezno a v Knižnici A. A. Baníka vo Valaskej.

Dušan Zemko



60 rokov lanovej dráhy Chvatimech

Posledné dva víkendy januára sa Turčania radovali zo snehu v rámci Turčianskych zimných radovánok pre malých aj veľkých. Po minuloročnej rozpačitej zime si zmerali sily všetci súťažectví lyžiari a snoubordisti a na svoje si prišli aj tí, ktorým sa preháňať po svahu až tak nechcelo.

Turčianske zimné radovánky si mohli milovníci zimných športov vychutnať v Jasenskej doline a na Martinských holiach. Tretiu januárovú sobotu sa na svahu v Jasenskej doline stretli amatérski lyžiari, aby si zmerali svoje sily v štyroch kategóriách. V nedeľu si prišli na svoje nadšenci snoubordingu so svojimi vlastnými pretekmi. Nenudili sa ani ostatní návštevníci, ktorí sa zabávali na vystúpeniach folklórnych súborov, mohli sa poprechádzať na snežniciach s inštruktormi, otestovať lyžiarsky výstroj či využiť snowtubing a dobíjanie snežného hradu. Bonusom boli testovacie jazdy vozidiel Nissan a Ford, ako aj možnosť zakúpiť si tradičné výrobky, suveníry alebo pochutiny z regiónu Turiec. „Aj keď nám Turčianske radovánky po štyroch rokoch projektovo končia, som si istý, že sme založili jedinečnú tradíciu, ktorá dnes

nezahŕňa len preteky pre verejnosť, ale sa snaží podporiť aj regionálnych predajcov a výrobcov. Ostáva nám len dúfať, že budúci rok budeme mať dostatok snehu, aby sme si radovánky mohli zopakovať možno v trochu inom

prevedení,“ zhodnotil podujatie druhý zástupca primátora mesta Imrich Žigo. Už o týždeň neskôr si radovánky s podobným programom mohli všetci zopakovať aj na Martinských holiach.

M. M.



Interkriterium Vrátna

V dňoch 27. a 28. januára 2015 sa vo Vrátnej uskutočnil už 34. ročník medzinárodných lyžiarskych pretekov Interkriterium Vrátna.

Počas dvoch súťažných dní predviedlo na svahu svoj lyžiarsky talent spolu 173 mladých pretekárov zo 16 krajín sveta. Pretekári boli rozdelení do dvoch kategórií – mladší žiaci a žiačky (do 14 rokov) a starší žiaci a žiačky (do 16 rokov). Súťažilo sa v dvoch disciplínach – v obrovskom

slalome a slalome. Vďaka ochladeniu, ktoré prišlo tesne pred pretekmi, sa nám podarilo pripraviť kvalitný pretekársky svah. Veríme, že sa aj o rok stretne vo Vrátnej na už 35. ročníku pretekov Interkriterium Vrátna.

Interkriterium sú preteky s dlhoročnou históriou, ktorá sa začala písať už v roku 1971, keď skvelý nápad Jána Kríža organizovať vo Vrátnej medzinárodné preteky pre nastávajúce hviezdy začala realizovať TJ Slovan Malá Fatra. Prvý ročník sa uskutočnil 13. – 16. februára 1972. Neskôr na tradíciu nadviazal Ski Club Vrátna, ktorý je organizátorom pretekov až dodnes.



Víťazky disciplíny slalom v kategórii mladšie žiačky: 6. Chiara Gerritsen (Holandsko), 5. Simona Antalova (Slovensko), 4. Aniela Sawicka (Poľsko), 3. Roosmieke Heidemann (Litva) 1. Tereza Součková (Česká republika)



Víťazky obrovského slalomu v kategórii staršie žiačky: 6. Karolína Pieprzak (Poľsko), 5. Chiara Archam (Maďarsko), 4. Nika Tomsic (Slovensko), 3. Klaudia Nemcová (Slovensko), 2. Misel Marovt (Slovensko), 1. Tereza Jančová (Slovensko)



Zuzana Jakubčová (Slovensko), kategória staršie žiačky



Misel Marovt (Slovensko), kategória staršie žiačky

Za Ing. Jánom Krížom

Dňa 29. novembra 2014 nás navždy opustil kolega a priateľ Ing. Ján Kríž, CSc. Narodil sa 12. júla 1934 v Bratislave, v roku 1953 maturoval na Reálnom gymnáziu v Žiline a v roku 1959 ukončil štúdium pozemného staviteľstva a architektúry na SVŠT v Bratislave. Pracoval v Pozemných stavbách v Žiline a jeho prvou realizovanou stavbou boli vysokoškolské internáty.

V rokoch 1962 – 1976 vyučoval na Katedre pozemného staviteľstva VŠD v Žiline, ale pre politické nezhody zo školy odišiel. Až do roku 1989 potom pracoval ako vedúci ateliéru a projektant v Športprojekte Žilina. Po jeho rozpade pokračoval v práci individuálne ako autorizovaný architekt. Venoval sa predovšetkým projektovaniu športových zariadení – rekonštrukcii mostíka na Štrbskom Plese, prestavbe Téryho chaty, homologizácii lyžiarskych tratí, projektovaniu tenisových hál, výstavbe lanoviek a vlekov, ale aj horských a civilných objektov.

Počas jeho gymnaziálnych štúdií sa rodina presťahovala do Terchovej, kde našiel veľa kamarátov medzi členmi Horskej služby či horolezcami a lyžiarmi Slovana Malá Fatra Žilina. Tam sa zrodila jeho láska k horám, prírode a športu. Už ako stredoškolák sa stal značkárom a ako vysokoškolák bol prijatý medzi dobrovoľných členov HS. Činnosti v Horskej službe sa venoval s nadšením. Je aj autorom Symbolického cintorína vo Vrátnej.

Po absolvovaní vysokej školy bol členom Klubu slovenských turistov a lyžiarov a po ukončení svojej pretekárskej činnosti sa stal trénerom lyžovania žiakov a dorastu v Slovane Malá Fatra, neskôr bol aj trénerom slovenského družstva žiakov a dorastu. Za jeho pôsobenia dosahovali zverenci Slovana Malá Fatra vynikajúce výsledky. Organizoval mnohé lyžiarske podujatia a to, že jeho zverenci boli úspešní, ho viedlo k myšlienke založiť vo Vrátnej medzinárodné lyžiarske preteky žiakov – Interkriterium, ktorého bol

veľa rokov riaditeľom. Tieto preteky sa konajú dodnes. Aktívne pracoval aj ako člen Československého a Slovenského lyžiarskeho zväzu. Na mnohých podujatiach doma i v zahraničí bol technickým delegátom. Patril medzi významných odborníkov v otázkach bezpečnosti lyžiarskych tratí, preto sa Združenie lanoviek a vlekov na Slovensku na neho často obracalo pri projektovaní zjazdoviek a lanových dopravných zariadení. Jeho práca pre združenie však bola prínosom aj v iných oblastiach, preto bol v roku 1995 zvolený za predsedu združenia. Počas jeho pôsobenia v tejto funkcii sa výrazne zintenzívnila spolupráca s medzinárodnou organizáciou pre lanovú dopravu O.I.T.A.F. a jeho zásluhou prezident O.I.T.A.F. Karl Trutsch osobne navštívil Slovensko a podujatie INTERLAVEX 2007. Láska ku športu a prírode bola stavebným kameňom aj jeho rodiny. S manželkou Jarmilou prežili 51 rokov spoločného života. Ich trom deťom a vnukom sa stala láska k prírode tiež samozrejmosťou. Celý svoj život prežil Ján Kríž aktívne a všetkým svojim činnostiam sa venoval so zanietением a naplno až do posledného roka života. Okrem horolezectva, neskôr turistiky a lyžovania sa venoval tenisu, kde rád pomáhal pri podujatiach TK Žilina, v lete bicykloval a surfoval na vode. Jeho život – taký zaujímavý a úspešný – sa vrchovato naplnil.



Čeť jeho pamiatke!

Redakcia časopisu

ITF Slovakiatour – Wellness a fitness, poľovníctvo a oddych

Dňa 1. februára 2015 sa zatvorili brány výstavniska Incheba Expo Bratislava, kde sa uskutočnilo najväčšie veľtrhové podujatie z oblasti cestovania – 21. veľtrh ITF Slovakiatour s kompletnou ponukou služieb z oblasti domáceho a zahraničného cestovného ruchu. Ponuku vhodne doplnili súbežné výstavné podujatia – 22. výstava Poľovníctvo a oddych a 7. výstava Wellness a fitness.

Veľtrh ITF Slovakiatour poskytol komplexný cestovateľský servis. Návštevníci dostali jedinečnú možnosť pod jednou strechou porovnať ponuky cestovných kancelárií, ako aj expozícií jednotlivých regiónov a krajín. Veľtrh priblížil všetky slovenské regióny a obľúbené zahraničné turistické destinácie. Konal sa pod záštitou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a odbornú spoluprácu prevzal Zväz cestovného ruchu Slovenskej republiky. Neodmysliteľnou súčasťou veľtrhu bol 22. ročník výstavy Poľovníctvo a oddych s ponukou poľovníckeho a voľnočasového oblečenia, obuvi, poľovníckych zbraní a zájazdov od poľovníckych cestovných kancelárií. Výstava sa konala pod záštitou Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR a s odbornou garanciou Slovenskej poľníckej komory. Siedmy ročník výstavy Wellness a fitness ponúkol návštevníkom informácie o strojoch a zariadeniach na cvičenie a pomohol zorientovať sa v ponuke výživových doplnkov. Sprievodné programy prilákali na výstavu množstvo športovcov a nadšencov zdravého životného štýlu. Celkovo sa na veľtrhu predstavilo 362 vystavovateľov zo sveta a veľtrhové podujatie

navštívilo vyše 62-tisíc návštevníkov. Partnerským regiónom 21. veľtrhu cestovného ruchu bol v poradí už po druhý raz Moravsko-sliezsky kraj, ktorý sa v súvislosti s nadchádzajúcimi

hokejovými majstrovstvami sveta v Českej republike návštevníkom predstavil v jedinečnej hokejovej expozícii.

M. G.



V tomto čísle časopisu by sme vám chceli predstaviť lyžiarske stredisko SKI Bachledova, nachádzajúce sa na okraji Vysokých Tatier medzi hrebeňmi Belianskych Tatier a Spišskej Magury. Stredisko leží v nadmorskej výške 820 – 1 160 m a ponúka lyžovanie v troch dolinách: Bachledova dolina, Jezersko a Franková (v tej poslednej sa sprístupnilo lyžovanie len v tejto sezóne). Stredisko ponúka lyžovanie s každým stupňom náročnosti a s možnosťou prístupu do každej doliny samostatne. Bližšie o stredisku sme sa porozprávali s konateľom Dušanom Šiškom.

