

LAVEX

ROČNÍK XLV
1 • 2018



LANOVÁ DOPRAVA • CESTOVNÝ RUCH • MANAŽMENT • MARKETING



 Doppelmayr®

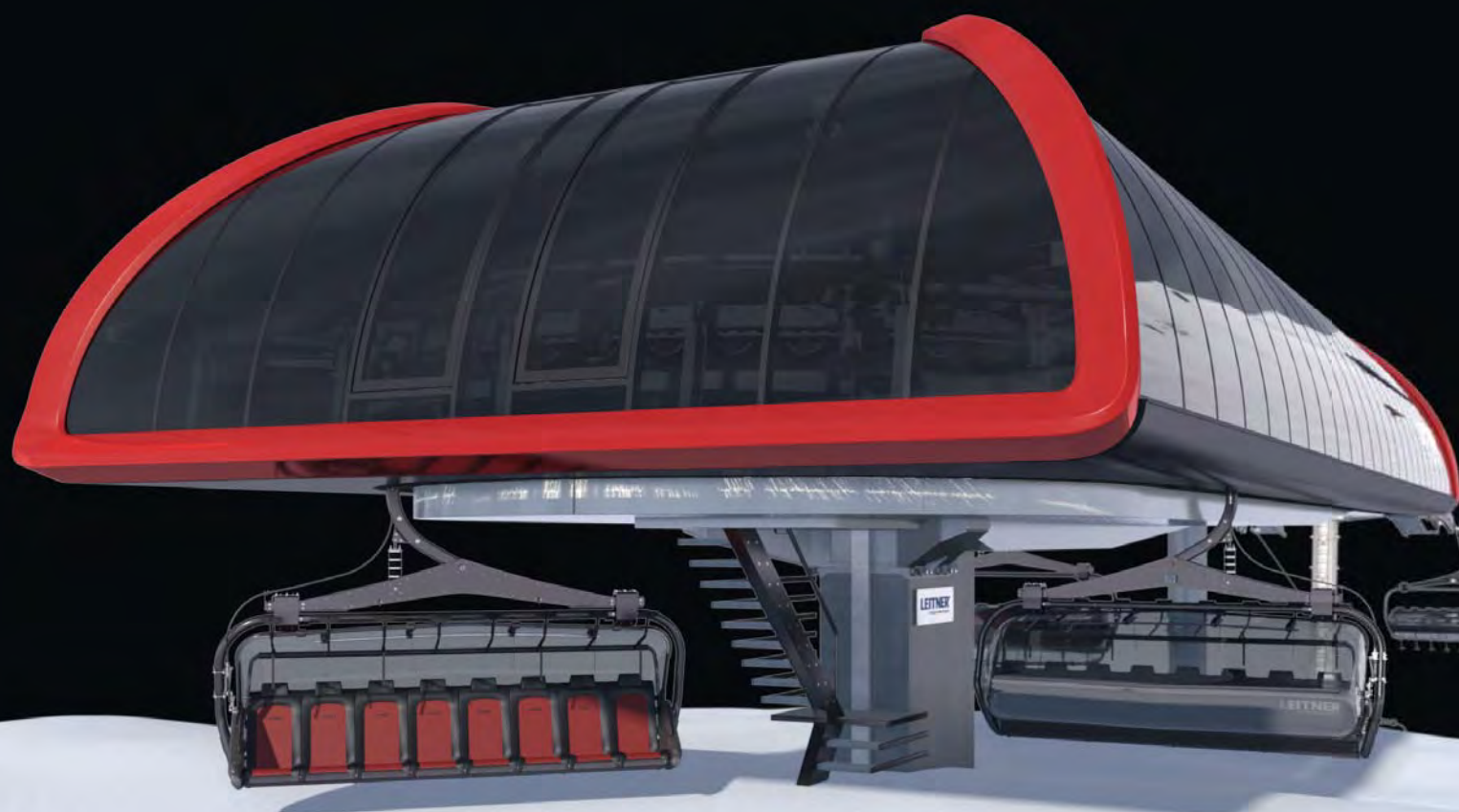

GARAVENTA



➤ D-Line:
vitajte vo First Class

Určujeme tón v dizajne a technológiách.