*** Mohol by si na úvod opísať históriu strediska? Kto a kedy začal stredisko budovať, ktorí prevádzkovatelia sa vystriedali pri jeho prevádzkovaní...**

- História lyžiarskeho strediska Ski Jezersko Bachledova sa začala písať už v roku 1976, keď Telovýchovná jednota Štart Kežmarok postavila jeden z prvých vlekov značky POMA v ČSSR. Telovýchovná jednota Štart, vedená zaslužilými majstrami športu A. Šoltýsom, M. Šoltýsom a bratmi Krajňákovcami, dlho hľadala vhodné terény a klimatické podmienky na vybudovanie lyžiarskeho strediska, než rozhodnutie padlo na severné svahy Jezerska. Zo strany od Belianskych

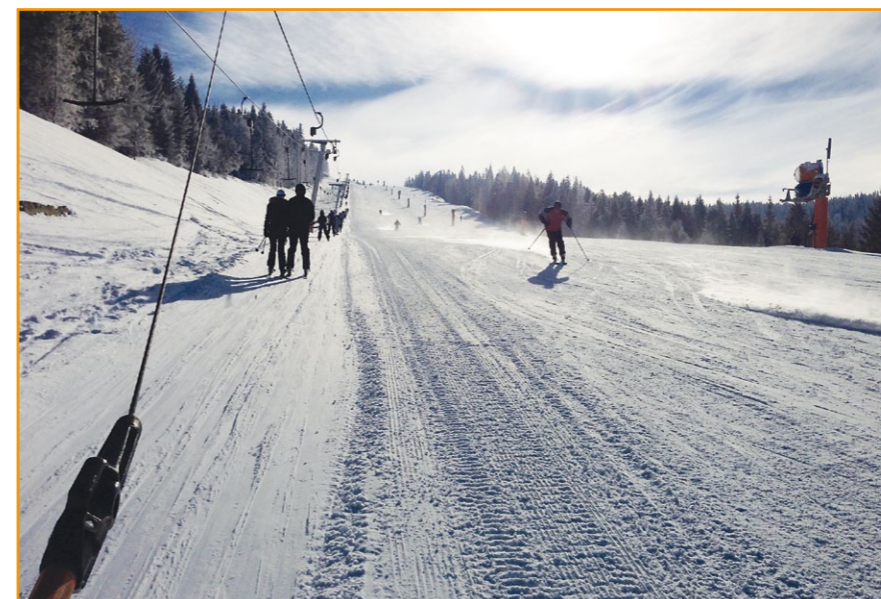
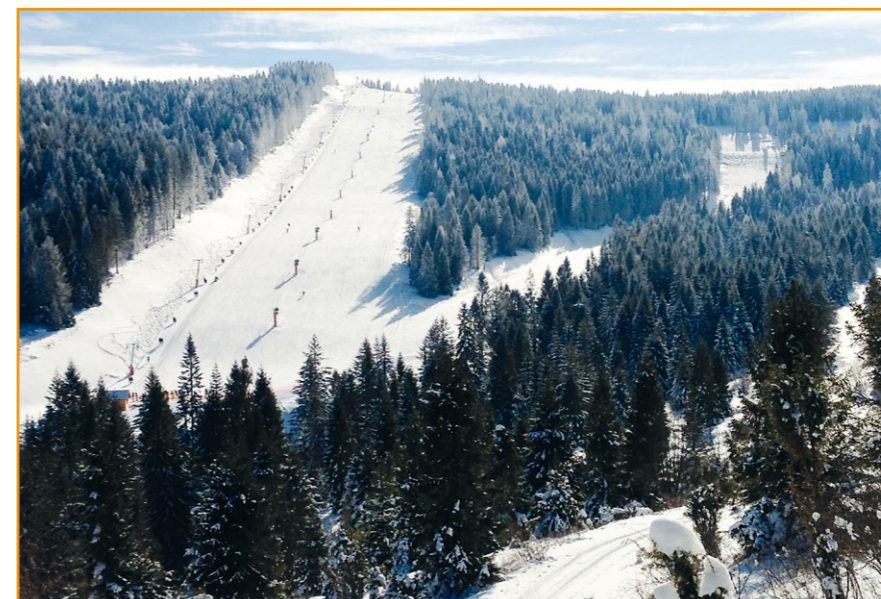
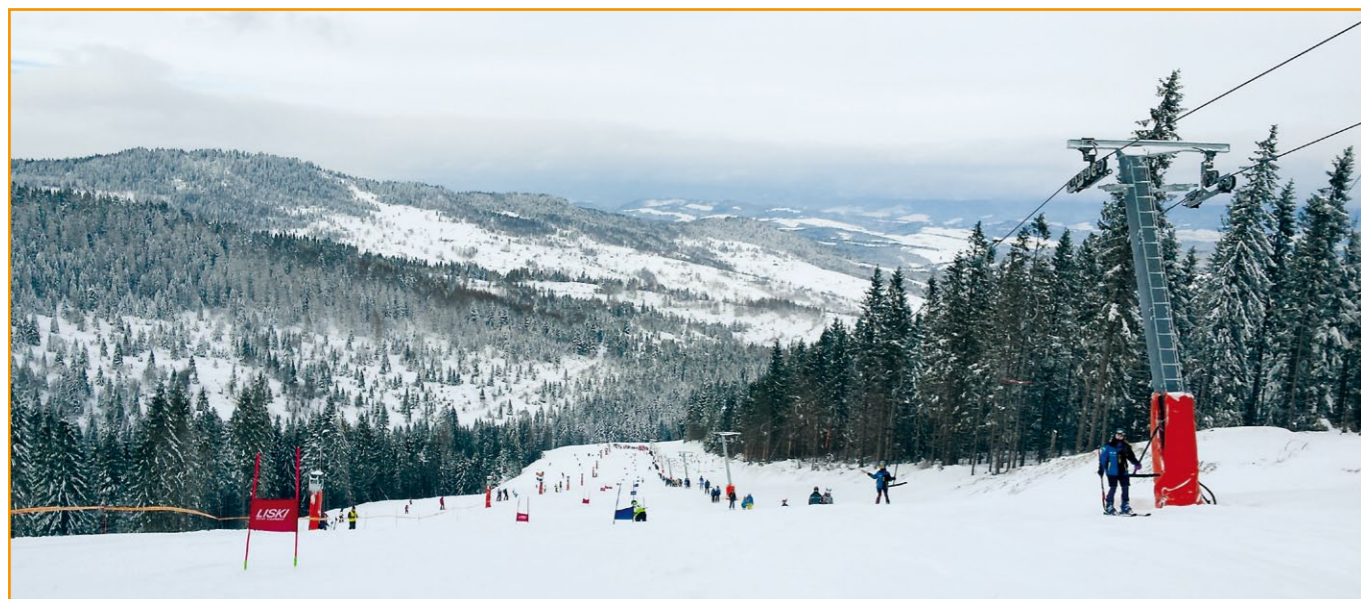
Tatier sa podarilo v roku 1986 presadiť projekt Tatranskej správy účelových zariadení na vybudovanie sedačkovej lanovky TS3 v Bachledovej doline. Tým sa spojili severné svahy Jezerska s Vysokými Tatrami (časť Ždiar-Bachledova dolina). V roku 1996 získala sedačkovú lanovku v rámci privatizácie 1. tatranská, a. s., a na škodu vecí aj napriek snahe 1. tatranskej nikdy nedošlo k dohode, spolupráci alebo zjednoteniu s TJ Štart Kežmarok. V roku 2006 valné zhromaždenie TJ Štart rozhodlo o predaji areálu Jezersko spoločnosti IMMOBAU, s. r. o., Bratislava. Neskôr, v roku 2007, sa spoločnosť dohodla na odkúpení sedačkovej lanovky TS3 od 1. tatranskej, a. s. Kúpou sedačky sa spojili dve strediská, Bachledova dolina a Jezersko. Prevádzka prvej spoločnej lyžiarskej sezóny 2006/2007 oboch stredísk, Ski Jezersko – Bachledova, ukázala ich potenciál.

*** Na akú klientelu sa stredisko zameriavalo v minulosti a na akú teraz – z pohľadu dĺžky pobytu, náročnosti lyžiara a tiež z pohľadu domáci, resp. cudzí lyžiari?**

- Hlavným zdrojom klientely je obec Ždiar, ktorá disponuje s ubytovacou kapacitou viac ako 3 000 miest v tradičných penziónoch. Nesmieme zabudnúť ani na obec Jezersko, kde sa za posledné dva roky ubytovacia kapacita strojnásobila. Dnes je tu k dispozícii približne 400 postelí v krásnych dreveniciach. Čo sa týka národnosti klientely, prevládajú Slováci, Poliaci, Česi, Maďari, ale na svahoch často počuť aj iné cudzie jazyky.

*** Aké organizované podujatia sa v stredisku tradične uskutočňujú?**

- Posledné tri sezóny organizujeme cez jarne prázdniny animačné programy a súťaže pre najmenších



návštevníkov. Každú zimnú sezónu usporadúvame preteky Slovenského pohára v zjazdovom lyžovaní a v tejto sezóne sme uskutočnili verejné preteky Memoriál Vladimíra Krajňáka, z ktorých máme v pláne urobiť tradičný pretek. Letná sezóna patrí priaznivcom zjazdovej cyklistiky, a vtedy u nás prebieha za účasti Filipa Polca bike camp, ktorý je zavŕšený pretekom Downhill a Enduro.

*** Aké ďalšie atrakcie ponúka stredisko pre tých návštevníkov, ktorí chcú vymeniť lyže za iné športové náčinie alebo inak stráviť voľný čas?**

- Je toho dosť: bežkovanie, snowtubing, snowrafting, bobová dráha a hlavne nové stravovacie zariadenia Apress skibar a reštaurácia La Gamba, kde býva každú sobotu tematická diskotéka. Deťom stredisko ponúka možnosť zážitkového učenia na novom náučnom chodníku, ktorý smeruje k vyhladkovej veži na hrebeni Spišskej Magury. Ďalší okruh náučného chodníka vedie k Jezerskému jazeru. Celý okruh má dĺžku cca 6,5 km.

*** Čo očakávate od otvorenia novej lokality pre lyžiarov – doliny Franková a ako vzrástla ponúkaná prepravná kapacita? Predpokladáte nárast návštevnosti strediska?**

- Rozšírenie strediska do tretej doliny Malá Franková prináša uspokojenie klientely v existujúcom stredisku a, samozrejme, rátame aj so zvýšením a využitím ďalších ubytovacích kapacít obcí Malá Franková, Veľká Franková a Osturňa. Nárast prepravnej kapacity je o 1 200 os/hod. a zjazdovka sa predĺžila o 2,5 km.

*** Ktoré povinnosti vás z pohľadu biznisu v cestovnom ruchu najviac zaťažujú? Odstránenie ktorých by podnikanie v tejto oblasti uľahčilo a zefektívnilo?**

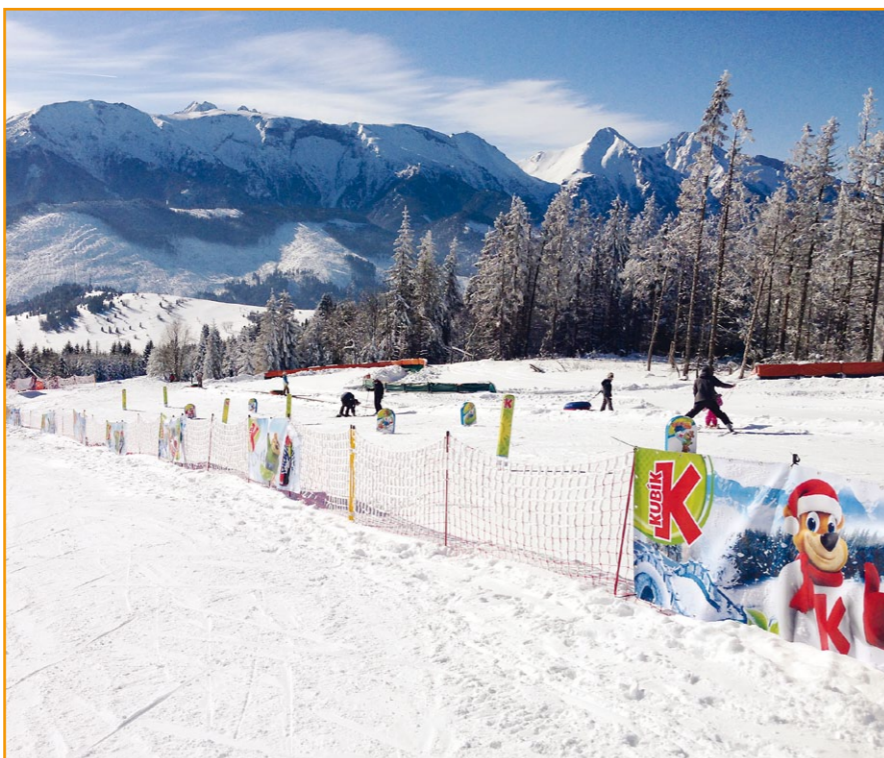
- Tato otázka je na samostatný článok,

ale nachádzame sa blízko poľských hraníc, preto len krátko a výstižne: Tam vidíme, ako sa to dá, u nás zasa vidíme, ako sa to nedá.

*** Aké zámery máte v stredisku do budúcnosti, čo plánujete ešte dobudovať v najbližších rokoch?**

- Sezóna 2014/15 nám ukáže, či bolo rozhodnutie pustiť sa do tretej doliny a vybudovať prepravné zariadenie s vyššou prepravnou kapacitou pre zjazdovky Furmanec 1 a 2 správne. Súčasťou kompletného dobudovania časti Franková bude aj zasnežovanie na zjazdovke Furmanec 2. Naše najbližšie investičné plány sa zamerajú na výmenu TS „trojky“ v Bachledke za odpojiteľnú šesťsedačku.

Pripravil: M. Grešo



Ing. Dušan Mikloš – 70-ročný

V apríli t. r. sa dožíva životného jubilea – 70 rokov – dlhoročný spolupracovník a tiež bývalý podpredseda Predstavenstva LAVEX-u Ing. Dušan Mikloš. Narodil sa 20. apríla 1945 v Kežmarku, ale od roku 1950 žil v Liptovskom Mikuláši. Po ukončení základného vzdelania absolvoval Strednú priemyselnú školu strojnícku v Bratislave, po maturite študoval na Strojníckej fakulte SVŠT v Bratislave. V roku 1968 nastúpil do ZŤS Martin na energetický odbor. Ako bývalý aktívny športovec sa po príchode na nové pôsobisko začal angažovať v miestnom lyžiarskom klube TJ ZŤS, v ktorom prešiel rôznymi funkciami až po podpredsedu klubu, ba krátky čas zastával aj funkciu predsedu tejto telovýchovnej jednoty. Martinské hole mu tak po športovej, ako aj technickej stránke prirástli k srdcu. Keďže celá jeho rodina aktívne lyžovala, trávil

s ňou veľa času na brigádach pri výstavbe zariadení a pri organizovaní rôznych pretekov. Ako technika ho priťahovali vždy technické zariadenia. V tom období vlastnili Martinské hole na úpravu lyžiarskych tratí vozidlo RATRAC SR. Začal ním jazdiť, a tak spoznával „vedu“ okolo snehu a jeho úpravy. V roku 1982 sa na „Martinky“ zakúpilo jedno z prvých vozidiel Kässbohrer PB 170 D. Hneď od začiatku začal náš jubilant popri zamestnaní pravidelne upravovať lyžiarske trate a spolu s dobre známym členom Horskej služby Ferkom Časom tvoril dvojicu, ktorá realizovala myšlienku dokonale upravených tratí, ktorými sa Martinské hole vždy pýšili. V roku 1992 založil súkromnú spoločnosť Termont, s. r. o., ktorá do roku 2006 pôsobila v energetike, hlavne v oblasti tepelnej techniky. Po rozdelení Československa získala táto firma generálne zastúpenie firmy Kässbohrer Geländefahrzeug AG na Slovensku, ktoré vykonáva doteraz.



Milý Dušan, pri príležitosti Tvojho životného jubilea Ti v mene redakcie časopisu prajeme pevné zdravie, veľa pokoja a pohody v rodinnom živote, aby si mal ešte dlho radosť z dobrej lyžovačky a aby sme sa dlho stretávali na rôznych lanovkárskech podujatiach.

Redakcia LAVEX Info

Leitner informuje

Najdlhšia jednolanová kabínková lanovka vzbudzuje vo svete veľké nadšenie



Leitner spustil veľkolepý projekt v Turecku

Viac ako pol milióna ľudí použilo najdlhšiu jednolanovú lanovku na svete v prvých šiestich mesiacoch jej prevádzky. Otvorením tretieho úseku na konci roka 2014 sa projekt dokončil. Spojenie medzi tureckým mestom Bursa a rekreačnou oblasťou v priľahlých horách Uludag je teraz oveľa pohodlnejšie a efektívnejšie. Lanovka je dlhá 9 kilometrov, prekonáva prevýšenie 1 400 m a cestujúcich prepraví na miesto určenia oveľa rýchlejšie.

Pohorie Uludag v severozápadnej časti Turecka je populárnou dovolenkovou destináciou. V lete láka návštevníkov do národného parku, zatiaľ čo v zime je miestom jedného z najväčších lyžiarskych stredísk v Turecku. Ešte pred niekoľkými mesiacmi bola cesta z Bursy do tejto destinácie ťažká, spoľahnúť sa dalo iba na 50 rokov starú lanovú dráhu a následne autobus alebo taxík. Mesto Bursa poverilo firmu Leitner Ropeways postaviť najdlhšiu jednolanovú lanovku na svete, ktorá teraz spravila cestu podstatne rýchlejšou a pohodlnejšou. Spoločnosť Bursa Teleferik A. Ş. bola založená v decembri 2012, aby riadila výstavbu a prevádzku novej sedačkovej lanovky. Lanovkové spojenie do hôr je tradične jednou z hlavných atrakcií Bursy, štvrtého najväčšieho mesta v Turecku.

Cesta trvá iba 22 minút

Vlani v lete sa otvorili dva úseky lanovky od dolnej stanice Teferrüç na severovýchode mesta Bursa cez Kadiyayla a na Sanalan. Dňa 30. decembra 2014 bola uvedená do prevádzky tretia časť, ktorá vytvára ďalšie spojenie do hôr Uludag. Teraz sa hostia prepravujú z Bursy do cieľového miesta určenia za 22 minút na lanovke so 139 kabínami a 44 podperami. Údolná stanica GD8 kabínkovej lanovky sa nachádza vo výške 395 m, zatiaľ čo vrcholová stanica je vo výške takmer 1 800 m. Namiesto 35 kilometrov cesty ponúka kabínová lanovka panoramatický výhľad na 9 kilometrovej trase. Zvláštnosťou lanovky je konštrukcia stanice, ktorá bola vytvorená miestnym architektom Yamaçom Korfalim. Korfali predtým pracoval v Londýne so slávnou architektkou Zahou Hadid.

S novou lanovkou je rekreačné stredisko ešte atraktívnejšie

Nová lanovka je rovnako mestským, ako aj turistickým zariadením a robí pohorie Uludag ešte atraktívnejšie. Lyžiarske stredisko a národný park s druhovo bohatým rastlinstvom je populárne aj pre obyvateľov neďalekého

Istanbulu. Toto mesto na Bospore je od Bursy vzdialené totiž len dve hodiny cesty autom alebo asi 90 minút trajektom.

Projekt, ktorý vypláca dividendy

Len pár mesiacov po tom, čo sa otvorili prvé dva úseky, nová lanovka dosiahla obrovský úspech. Od 7. júna 2014 sa do konca roka prepravilo približne 520 000 cestujúcich. S projektom je rovnako spokojný aj Ilker Cumbul, generálny riaditeľ spoločnosti Bursa Teleferik A.Ş. „Nová lanovka teraz ponúka až do pohoria Uludag rýchle a pohodlné spojenie, ktoré je navyše šetrné k životnému prostrediu. Tento projekt znamená veľa aj pre mňa ako miestneho občana.“



LEITNER
ropeways

Lanovky 3S a iné „pravé“ inovácie

Doppelmayr/Garaventa stavia míľníky v lanovej technike. Ako sa to dá? Celkom jednoducho: to, čo zákazník potrebuje, sa vyvinie a zrealizuje – ako je známe, najlepšie inovácie pochádzajú z praxe.

Trojlanové obežné dráhy (3S) zjednocujú výhody kabínkových a kyvadlových lanoviek v tomto jedinom inovatívnom riešení. Sú osobitne výkonné a dosahujú celkovú prepravnú kapacitu až 4 500 osôb za hodinu v každom smere.

Trojlanový systém sa skladá na jednej strane z pevne ukotvených a úplne uzavretých nosných lán, ktoré slúžia kabínke ako pojazdová dráha, na druhej strane z obežného ťažného lana, na ktorom sú uchytané osemkladkové pojazdové zariadenia. Pohon musí preto vyvíjať iba silu potrebnú na ťah, pričom aj trenie na nosných lanách a sily vznikajúce pri odkláňaní lana na podperách sú menšie. Preto môžu byť poháňacie jednotky 3S lanovky tiež kompaktnšie ako pri iných lanových dráhach.

Čo robí lanové dráhy 3S od firmy, ktorá je lídrom v oblasti technológií, také obľúbené?