Vízia sa stala realitou. Nová stanica LEITNER je tu! Určuje štandardy pre funkčnosť, bezpečnosť, komfort, dizajn ako aj ľahkú údržbu a užívateľské pohodlie.



Design by *pininfarina* – Technology by LEITNER ropeways.



www.leitner-ropeways.com

INOVÁCIE OD ROKU 1888

LEITNER
ropeways

LAVEX info

Vydáva:

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

Šéfredaktor:

Ing. Miroslav Grešo

Redakčná rada:

predseda:

Ing. Peter Nanky

členovia:

Ing. A. Bisták, JUDr. P. Brňák, PhD., Ing. J. Hulla,
M. Petőcz, 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
tel.: 0903 024 968
e-mail: mbpolygraf@lanovky.sk
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:

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

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

Elektronická verzia časopisu:

<http://www.lavex.sk/lavexinfo.htm>
<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 apríli 2018



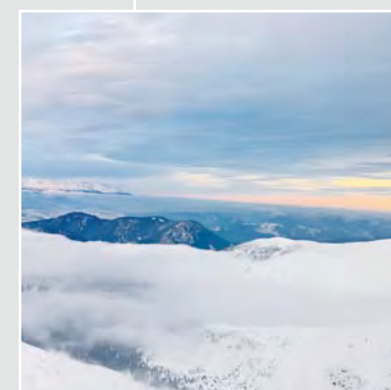
3

**Nová lanovka
v LS Strachan
Ski centrum v Ždiari**



6

**35. ročník pretekov
lanovkárov
v obrovskom slalome**



10

**ITF SlovakiaTour
2018**

Prihovor 2

Nové lanovky v sezóne

Nová lanovka v lyžiarskom stredisku
Strachan Ski centrum v Ždiari 3

Z činnosti združenia

Preteky lanovkárov 2018 6

Oznamy a informácie

Zväz cestovného ruchu 8

ITF SlovakiaTour 2018 10

Svet lanoviek

Projekt kabínkovej lanovky
na Zobor opäť ožil 11

Oznamy a informácie

TMR informuje 12

Zo života našich stredísk

Memoriál Janka Nováka 15

Vagonárske hry 2018 16

Ski Alp Test 17

Strediská na predaj 16-17

Lanové dráhy

Leitner 18

Doppelmayr 20

Zasnežovacie systémy

Supersnow 22

TechnoAlpin 24

Snežné pásové vozidlá

Kässbohrer – Termont 25

Prinoth 28

Svet lanoviek

Unikátni kabínková lanovka
v Herlíkovicích-Bubákově 29

Oznamy a informácie

AHS ČR 31

Inzerentní čísla:

TECHNOALPIN str. 2
AUTORAŠTER str. 6
SUPERSNOW str. 15

DOPPELMAYR obálka str. 1
LEITNER obálka str. 2
KÄSSBOHRER obálka str. 3
PRINOTH obálka str. 4

1 • 2018

Každé lyžiarske stredisko potrebuje prvotriedneho partnera. Z tohto dôvodu sa spoliehame na TechnoAlpin.

Jakob "Jack" Falkner, Sölden AG

Už viac ako 10 rokov sa spoločnosť TechnoAlpin stará o výborné snehové podmienky na zjazdovkách v Söldene. Vedenie presvedčilo okrem iného mimoriadny výkon snežných diel spoločnosti TechnoAlpin, ktorý je s každým novým modelom posúvaný na vyššiu úroveň.



Príhovor

Milí čitatelia, dovoľte mi, aby som Vás v prvom čísle nášho časopisu v roku 2018 srdečne pozdravil a želal Vám dobré zdravie a veľa pohody v práci aj v osobnom živote.