Čo sa týka prepravnej kapacity a zvládnutia prevýšenia, lanové systémy 3S od skupiny Doppelmayr/Garaventa udávajú takt celému svetu. Hightech lanové dráhy však presvedčujú aj tým, že dokážu bez podpory prekonávať najdlhšie lanové polia, sú enormne stabilné vo vetre a spotrebujú málo energie. To sú argumenty, ktoré presvedčujú stále viac prevádzkovateľov, navyše odpojiteľný obežný systém poskytuje aj pri extrémnych podmienkach komfortný zážitok pri jazde.

Garážovanie kabínok a preprava tovaru vertikálnym dopravníkom

Vertikálnym dopravníkom na garážovanie kabínok o poschodie nižšie sa Doppelmayr

už v Soči postaral o rozruch. Je to efektívna metóda, ako s úsporou miesta prekonať výškový rozdiel. Pre Ischgl vytvoril Doppelmayr v kooperácii s LTW Intralogistics hightech výťah spĺňajúci ďalšiu funkciu: na tretej rovine je možné priamo dodávať tovary.

Pohľad, ktorý uchvátí: nová kabínka Taris

Nový model kabínky Taris, konštruovaný modulovým systémom, vyvinula firma CWA výlučne pre lanovkové systémy 3S, kyvadlové lanovky a funitel. Tento model je nápadný špeciálnym inovatívnym dizajnom a je dimenzovaný pre kapacitu až 45 osôb (všetci stojaci), resp. pre 28 miest na sedenie – ako napr. v Ischgli. Osobitne komfortne je v prípade Taris vybavené aj nastupovanie: automatické posúvacie dvere sa dajú otvoriť na 1,5 m – oveľa viac ako pri bežných modeloch, čo uľahčuje rýchle a bezpečné pristupovanie. Tým je umožnené, aby súčasne vedľa seba nastupovali dve osoby, čím sa skráti doba nastupovania na polovicu. Nový model kabínky presvedča aj v interiéri: veľkorysé vyhotovenie vnútorného priestoru robí z každej jazdy príjemný zážitok. V Ischgli oslovuje interiér lanovky Pardatschgrat nepriamym osvetlením, ako aj bezdrôtovou sieťou a zariadením ozvučenia.

Mnohokrát osvedčený transport vozidiel

To, že Doppelmayr má najväčšie skúsenosti nielen pri preprave osôb lanovými dráhami, ale aj pri preprave vozidiel, dokazujú medzicasom viaceré osvedčené prepravné zariadenia: prvý bol v roku 2002 funitel pre VW v Bratislave, ktorý preváža vozidlá z montážnej haly na testovací okruh. Potom nasledovalo zariadenie na transport automobilov pre Soči. Medzinárodný olympijský výbor (IOC) požaduje, aby miesta konania boli dosiahnuteľné dvoma rozličnými cestami, a keďže výstavba ďalšej cesty časovo i z hľadiska hospodárnosti by nebola porovnateľná s prepravou vozidiel

pomocou lanovky 3S, dostal Doppelmayr objednávku na túto lanovú dráhu. Lanová dráha 3S Olympic Village môže voliteľne prepravovať buď iba osoby, alebo súčasne aj vozidlá. Pri spôsobe prevádzky s vozidlami prepravuje táto vysokovýkonná lanová dráha 3S až 33 áut a navyše ešte tisíc osôb za hodinu. Zvláštnosťou je, že vozidlá môžu prichádzať a odchádzať vo všetkých staniaciach.

Svetová novinka: pojazdové kladky s generátorom

Pomocou generátora na pojazdových kladkách od firmy Doppelmayr, jedinečného na celom svete, je v kabínach 3S až po hornú stanicu stále príjemne teplo. Tri z ôsmich pojazdových kladiek na každom pojazdovom zariadení vyrábajú pri pohybe energiu.

Koncept zachraňovania: všetky kabínky sú kedykoľvek dosiahnuteľné

Inovatívny koncept vyprázdňovania kabínok realizovala skupina Doppelmayr/Garaventa po prvý raz v roku 2010 na Gaislachkogli, resp. na Spolkovej záhradníckej výstave v Nemecku, a teraz sa používa aj v Ischgli: zabezpečuje, že cestujúci nemusia v prípade poruchy opustiť kabínky. Všetky časti zariadenia, ktoré sú relevantné z hľadiska funkčnosti, sú preto konštruované duplicitne a nezávisle od seba. Kabínky možno v prípade evakuácie stále bezpečne dovieť do najbližšej stanice – evakuácia, resp. zlaňovanie cestujúcich je úplne zbytočné. Každý lanovkový projekt je jedinečný. Vždy je potrebné individuálne zohľadniť mnohé špeciálne danosti. Želania zákazníkov zohrávajú pritom najväčšiu dôležitosť. Doppelmayr má najväčšie skúsenosti aj pri preprave vozidiel pomocou lanovej dráhy. Prvé zariadenie na transport vozidiel sa realizovalo v roku 2002 pre VW v Bratislave. Spolu s nimi, v kombinácii s dlhoročnými cennými skúsenosťami celej skupiny Doppelmayr, vznikajú tie „pravé“ inovácie, ktoré sú užitočné skutočne pre všetkých zákazníkov firmy Doppelmayr.

Milión ráz bez auta

Najväčšia mestská lanovková sieť na svete robí z Bolívie priekopníka. La Paz a s ním hraničiace El Alto demonštrujú, ako verejné dopravné prostriedky efektívne spájajú milióny ľudí a zároveň chránia životné prostredie.

Najväčšia mestská sieť lanových dráh na celom svete sa odnedávna nachádza v Bolívii: La Paz sa rozkladá vo výške od 3 200 do 4 100 m nad morom a je najvyššie položeným sídlom vlády na svete. Na náhornej plošine západne od La Paz sa nachádza ešte väčšie mesto – El Alto. Obidve sídla majú spolu takmer 2 milióny obyvateľov. Od roku 2014 prepája sieť lanových dráh – po najkratšej dráhe ponad všetky prekážky – obidve „zrastené“ bolívijské veľkomestá takmer nehučne a bez emisií. Mestské spojenie s celkovou dĺžkou okolo 10 km prechádza ponad strechy domov. Tieto tri lanovky – de Lineas Roja, Amarilla a Verde – realizovala skupina Doppelmayr/Garaventa na objednávku štátnej prevádzkovateľskej firmy MiTeleférico ako jeden z najväčších projektov v histórii firmy. Celkovo vchádzajú lanovky do jedenástich staníc. „Vláda musela súrne konať, aby sa dlhodobou udržateľnosťou vylepšila infraštruktúru v intraviláne miest. Celá oblasť okolo La Paz bola masívne zaťažovaná zápchami. Pritom sa preberali viaceré možnosti. Mestská sieť lanových dráh bola nielen najefektívnejším, ale aj tým najhospodárnejším riešením problému,“ odôvodňuje výstavbu Javier Telleria, konateľ firmy Doppelmayr Bolívia. Jednotlivé línie lanových dráh merajú až 4 km a odbremeňujú výrazným spôsobom cestnú sieť a kyvadlovú dopravu kapacitou 3 000 osôb za hodinu v každom smere. Ale nielen tí, ktorí trpeli dopravnými zápchami a ktorí dochádzali kyvadlovým spôsobom, si mohli vydýchnuť. Zadoštučinené je tým aj turizmu, pretože pri jazde z El Alta dolu do La Paz sa otvára jeden z najúchvatnejších

výhľadov v Bolívii. Prevýšenie medzi okrajom mesta a horným koncom kotliny a potom ďalej dole položenými južnými časťami mesta predstavuje okolo 1000 m.

Linea Roja: tri a pol milióna jásd – už po troch mesiacoch

Sieť lanových dráh pre mestskú prepravu je v Bolívii zvláštnosťou a obyvateľstvo ju prijalo s nadšením. Zrejme aj z tohto dôvodu malo otvorenie prvej, 2,3 km dlhjej „červenej línie“ úseku Linea Roja koncom mája charakter ľudových osláv. S denným priemerom 36 000 osôb, resp. 3,51 mil. jásd dokazuje táto lanovka už po troch mesiacoch, že je ako moderný dopravný prostriedok magnetom nielen pre obyvateľstvo. Bolívijský prezident Evo Morales vyjadril svoju hrdosť v otváracjej reči: „La Paz – El Alto sa stalo moderným mestom.“ Aj Cezar Cocarico, guvernér La Paz, pochválil projekt lanových dráh: „Lanovka spája mestá, životy, rodiny. Stala sa identitou La Paz a El Alta.“ Denný rekord je 62 422 transportovaných osôb.

Linea Amarilla: nahor do výšky 4 000 m cez takmer 700 výškových metrov

Druhá línia najväčšej siete lanových dráh na svete nadväzuje na úspech lanovky Linea Roja. „Žltú líniu“ – Lineu Amarilla – slávnostne otvoril prezident Morales 15. septembra 2014. Odpojiteľná kabínková lanovka je dlhá takmer 3,74 km a spája El Alto s južným centrom La Paz. Počas jazdy lanovkou Linea Amarilla prekonajú cestujúci 665 výškových metrov. Lanovková línia s jej žltými kabínkami, každou pre 10 cestujúcich, je najdlhšou z týchto troch spojení. Trasa sa rozprestiera od Estación Libertador až po Pargue Mirador v približne 4 075 metroch nadmorskej výšky.

Linea Verde: posledný spojovací článok mestského reťazca

Najväčšia mestská lanovková sieť sveta sa skompletizovala slávnostným

otvorením Liney Verde 4. decembra 2014 za prítomnosti bolívijského prezidenta. Horná stanica „zelenej línie“ sa pripája priamo na dolnú stanicu Linea Amarilla. Je tretím prepojovacím úsekom siete lanoviek La Paz – El Alto. Dĺžkou 3,7 km je Linea Verde druhou najdlhšou líniou siete lanovkových dráh. Celá sa nachádza v mestskej oblasti La Paz, má štyri stanice a sprístupňuje južnú zónu mesta, zónu Sur. V 165 kabínkach, v každej s miestom pre 10 cestujúcich, prepravuje 3 000 osôb za hodinu vo všetkých smeroch.

Tieto tri línie vykazujú – po sotva pol roku prevádzky – už milióny jásd. Sú v permanencii 17 hodín denne.

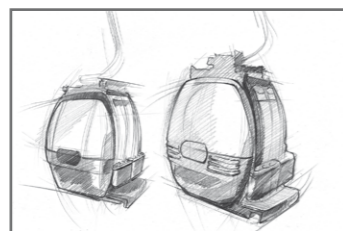
Čo na projekt hovorí zadávateľ?

César Dockweiler, riaditeľ mestskej prevádzkovateľskej firmy MiTeleférico: „Doppelmayr je líder na trhu v konštrukciách lanoviek, je to firma, ktorá pochopila realitu života v našej krajine. Obliekla si bolívijskú košeľu, pracovala spolu s nami – dokonca podstatne viac ako slúbila, a tento projekt zrealizovala v rekordnom čase. V budúcnosti sa bude hovoriť o La Paz a El Alte pred lanovkou a La Paz a El Alte po lanovke...“

La Paz, Bolívia: najväčšia sieť lanoviek v prehľade

Trasa:	La Paz – El Alto
Kabínok celkom:	443
Kapacita kabínok:	10 osôb
Sieť lanoviek:	3 odpojiteľné kabínkové lanovky
Prepravná kapacita:	každá línia a smer 3 000 osôb/hod.
Počet staníc:	11
Dopravná rýchlosť:	max. 5 m/s
Celková dĺžka trate:	približne 10 km
Prevádzkové hodiny/deň:	17 hod.

Slovenská spoločnosť TATRALIFT je výrobcou lanových dopravných systémov a v tomto roku slávi svoje štyridsiate narodeniny a pôsobnosť na trhu. V najbližšom období sa spoločnosť predstaví na medzinárodnom veľtrhu INTERALPIN '15, kde predstaví široké portfólio svojich produktov – štvor- a šesťmiestny vozeň, lanovkovú kabínu a horskú gravitačnú dráhu. Novinky spoločnosti TATRALIFT sú výsledkom vlastného inovačného programu a zákazníkov zaujmú nielen unikátnym dizajnom, ale aj použitým materiálom.



TATRALIFT



Na svete je nová aktualizácia softvéru ATASSplus 2015

Riadiaci softvér ATASSplus spoločnosti TechnoAlpin už niekoľko rokov efektívnym a rýchlym spôsobom podporuje svojich klientov. Je zárukou spoľahlivej platformy, ktorú možno ovládať jednoduchým spôsobom a bez potreby údržby. Jeho fungovanie zabezpečuje interné oddelenie ATASS, ktoré vytrvalo pracuje spolu so zákazníkmi na neustálom zlepšovaní softvéru a jeho funkcií. Vďaka tejto spolupráci bolo počas rokov možné zaviesť do systému rôzne vylepšenia, ktoré značným spôsobom zjednodušujú navigáciu softvéru a robia ju bezprostrednejšou.

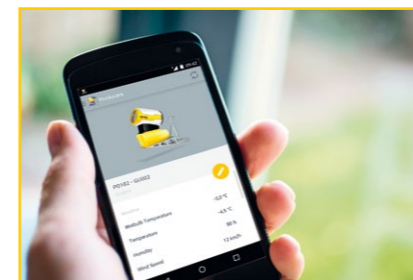
Podrobný pohľad na aktualizáciu

K uvedeniu aktualizácie softvéru obsahujúceho viacero vývojových novinek došlo na konci januára. Opíšeme si ich podrobnejšie.

ATASSplus sa stáva čoraz viac mobilnejším. Jeho nová verzia umožňuje kontrolovať a riadiť vlastný zasnežovací systém priamo zo smartfónu. Grafika softvéru je pre smartfóny užívateľsky prístupná a dostupná pre zariadenia Android.

Smartfón umožňuje vykonávať všetky zákroky, nech sa nachádzate kdekoľvek:

- zmapovanie celého systému,
- zapnutie a vypnutie systému alebo nejakého snežného dela,
- zobrazovanie a kompletná kontrola čerpacích staníc,
- celkový pohľad na celý systém a spotrebu vody, vzduchu a energie,
- zoznam chýb.



Verziu ATASSplus určenú pre smartfóny si po uzavretí zvláštnej zmluvy môžete stiahnuť z Play Store. Vďaka tejto aktualizácii sa dá softvér ATASSplus odteraz používať na každom type zariadenia, či už ide o pevný PC, prenosný počítač, tablet, PC All-in-one alebo smartfón. Stáva sa tak z neho predchodca na poli softvérov určených na riadenie zasnežovacích systémov.

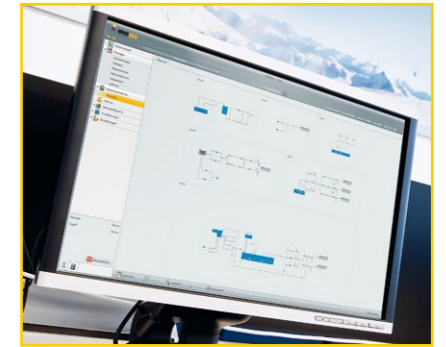
Štatistiky systému

Pred touto aktualizáciou nebolo možné vypočítať počet hodín prevádzky zasnežovacieho systému. Do štatistik systému bol v tejto novej verzii zabudovaný nástroj umožňujúci kontrolovať počet hodín prevádzky celého systému alebo jednotlivých snežných diel umiestnených na tej-ktorej trati. Táto funkcia technikom poskytuje možnosť jednoduchým spôsobom udržiavať pod kontrolou celý systém a overovať, ktorá trať si vyžaduje viac zasneženia v porovnaní s inou.

Zobrazovanie čerpacích staníc a objemu zberného jazera

Odteraz možno naraz zobrazovať na svojom PC všetky čerpacie stanice nachádzajúce sa vo vašom zasnežovacom systéme. Zákazník môže systém nakonfigurovať podľa vlastnej vôle alebo potrieb a rozhodnúť sa, ktoré čerpacie stanice sa majú na vlastnej obrazovke zobrazovať. Priblížením jednej čerpacej stanice sa jej stav dá overiť podrobnejšie.

Vďaka ATASSplus 2015 si zasnežovači môžu neustále overovať objem vody v nádrži svojho lyžiarskeho strediska. Prostredníctvom projektu jazera spoločnosť TechnoAlpin vypočítava kubické metre nádrže, či už na začiatku sezóny, keď je plná, alebo v jej polovici, po zasnežení časti lyžiarskeho strediska. Pomocou tohto nástroja technici vždy vedia, koľko vody zostalo v jazere na zasnežovanie.

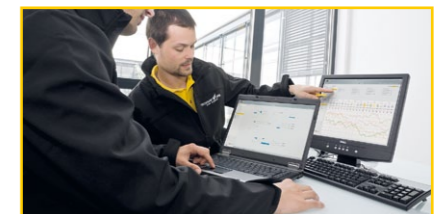


Predpoveď počasia zabudovaná do systému

TechnoAlpin v spolupráci so súkromnou meteorologickou spoločnosťou poskytuje svojim zákazníkom možnosť oboznámiť sa s predpoveďou počasia priamo cez softvér ATASSplus. Predpovede sa vyznačujú veľkou presnosťou a minimálnymi chybami. Sú vyrobené náročky pre meteostanice zákazníka. Táto funkcia je k dispozícii v dvoch verziách: základná a kompletná. Základná funkcia uvádza teplotu vzduchu, vlhkosť a guľovú teplotu. Naopak kompletná funkcia poskytuje kompletné predpovede počasia v zmysle zrážok, výskytu vetra a jeho smeru. Systém poskytuje predpovede počasia až na 10 dní dopredu. Vďaka tejto funkcii si prevádzkovatelia budú môcť efektívnejšie napláňovať pracovné zmeny a fázy zasnežovania v lyžiarskom stredisku.

Nové štandardy pri výrobe snehu

Spoločnosť TechnoAlpin chcela touto aktualizáciou zdefinovať nový štandard v plnoautomatickej a jednoduchej výrobe snehu. Bolo a je to možné vďaka dôležitej role softvéru ATASSplus, ktorý dokázal, že je spoľahlivou platformou charakterizovanou jednoduchým ovládaním, ktorá si nevyžaduje údržbu.



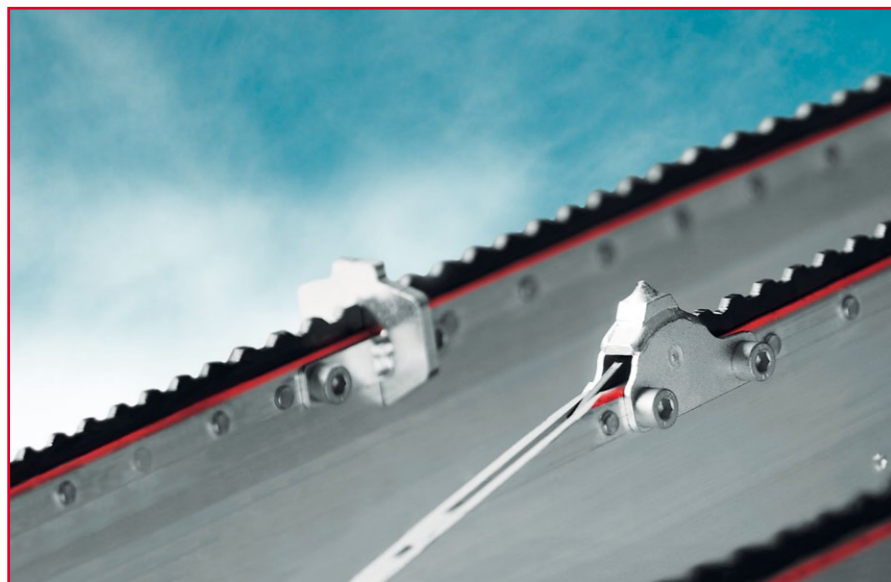
TECHNOALPIN
snow experts

Nové Kombipásky Plus pre PistenBully 600 SCR / 600 W SCR / 600 E+

Najmodernejšia výroba pásov pre snežné pásové vozidlá je vybudovaná vo firme Kässbohrer Geländefahrzeug AG. Vyrábajú sa tu pásky s najvyššou kvalitou a najdlhšou životnosťou. Od väčšiny prevádzkovateľov snežných pásových vozidiel sú žiadané aj vzhľadom na cenu.

V súčasnosti firma kompletne prepracovala ich koncepciu a vyrába ich pod označením

Kombipásky Plus. Pri manipulácii prekvapujú svojimi premyslenými zlepšeniami a uľahčeniami pre vodičov i mechanikov. Koncepcia výroby týchto pásov je postavená na univerzálnosti použitia – od bežných terénov až po prudké stúpania. A ráta sa aj s čoraz väčším spracovaním technického snehu, ktorý kladie stále vyššie nároky na pásky. Nové univerzálne pásky ponúkajú tak ako doteraz perfektnú kombináciu materiálov – ľahkú nosnú hliníkovú lištu a prídavnú oceľovú hrebeňovú lištu, extrémne odolnú voči opotrebovaniu oterom. Takéto pásky sa vo svete kupujú najviac. Schopnosť prenosu výkonu a mimoriadna odolnosť voči opotrebovaniu pásových lišt sú synonymom pre vysokú životnosť a optimálny prenos



sily. Hrebeňová lišta v spojení s osadenými stabilizačnými prvkami umožňuje optimálne jazdné vlastnosti v každom druhu snehu.