Začiatok tejto sezóny nám síce veľa pohody nepriniesol, veď okrem starostí s mizerným začiatkom zimy, ktorý spôsobovali teplé decembrové dni, nami otriasla správa o smrteľnom zranení mladšej lyžiarky na lyžiarskom vleku hneď v prvé dni nového roka a vzápätí, len o pár dní neskôr, správa o ďalšom smrteľnom zranení lyžiara na zjazdovke pri zrážke so snehovou zábranou. V obidvoch prípadoch možno povedať, že išlo o smrť zbytočnú – podmienky na lyžovanie boli totiž dobré a obidvaja lyžiari boli skúsení. A predsa sa to stalo... Nie je mojou úlohou analyzovať príčiny a robiť predčasné uzávery zo spomenutých udalostí. Predsa by som však chcel pripomenúť, ako to u nás vlastne je s bezpečnosťou lyžiarov nielen z právneho, ale aj z reálneho hľadiska. Myslím si, že otázka bezpečnosti lyžiarov je u nás ošetrovaná po právnej stránke, ale aj z vecného hľadiska dostatočným spôsobom, možno dokonca nad rámec v porovnaní s inými krajinami. Niektoré opatrenia týkajúce sa bezpečnosti lyžiarskych tratí sú stanovené v zákone o Horskej záchrannej službe a podrobnosti k ich vykonaniu zas v jeho vykonávacej norme o označovaní a zabezpečovaní lyžiarskych tratí a trás. Treba si však tiež uvedomiť, že ďalšie povinnosti na zaistenie bezpečnosti sú dané aj zákonom o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci. Hoci by sa zdalo na prvý pohľad, že tento zákon nemôže mať nič spoločné s lyžiarmi, nie je to celkom tak. Práve v tomto zákone – v paragrafe 6 Všeobecné povinnosti zamestnávateľa, ods. 7 je uložená povinnosť zamestnávateľa starať sa o bezpečnosť a ochranu zdravia všet-



kých osôb, ktoré sa nachádzajú s jeho vedomím na jeho pracoviskách alebo v jeho priestoroch. Teda nielen o svojich zamestnancov pri práci.

Pokiaľ zákon o HZS a jeho vykonávacia technická norma pre označovanie a zabezpečovanie lyžiarskych tratí má za cieľ stanoviť povinnosti pre technické riešenie bezpečnosti na lyžiarskej trati, na ktorej sa môžu vyskytovať napr. neodstrániteľné prekážky, a to realizáciou rôznych ochranných a bezpečnostných opatrení (napr. inštaláciou ochranných matracov, sietí, plôtikov, značiek a pod.), zákon o bezpečnosti a ochrane

zdravia pri práci ukladá skôr opatrenia týkajúce sa ochrany osôb, ktoré vychádzajú z posúdenia nebezpečenstiev a rizík na zjazdovke či v trase lyžiarskeho vleku a formou informačných tabulí upozorňujú na tieto nebezpečenstvá, ktoré by mohli mať za následok poškodenie zdravia. K tomu by mal slúžiť v stredisku informačný systém, ktorý upozorňuje napr. na uzatvorenú lyžiarsku trať, hmlu, zľadovený terén, zhoršené snehové podmienky, pokyny pre správanie sa lyžiara počas prepravy a pod. A v neposlednom rade by mal informačný systém zahŕňať aj biely kódex, ktorý upravuje povinnosti lyžiarov z hľadiska ich správania sa na lyžiarskej trati. A to je veľmi dôležité. Dodržiavanie týchto povinností je oprávnený kontrolovať príslušný okresný úrad a Horská záchranná služba.

Teda opatrení pre bezpečnosť lyžiarov, tak zo strany zamestnávateľa – prevádzkovateľa lyžiarskeho strediska, ako aj zo strany lyžiara, tu máme v právnych predpisoch dosť, a aj z vecného pohľadu sa na bezpečnosť lyžiarov vynakladá dostatok finančných prostriedkov. Ide len o to, aby sme otázku bezpečnosti, ale aj následkov z možných úrazov viac dostali do povedomia lyžiarskej verejnosti, aby sa nepodceňovali ani tie najmenšie riziká, ktoré môžu mať niekedy skutočne fatálne následky..