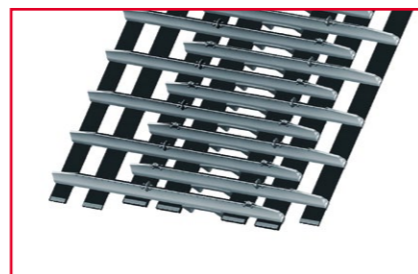
Nové usporiadanie so siedmimi pásnicami (doteraz s piatimi) redukuje ohybové sily lepším rozložením namáhania na viac pásnic. Nové lišty sú nielen o 10 mm vyššie, čím sa zlepšila stúpanosť a tlačná sila vozidla, ale sú aj rozšírené z 30 na 45 mm. Ich nový tvar v priereze vytvára celkovo vyššiu stabilitu. Hrebeňová lišta je teraz vsadená do drážky v strede hliníkovej lišty a je pripevnená nitmi každých 40 mm, čo zvyšuje jej pevnosť.

Aj symetrické pripevnenie osadených stabilizačných elementov, ako sú hroty, drapaky a stranové stabilizátory, zvyšujú stabilitu vozidla. Prídavné vrtania na hliníkových lištách umožňujú viaceré varianty montáže podľa potreby prevádzkovateľa.

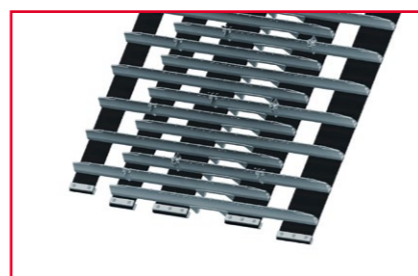
Novovynutá koncepcia spájania pásov zvyšuje stabilitu zámkov, pretože minimalizuje možnosť natáhovania pásnic. Zabraňuje vzniku ich poškodenia v oblasti zámkov a zaisťuje konštantný prenos aj veľkej ťažnej sily. Širšími lištami sa dosiahlo zväčšenie vzdialenosti medzi nimi. Na druhej strane väčšie vzdialenosti určujú menší



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG



Nové Kombipásky Plus sú technicky dokonale optimalizované. Ponúkajú tak uľahčenie prác pre vodičov a mechanikov a zníženie nákladov a starostí pre prevádzkovateľov.



Doterajšie kombipásky sú naďalej k dispozícii pri výrobe vozidiel PistenBully 400 a tiež ako náhradné diely.

počet lišt a znižujú celkovú hmotnosť pásov. Na zmenené vzdialenosti lišt je upravené hnacie koleso (rozeta), ktoré má namiesto 15 len 13 zubov. Aj z pohľadu dodávky jednotlivých komponentov pásov sa dosiahla výrazná optimalizácia. Znížila sa veľká rôznorodosť dielov, pretože v novom prevedení je ľavý a pravý pás úplne rovnaký, keďže hrebeňová lišta je osadená v strede nosnej hliníkovej lišty. Pásky sa skladajú len z dvoch typov lišt rôznej dĺžky a troch typov pásnic. Znížený počet komponentov, z ktorých pozostávajú pásky, zjednodušuje skladovanie, objednávanie a dodávku náhradných dielov, čím sa zákazníkom znižujú aj náklady na skladovanie.

Zjednodušila sa, samozrejme, aj montáž a oprava pásov. Celková šírka pásov sa nezmenila, preto aj v budúcnosti nebudú žiadne problémy s garážovaním vozidiel PistenBully.

Ing. Dušan Mikloš

Nová kategorizácia ojazdených vozidiel PistenBully

Kvalita ojazdených vozidiel PistenBully nepozná kompromisy. O opravách alebo o dojednaní rozsahu záruk ojazdených vozidiel sa treba dohodnúť na správnom mieste. Máte možnosť vlastného rozhodnutia, akú kategóriu ojazdeného vozidla si vyberiete. Kässbohrer Geländefahrzeug AG v snahe ešte viac výjsť zákazníkovi v ústrety rozšíril pôvodné kategórie ojazdených vozidiel **ECONOMY**, **ŠTANDARD** a **PRÉMIUM** o kategóriu **BASIC** a špeciálne pri vozidlách PistenBully 600 o kategóriu **SELECT**.

ECONOMY je pre zákazníka zaručené finančne najlacnejšia kategória. Získa však vozidlo, ktoré je po ukončení zimnej sezóny bez odbornej prehliadky, údržby a bez akýchkoľvek záruk. V podstate je to to, čo ponúka väčšina priekupníkov snežných pásových vozidiel – „mačku vo vreci“. Ako sa hovorí – „za málo peňazí, málo muziky“... Ale je to PistenBully.

BASIC je finančne najvhodnejšia kategória na rozbehnutie menšieho lyžiarskeho strediska. Získate vozidlo, ktoré je prekontrolované odborníkom na snežné pásové vozidlá a technicky je pripravené na okamžité nasadenie do najbližšej zimnej sezóny (vozidlo má vymenené filtre, resp. filtračné vložky, vymenené, resp. doplnené prevádzkové látky a je na ňom vykonaná predpísaná denná kontrola a údržba). No je to v takom rozsahu, ktorý nemôže poskytnúť akúkoľvek záruku.

ŠTANDARD ponúka ojazdené vozidlá plne funkčné, pripravené na okamžité nasadenie do novej sezóny. Vymenené sú všetky prevádzkové látky a filtre, vykonaný je predpísaný plán mazania a údržby, skontrolované sú ovládacie a zobrazovacie prvky, odstránené všetky zistené chyby a vozidlo je mechanicky, elektricky a hydraulicky nastavené na predpísané hodnoty. Takisto sú skontrolované všetky funkcie vozidla. Na vymenené originálne náhradné diely a práce s nimi spojené je záruka 12 mesiacov alebo 500 motohodín. V cene zakúpeného ojazdeného vozidla tejto kategórie je aj dovoz na



Záujem o ojazdené vozidlá všetkých kategórií naďalej pretrváva



Vo firme Kässbohrer je z čoho vyberať

požadované miesto, dodaná kompletná dokumentácia o vozidle a zaškolená obsluha vozidla.

PRÉMIUM – na vozidlách PistenBully 100, 200, 300, 300W, 400 a 400W sú vykonané rozsiahle dôkladné opravy, ktoré nás oprávňujú poskytnúť zákazníkovi záruku 12 mesiacov alebo 1 000 motohodín. Ide hlavne o dôkladnú opravu rámu vozidla, montáže repasovaného naftového motora, hydraulických čerpadiel a motorov, pojazdových pásov, radlice a frézy, prípadne ďalších prídavných zariadení v rozsahu požadovanom zákazníkom. Vozidlo dostane aj nové

„oblečenie“ – je novo kompletne nastriekané originálnymi farbami a označené nálepkami.

SELECT – kategória vozidiel PistenBully 600, 600W, 600 Polar a 600W Polar. Ide o najväčší rozsah opravárenských prác vôbec na ojazdených vozidlách. V tejto kategórii získate vozidlo technicky takmer až na úrovni aktuálne novovyrábaných vozidiel rady PistenBully 600. Vráťate záruku. Vozidlo má dokonca nové pásky a zadnú frézu. Ďalšie podrobné informácie možno získať na internetovej stránke výrobcu pistenbully.com alebo na slovenskom zastúpení TERMONT, s. r. o.

Významným milníkem historie lanové dopravy v České republice byla rekonstrukce obou úseků lanových drah z Pece pod Sněžkou přes Růžovou horu na Sněžku, která proběhla v letech 2012 až 2014. Tato lanovka patří bezesporu mezi nejznámější a nejnavštěvovanější lanovky v České republice.

Legendární odpojitelné dvousedádkové lanovky typu VR 101, vyrobené tehdejší Transportou Chrudim v licenci švýcarské firmy Von Roll, byly uvedeny do provozu v letech 1949 (1. úsek) a 1950 (2. úsek) a jejich charakteristickým znakem byly především sedačky, na kterých se sedělo bokem ke směru jízdy. Již v 70. letech

se začala projevovat nedostatečná přepravní kapacita lanovky, v letním období při pěkném počasí se u dolní stanice v Peci tvořily až čtyřhodinové fronty. Zároveň již technologie lanové dráhy, jejíž životnost byla Transportou předpokládána na 17 let, začínala zastarávat, a proto se začalo uvažovat o výstavbě zcela nové, modernější lanovky. První úvahy se datují až do roku 1976, muselo ovšem uplynout dlouhých 30 let, než se po vypracování celé řady studií (z nichž jedna počítala i s vybudováním sjezdové trati z Růžohorek dolů do Pece) podařilo najít kompromis a získat s mnoha



Trasa prvního úseku – nosnotlačná podpěra č. 12

podmínkami souhlasné stanovisko Správy Krkonošského národního parku (dále KRNAP). Přípravy rekonstrukce tak po dlouhých 30 letech mohly začít. V obou úsecích byla vybrána technologie osmimístné kabinkové lanovky, po zapracování všech podmínek KRNAPu bylo rozhodnuto o výstavbě čtyřmístné kabinkové

lanovky. Zásadním bodem kompromisu je, že přepravní kapacita nové lanovky nepřevyšuje kapacitu původní lanovky, tzn. 250 osob za hodinu. Zároveň musely být nové stanice umístěny na stávající základy a jejich půdorys nesměl být větší než u původních stanic s výjimkou dolní stanice, která je zcela nová na novém místě u chaty Lesovna blíž Pece pod Sněžkou. Dodavatelem moderní čtyřmístné kabinkové lanovky s průběžným provozem v mezistanici se stala italská firma Leitner. Na rozdíl od původní lanovky kabinky mezistanicí plynule projíždějí a mezi jednotlivými úseky již tedy není nutné přestupovat. Trasa prvního úseku byla v dolní části prodloužena o 200 m směrem k chatě Lesovna, kde vyrostla nová dolní stanice. Její základní kámen byl položen již 22. září 2011, avšak naplno se výstavba nové lanovky rozběhla až v roce 2012. Dne 13. května 2012 ukončil pravidelný provoz 2. úsek původní lanovky, který byl následně využíván ještě pro nákladní provoz, a začátkem srpna pak byla



Poslední podpěra č. 17 prvního úseku a mezistanice na Růžové hoře



Interiér mezistanice na Růžové hoře

pomocí vrtulníku Mi-8 provedena jeho demontáž. Dne 2. září potkal stejný osud i 1. úsek, čímž se po neuvěřitelných 63 letech provozu definitivně uzavřela historie lanovek typu VR 101 na Sněžce. Tou dobou již stavbaři zároveň pilně pracovali na základech horní stanice, jejíž v porovnání s původní lanovkou těžší staniční technologie byla během září a října smontována prostřednictvím většího vrtulníku Mi-171 s nosností 5 tun. Mezitím již byly betonovány patky podpěr prvního úseku, které byly následně usazeny v první polovině prosince.

Po zimní přestávce byly zahájeny práce na nové mezistanici Růžová hora a konkrétnější obrysy začínala dostávat také nová dolní stanice v Peci. Montáž její staniční technologie byla provedena na přelomu května a června, návazně na to byly smontovány také technologie na Růžové hoře. Ty byly následně podobně jako horní stanice na Sněžce opatřeny proskleným opláštěním. Začátkem června bylo do Krkonoš zároveň dovezeno všech 32 kabinek. V polovině srpna bylo rozvinuto a zapleteno dopravní lano prvního úseku a zároveň pokračovaly práce na budově dolní stanice. Konec srpna a celé září bylo ve znamení prací na trase druhého úseku, kde byly

vybetonovány patky podpěr a následně byla provedena montáž jednotlivých podpěr prostřednictvím vrtulníku (při usazování hlav podpěr bylo možno spatřit dokonce hned dva vrtulníky v akci současně – menší Mi-8 a větší Mi-171). V půlce října bylo také na druhém úseku rozvinuto a zapleteno dopravní lano, naopak na prvním úseku již tou dobou probíhaly zkušební jízdy se všemi kabinami na trati. Zahájení pravidelného provozu nové lanovky bylo původně plánováno na březen 2014, tedy v roce 65. výročí původní lanovky, avšak díky zkrácení harmonogramu prací svezl 1. úsek své

první cestující již 21. prosince 2013 a druhý pak 22. února 2014.

Poněkud překvapivě se jedná o vůbec první čtyřmístnou kabinkovou lanovku vyrobenou firmou Leitner (Leitner započal produkci odpojitelných systémů v 80. letech nikoliv čtyřmístnými, ale rovnou šestimístnými kabinami). Kabinky typu Diamond od firmy Sigma v šedém barevném provedení s nástupem v úrovni podlahy stanice byly ovšem objednány v prostornějším provedení, než je obvyklé, což zajistí vysoký komfort přepravy každému ze 4 cestujících. Ten je zajištěn také díky měkkým koženým sedadlům, známým spíše z nejnovějších alpských lanovek. Depo kabinek prvního úseku je umístěno v dolní stanici v Peci, kabinky druhého úseku jsou pak garážovány v depu v mezistanici na Růžové hoře. Na Růžové hoře jsou rovněž umístěny pohony obou úseků, které jsou realizovány v podzemním provedení. Ty jsou na sobě nezávislé, což znamená, že je lanovku možno provozovat buď jako celek, nebo může být v provozu pouze 1. úsek na Růžovou horu, pokud 2. úsek na Sněžku nebude v provozu např. z důvodu silného větru na vrcholu. V omezeném kyvadlovém režimu (2 a 2 skupiny kabin na každé větvi, dolní stanice druhého úseku na Růžové hoře není z důvodu



Podpěra č. 2 druhého úseku

podržení půdorysu původní stanice vybavena staničním obloukem) je možno pro účely zásobování apod. provozovat samostatně také 2. úsek, což v běžném provozu není z logických důvodů uplatňováno. Velkou zajímavostí jsou podpěry druhého úseku, které jsou s výjimkou první podpěry příhradové konstrukce a velmi připomínají původní lanovku systému Von Roll. Přes skutečnost, že příhradové podpěry nejsou pro provoz lanové dráhy v klimatických podmínkách Sněžky nevhodnější, bylo totiž nutno dodržet podmínky ochrany přírody včetně toho, že pro nové podpěry ve druhé polovině druhého úseku musely být využity pouze místa původních trojdílných patek. Z důvodu náročných klimatických podmínek je nová lanovka na Sněžku jako první v České republice vybavena automatickým systémem kontroly polohy lana firmy Leitner, označovaným jako CPS (Cable Position Supervision), který dokáže detekovat z ideální polohy vyběhající lano ještě před jeho vypadnutím z kladek a lanovku včas zastavit.

Text a foto: Ing. Radim Polcer (Fotografie vznikly ve spolupráci s lanovkářským časopisem ISR.)



Trasa druhého úseku



Poslední podpěra č. 19 druhého úseku a horní stanice na Sněžce

Technické údaje:

	1. úsek	2. úsek		1. úsek	2. úsek
Typ	GD4	GD4	Typ	GD4	GD4
Tažná větev	pravá	pravá	Průměr dopravního lana	38 mm	38 mm
Umístění pohonu	horní stanice	dolní stanice	Výkon pohonu	224 kW	210 kW
Systém napínání	hydraulický	hydraulický	Max. dopravní rychlost	5,0 m/s	5,0 m/s
Umístění napínání	dolní stanice	horní stanice	Čas jízdy	5,8 min	6,7 min
Přepravní kapacita	250 osob/hod	250 osob/hod	Vzdálenost kabinek	288 m	288 m
Šikmá délka	1747 m	2012 m	Časový interval kabinek	57,6 s	57,6 s
Vodorovná délka	1671 m	1997 m	Počet kabin	15	17
Dolní stanice	829 m n. m.	1339 m n. m.	Počet podpěr	17 (z toho 3 tlačné)	19 (z toho 4 tlačné)
Horní stanice	1339 m n. m.	1588 m n. m.	Výrobce	Leitner	Leitner
Převýšení	510 m	249 m	Uvedení do provozu	2013	2014

Stanislav Urban: Investujeme do budúcnosti

Stanislav Urban je spolujiteľom a konateľom spoločnosti Tatrwest, ktorá vlastní lyžiarske stredisko Roháče-Spálená a hotel Tatrwest v Zuberici. Zhovárali sme sa o aktuálnej výstavbe v stredisku, problematike ochrany prírody a ďalšom rozvoji.

* Z akých dôvodov ste sa rozhodli postaviť novú odpojiteľnú šesťsedáčkovú lanovku?

- V prvom rade sme si boli vedomí toho, že je potrebné v stredisku inovovať technológie. Tie, ktoré tam sú, nie sú staré, ale pomaly morálne zastarávajú. V neposlednom rade to bol aj tlak lyžiarskej verejnosti na skvalitnenie prepravy, sťažnosti na to, že pevná lanovka ide pomaly, že je tam zima, hlavne keď vietor fúka. Cítili sme potrebu posunúť služby ďalej v primárnej aj sekundárnej oblasti. Rozhodli sme sa pre tú primárnu, teda realizovať novú lanovku tak, aby bol zákazník, ktorý príde, spokojnejší.

* Sedačkové lanovky s týmito opциями (bublíny, vyhrievanie a iné) majú na Slovensku len strediská spoločnosti Tatry Mountain Resorts. Prečo ste sa nerozhodli pre nižšiu, a tým aj lacnejšiu výbavu alebo alternatívu?

- Doba je taká, že je ťažko podnikateľ, keď investujete prostriedky do druhoradých technológií. Keď už investovať, tak investovať do budúcnosti. Bežne to na Západe takto funguje. Chceli sme poskytnúť niečo, čo by bolo aj v rámci našich finančných možností čo najkvalitnejšie. Volili sme odpojiteľnú technológiu, bubliny, vyhrievanie, nástupný pás, garážovanie, priamy pohon bez prevodovky, aby bola tichšia prevádzka. Nech je to perspektívne. Zamietli sme napríklad lacnejší návrh zakúpiť dopravný pás k pevnej štvorsedačke, čím by sa mierne zvýšila traťová rýchlosť. Myslím, že sme sa rozhodli správne.

* Aká budúcnosť čaká starú štvorsedačku a lyžiarske vleky H130 a H60?

- Čakáme na to, čo ukáže nasledujúca sezóna, nechceme sa unáhlitiť s prekladaním vlekov. Pre ďalšie obdobie sa rozhodneme tieto vleky inštalovať v priestore tak, aby

to bolo čo najvýhodnejšie. Nová zjazdovka (pri pohľade zdola je vľavo od štvorsedačky, pozn. red.) je veľmi málo využívaná, radi by sme aj tam umiestnili nejaké dopravné zariadenie. Tam lyžuje teraz možno 15 až 20 % klientely. Je to pekná zjazdovka, len ľudia sú naučení jazdiť po starej. Čo sa týka starej sedačky, sú rôzne úvahy, skrátiť ju, vybudovať medzistanicu alebo predať ju. Nepredpokladáme, že jej využitie bude ďalej také ako doteraz, nebude tam už chodiť toľko ľudí. Je to v štádiu rozhodovania a posudzovania skutkového stavu.

* V prípade skrátenia necháte len hornú časť?

- Asi. Máme takú predstavu, že lyžovanie by sa malo sústrediť v hornej časti strediska. Tam je to dostatočne široké. Niektorí klienti majú strach zo žľabu, aby ho nemuseli prekonávať, vyvezú sa šesťsedáčkou hore a potom naspäť dole.

Lavíny nie sú pre šesťsedáčku hrozbou

* Ako hodnotíte s odstupom času výstavbu fixnej sedačky od Tatrapomy pred dvanástimi rokmi, nebolo by vhodnejšie už vtedy zvoliť odpojiteľnú technológiu?

- Keď na to pozeráme dnes, asi by to bolo rozumné. Avšak štvorsedačka nám poslúžila dobre, zvýšila kvalitu celého strediska, zvýšila sa návštevnosť. V tom období, keď sme to zrealizovali, to bolo dobré. Už vtedy sme mali ponuky na odpojiteľnú lanovku od spoločností Doppelmayr a Poma, ale bol tam veľký cenový rozdiel a nakoniec sme sa priklonili k pevnej technológii. Nebolo to zlé riešenie, ale doba už pokročila.

* Už vtedy ste rozmýšľali nad medzistanicou na fixnej sedačke?

- Vtedy ešte nie.

* Pri fixných lanovkách sa to neosvedčilo na Veľkej Rači ani v Malej Lučivnej.

- Keby sme urobili medzistanicu na pevnej

štvorsedačke, môžeme znížiť počet vozňov, keďže už nebude toľko využívaná. Môže ísť napríklad každý druhý vozeň, čiže ten priestor a čas v medzistanici bude väčší a nastupovanie pohodlnejšie. Na druhej strane keby sme len presunuli samotnú technológiu dolnej stanice vyššie, lano by bolo na novú, kratšiu vzdialenosť zbytočne hrubé, súčasná stanica by bola tiež predimenzovaná. Stačila by potom údolná stanica s podstatne nižším výkonom, možno s inou prevodovkou.

* Technické riešenie šesťsedáčky je netradičné vzhľadom na manipulačnú koľaj medzi dolnou stanicou a garážou. Prečo bola garáž umiestnená v určitej vzdialenosti od stanice?

- Naša požiadavka zohľadňovala možnosti prístupu lyžiarov z oboch strán. V Alpách je takéto riešenie bežné.