Miroslav Grešo

Nová 4-sedačková lanovka v LS Strachan Ski centrum v Ždiari

Lyžiarske stredisko Strachan Ski centrum (965 – 1116 m n. m.) sa nachádza v obci Ždiar. Komfort strediska zabezpečuje celodenná prevádzka od 9.00 – 21.00 h, umelé zasnežovanie a osvetlená trať pre večerné lyžovanie. Ako jediné v regióne ponúka každovečerné lyžovanie, ktoré bohato navštevujú nielen lyžiari zo Ždiaru, ale aj zo širokého okolia. Stredisko disponuje detským lyžiarskym areálom, lyžiarskou a snoubordingovou školou. V areáli je tiež požičovňa lyží, nová gastroprevádzka, reštaurácia „Medvedí brloh Strachan“ a bezplatné parkovisko. V súvislosti s výstavbou lanovky v stredisku sme o rozhovor požiadali majiteľa – Jaroslava Strachana.



*** Kedy si začal uvažovať o tom, že lyžiarske stredisko potrebuje lanovú dráhu, a na základe čoho padlo rozhodnutie, že sa použije lanová dráha od slovenského výrobcu?**

- Lyžiarske stredisko Strachan Ski centrum sme začali budovať v roku 2004 tým, že sme vybudovali prvý lyžiarsky vleč Tatrapoma P, v roku 2005 nasledoval druhý – taký istý typ a o rok neskôr sme postavili aj tretí vleč – Tatrapomu F. Tým sme obslúžili celú zjazdovku v dĺžke 950 m. Od samého začiatku sme však uvažovali, že raz vybudujeme v stredisku lanovú dráhu – sedačku, ktorá nahradí lyžiarske vleky. Predchádzalo tomu však veľa prípravy: v prvom rade bolo treba zmeniť územný plán, potom preložiť vedenie vysokého napätia, ktoré križovalo trasu výstavby lanovej dráhy. Na týchto zmenách, ktoré si výstavba lanovky vyžiadala, sme intenzívne pracovali od roku 2006. Pokiaľ ide o výber typu lanovky, teda či to bude zahraničný, alebo domáci výrobca, to do značnej miery

záviselo od možnosti získania eurofondov. Uchádzali sme sa o ne dvakrát, bohužiaľ, nevyšlo nám to ani raz, a tak sme začali uvažovať o alternatíve, že lanovku kúpime priamo od slovenského výrobcu. Pohrávali sme sa však aj s myšlienkou, že by sme kúpili staršiu, jazdenú lanovku. Až v roku 2016, keď som bol v Poľsku kupovať stavebný materiál, rozhodla náhoda. Primotal som sa do strediska Kašiny, kde práve demontovali 8-ročnú lanovku Tatralift. Keď som sa opýtal, či by mi ju nepredali, odpoveď bola kladná. Takže sme ju pomohli demontovať a začali sme pripravovať stavebné povolenie. To sme získali v júni 2017 a ihneď sme začali aj s výstavbou lanovky.

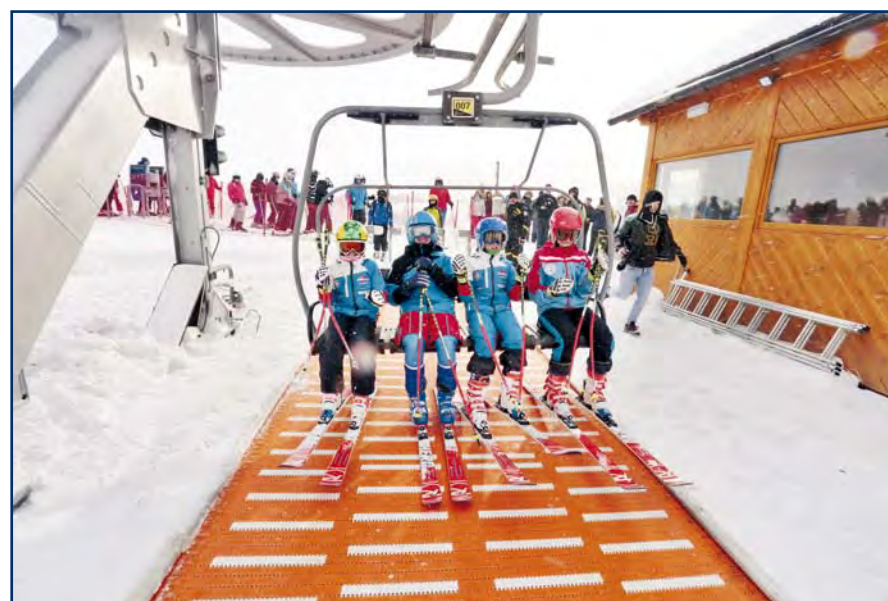
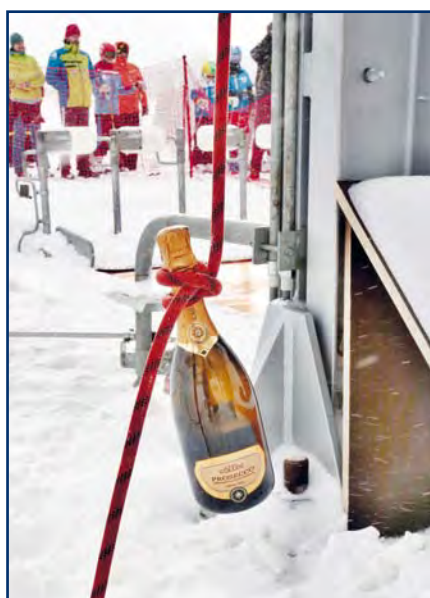
*** Na výstavbu teda nebolo veľa času, aj keď lanovka nie je zasadená do náročného terénu. Ako prebiehala samotná realizácia, čo vás prekvapilo počas výstavby, prípadne pred uvádzaním lanovky do prevádzky?**

- Lanovkárska obec na Slovensku je taká malá, že sa skoro všetci poznáme. Preto som sa aj ja obrátil na známych, ktorí lanovky už stavali, resp. ich prevádzkujú, aby mi sprostredkovali kontakty na ľudí, ktorí sa príprave takýchto stavieb venujú, a tiež na firmy, ktoré disponujú technikou potrebnou k výstavbe a montáži takýchto zariadení. Napokon som vyskladal výbornú partiu ľudí na čele s mojim dobrým priateľom a terajším šéfom lanovky Milanom Tomášom, ktorý bol aj pri demontovaní lanovky na poľskej strane od začiatku až do konca. Precízne označoval všetky stĺpy, kladky, súčiastky, aby sa následne mohlo všetko zodpovedne skladať na mieste v Ždiari. Odborným okom na všetko dozeral Igor Budaj, ktorý sa staral o stavebný dozor po technickej stránke stavby vrátane jej zamerania a osadenia do terénu. Zabezpečoval aj výstavbu reštaurácie „Medvedí brloh“ v blízkosti nástupnej stanice lanovky, so stavbou ktorej sme začali neskôr, v auguste 2017.





Pokiaľ ide o samotný priebeh výstavby, rok 2017 nebol najlepším stavebným rokom, čo sa týka počasia, lebo bolo veľmi veľa dažďových a sychravých dní, najmä na jeseň, a boli týždne, keď sa niekedy nebolo možné vôbec dostať na svah. Po pri výstavbe lanovky sme zabezpečovali aj rekonštrukciu zasnežovania, pričom sme rozširovali potrubie, automatizovali systém a doplnili aj kanóny – dnes máme dvanásť nových kanónov od výrobcu z Poľska, takže dokážeme za krátky čas pri optimálnych podmienkach zasnežiť celé stredisko. Keďže naším cieľom je zabezpečiť maximálny komfort pre lyžiarov aj počas večerného lyžovania, investovali sme aj