* Lanová dráha prechádza ponad lavínový terén Spálený žľab. Ako je technicky zabezpečená bezpečnosť prevádzky počas lavínových dní?

- Úzko spolupracujeme so strediskom lavinovej prevencie v Jasnej a s našou horskou službou. Veľakrát sa počas sezóny schádzame na to, aké kroky prijať, kedy robiť preventívne odstrelly. Na prevenciu kladieme veľký dôraz.



Stanislav Urban, konateľ spoločnosti Tatrwest

*** Keby predsa len spadla lavína, aký by to malo dosah na lanovú dráhu?**

- V žľabe nie je inštalovaná žiadna podpera, trať prechádza ponad žľab. Nespraví to lanovke absolútne nič, je tam rezerva približne 20 výškových metrov. O tento aspekt sa zaujímal aj dodávateľ zariadenia. Ale snažíme sa zabezpečiť hlavne prevenciu.

*** Okrem šesťsedáčky dostal od ministerstva životného prostredia zelenú aj polyfunkčný objekt v blízkosti parkoviska. V akom stave je tento projekt?**

- Pripravovali sme ho ešte pred tým, ako sme začali pracovať na šesťsedáčkovej lanovke, nakoniec sme uprednostnili lanovku. Je to v štádiu projektovej dokumentácie, ktorá sa podľa môjho názoru bude meniť. Polyfunkčný objekt asi nebude umiestnený v pôvodne navrhovanej polohe práve kvôli výstavbe novej lanovky. Ide nám o to, aby súčasťou objektu boli všetky základné služby a stravovacie zariadenie.

Návštevnosť stúpne o 20 percent

*** Investičné aktivity v stredisku financujete okrem vlastných zdrojov tiež prostredníctvom bankového úveru. Do akej miery sú dnes banky ochotné financovať projekty v lyžiarskych strediskách?**

- Pri tomto projekte, čo sme zrealizovali (šesťsedáčková lanovka, pozn. red.), nemali bankové inštitúcie veľký záujem o financovanie. Nakoniec sa, chvalabohu, našla jedna banka, ktorá nám poskytla úver, a myslím si, že to neofútuje. Projekt je zrealizovaný a my budeme vedieť peniaze v zmysle úverovej zmluvy bez problémov vrátiť.

*** Ktorá banka vám úver nakoniec poskytla?**

- Sberbank.

*** S akou lehotou návratnosti počítate pri výstavbe novej lanovej dráhy?**

- Ťažko sa ráta návratnosť, pokiaľ je človek odkázaný na prírodu. Predpokladám, že návratnosť bude 8 rokov. Dá sa to len odhadnúť na základe čísiel, ktoré dosahujeme, a na základe predpokladaného navýšenia výkonov a nákladov.

*** Počítate so zvýšením návštevnosti? O koľko percent?**

- Oproti priemeru minulých sezón odhadujem nárast skromne o 20 %, s čím budeme spokojní.

*** Dosiaľ ste sa ani raz neuchádzali o podporu z eurofondov. Beriete to tak, že niekedy je lepšie nebyť „odkázaný“ na takúto pomoc?**

- Ani nie, radi by sme nejakú finančnú pomoc získali. Tie výzvy však nespádali do nášho portfólia predpokladaných aktivít. Druhá vec je, že my sme v Tatranskom národnom parku, pripraviť projekt tu trvá o niečo dlhšie ako tam, kde nie je ochrana prírody. Keď príde výzva, vy by ste mali byť už vlastne pripravení. My nedokážeme za pol roka od počiatku výzvy pripraviť solídny projekt, nedá sa to urobiť. Musíte byť pripravený z vlastnej strany, mať zabezpečené financovanie, a tie peripetie okolo toho, aké boli, to každý veľmi dobre vie.

*** Teraz je vypísaná výzva na podporu podnikateľských aktivít v cestovnom ruchu, pričom maximálna výška pomoci je 200-tisíc eur.**

- Áno, teraz sa o to zaujímate, zapojíme sa do toho. Na celú výzvu je alokovaných osem miliónov eur, podľa môjho skromného názoru je to strašne málo pre slovenské lyžiarske strediská, každý by chcel niečo dostať. Oslovili sme agentúru, ktorá nám spracováva projekt, prihlášku chceme do uzávierky v polovici decembra podať. My sme za posledných 15 rokov žiadnu pomoc nedostali.

*** Má na návštevnosť lyžiarskeho strediska Roháče-Spálená dosah rozsiahla modernizácia a výstavba nových lyžiarskych stredísk v Poľsku?**

- Má to vplyv, mnohí lyžiari zostanú v Poľsku. Cítim zníženie počtu prichádzajúcich Poliakov do nášho strediska.

*** Ako tento pokles kompenzujete?**

Zvýšila sa návštevnosť návštevníkov zo Slovenska?

- Cítim to vo výkonoch a cítia to všetky lyžiarske strediská. Boom, ktorý bol do roku 2009, do počiatku krízy a do zavedenia eura, sa skončil. Lyžiarske strediská

išli s výkonmi o 40 až 45 % dolu. My tiež, a dodnes ideme v tejto relácii. Kde je ten pes zakopaný? V kríze, v eure alebo v budovaní zariadení v Poľsku? Nevieť. To nikto nedokáže povedať.

*** Ako vidíte vývoj v ďalších rokoch?**

- Myslím si, že čo sa týka nášho strediska, pôjde to k lepšiemu. Aj vybudovanie tejto lanovky bude určité plus. Boom bol do času krízy, vtedy výkony v každom jednom existujúcom stredisku rástli, neúmerne tiež rástol počet nových stredísk. Bolo to obrovské množstvo faktorov v rokoch 2009 a 2010.

Kríza zreálnila naše možnosti

*** Neplánujete v stredisku letné aktivity? V prípade niektorých stredísk už nie je letná sezóna nerentabilná, sice ani zisková, ale vedia aspoň zaplatiť zamestnancov.**

- Chceme, aby šesťsedáčka premávala aj v lete. Máme ale dilemu, či to bude rentabilné. My v lete turistu vyvezieme, a on zostane v doline, nedostane sa na kopec.

*** Dnes k hornej stanici nevedie žiadna turistická značená trasa.**

- Mali sme už rokovania so štátnymi lesmi TANAP-u a štátnou ochranou prírody. Chceme odtiaľ vybudovať chodník, ktorý by sa napojil na existujúci chodník na Brestovú. Nemajú voči tomu výhrady. Treba s nimi nájsť spoločnú reč a trasu, ktorou by to mohlo viesť.

*** Plánujete letnú prevádzku už budúci rok?**

- Áno, boli by sme radi. Keby sa vyznačil ten chodník, znamenalo by to do určitej miery aj zmenu turistického zaťaženia Roháčov. Hlavný hrebeň Roháčov by bol sčasti odbremený a zaťaženie by sa presunulo do oblasti Salatínov, Brestovej a Sivého vrchu.

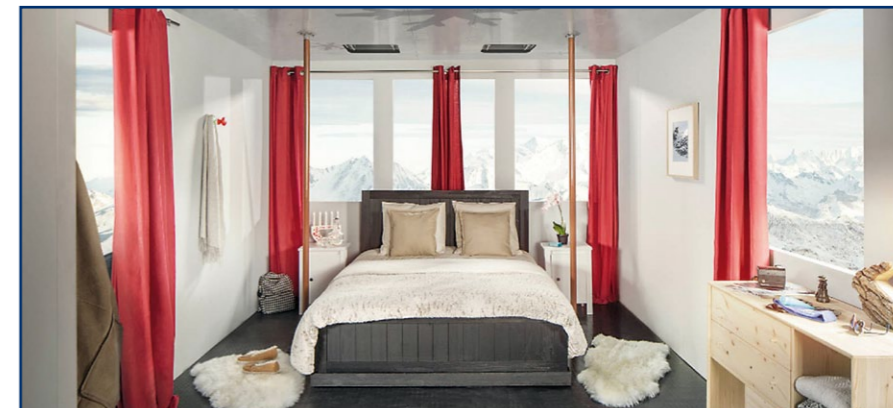
Peter Brňák, Matej Petócz
foto: Peter Brňák

Neskrátený rozhovor, ako aj iné rozhovory s majiteľmi najväčších horských stredísk na Slovensku nájdete na webovej stránke www.lanovky.sk v rubrike Seriály

Noc v lanovke

Kabína visutej lanovej dráhy Saulire vo francúzskom Courchevel sa 6. marca večer zmenila na pohodlnú spálňu s obývačkou pre 4 osoby.

Štyria víťazi súťaže spoločnosti Airbnb si vychutnali tradičnú savojskú večeru v nadmorskej výške 2700 metrov a ráno po prebudení využili prvý zjazd na čerstvo upravených zjazdovkách. Kabína lanovej dráhy bola počas celého večera umiestnená v hornej stanici, kde mohli výhercovia použiť aj toalety.



automatic
700

SUPERSNOW

Premiéra nových snežných diel Supersnow!

Pozývame Vás do nášho stánku INTERALPIN 2015 Stánok č. B053

TECHNOLOGY THAT CARES FOR SNOW

www.supersnow.eu

SUPERSNOW Sp. z o.o. Sp.k. ul. Ks. A. Siudy 11; 34-436 Maniowy :: Tel.: +48 18 265 35 55 :: Fax: +48 18 265 35 60 :: e-mail: office@supersnow.eu

INTERLAVEX 2015

15. Medzinárodná výstava horskej techniky INTERLAVEX 2015

44. ročník Dní lanoviek a vlekov

4. - 6. október 2015 LIPTOV ARÉNA Aquapark Tatalandia Liptovský Mikuláš



Nomenklatúra

- zariadenia na prepravu osôb – lanovky a lyžiarske vleký
- zariadenia na údržbu a značenie zjazdoviek, bežeckých tratí a lanoviek
- zasnežovacie systémy
- pokladničné systémy, vstupné kontroly
- informačné systémy, spojovacia technika
- bezpečnostná, pracovná a evakuačná technika lyžiarskych stredísk
- ochranné pracovné prostriedky a športové potreby
- zariadenia na zimné služby pre súkromné a komunálne využívanie
- oleje, mazivá
- zariadenia pre voľný čas



záruka
30
mesiacov



importér: Neresnícka cesta 3A, Zvolen
tel.: 045/5324 003, 0903 810 150
servis@autoraster.sk

www.autoraster.sk



AUTO
A U T O R A S T E R

obchodné zastúpenie: Motocentrum KM Stanislav Baláž, Hlavná 9, 059 21 Svit, e-mail: balazstano@pobox.sk
tel./fax: 052/7755 169 0903 607 257 www.motocentrumkm.sk

!!! MODELY S ELEKTRONICKOU PREVODOVKOU SO ZÁRUKOU 3 ROKY NA PREVODOVKU !!!