do nového LED osvetlenia ARTIC BEAM, ktoré po prvýkrát do strednej Európy dodávala a inštalovala spoločnosť Grass technic práve pre naše lyžiarske stredisko Ski Centrum Strachan. Komfortné osvetlenie na zjazdovke poskytuje 54 svetidiel, ktoré svojím smerovým lúčom prenikajú aj zhoršenými poveternostnými podmienkami a eliminujú efekt difúzneho svetla. Celková osvetlená plocha predstavuje cca 25 000 m². No a okrem toho sme museli uvažovať aj o rozšírení parkovacích miest, takže sme v dolnej časti strediska vybudovali nové miesta na parkovanie. Okrem novej lanovky, zasnežovania, osvetlenia, reštaurácie a parkoviska sme pred



sezónou rozšírili aj služby pre najmenších návštevníkov, pre ktorých sme vybudovali Strachankovo – areál lyžiarskej škôlky s dopravným pásom, karuselom a voľnočasovými doplnkami, ako sú šmýkačky, hojdačky a sánkarská dráha.

*** Takže stredisko dostalo na sezónu 2017/18 novú tvár. Predpokladáš, že sa čiastočne zmení aj štruktúra návštevníkov? A ako sa to prípadne prejaví na cenotvorbe skipasov?**

- Myslíme si, že zmenou doterajšieho štandardu strediska sa zmení – a najmä zvýši – návštevnosť strediska. Naše stredisko je však prioritne stavané pre rodiny s deťmi, čo potvrdzuje aj myšlienka postavenia lyžiarskej škôlky. Takže stále sa budeme usilovať osloviť najmä lyžiarov – začiatočníkov. Už aj vzhľadom na to, že náš svah nespĺňa požiadavky pre náročných lyžiarov. Kvôli detským návštevníkom sme sedačky lanovky vybavili ochranným zariadením KIDS STOP, aby sme zabránili akýmkoľvek neprijemným udalostiam. Čo sa týka cenotvorby, cena skipasov bola pre novú sezónu zvýšená minimálne – v priemere o 5 %, a to v závislosti od druhu lístka, čo sa vzhľadom na uskutočnené investície, myslím, nedá ani nazvať zvýšením.

*** V tomto regióne Tatier funguje spoločnosť TATRY ski Sp. z o. o., v ktorej sú partnermi poľské aj slovenské lyžiarske strediská. Uvažujete aj vy so spoluprácou v rámci tejto spoločnosti?**

- Vzhľadom na to, že aj na poľskej strane máme s lyžiarskymi strediskami výbornú spoluprácu, samozrejme, uvažujeme o vstupe do tejto spoločnosti. V prvom roku prevádzky lanovej dráhy však potrebujeme niektoré veci odskúšať a doladiť, aby sme mohli vstúpiť do konkrétnych rokovanií a dojednať aj pre nás dobré podmienky. V tomto roku teda budeme ešte zabezpečovať prevádzku samostatne, ale do ďalšej sezóny už máme rozdebatovanú spoluprácu s touto spoločnosťou.

*** Aké je vaše stanovisko k prípadnému zavedeniu spoločného skipasu s ostatnými strediskami v Ždiari (Bachledka,**

Deny, Monkova dolina, Strednica)?

- Určite by to bola jedna z najideálnejších možností pre Ždiar a jeho lyžiarskych návštevníkov. Nevidíme to ako nereálny cieľ do budúcnosti.

*** Uvažujete nad vybudovaním druhého nástupného bodu do strediska z obce Osturňa?**

- Ešte v čase, keď bola celá druhá strana Spišskej Magury husto porastená stromami, často som si predstavoval, ako by to vyzeralo bez nich, aké čierne zjazdovky by tu mohli byť. Vplyvom prírody a poveternostných podmienok sa to dnes javí ako nie celkom nereálny plán. Uvidíme... Bolo by to jedno z mála

lyžiarskych stredísk so severným svahom a jedinečným výhľadom rovno do lona Ždiarskej vidly a Havrana.

Technické údaje lanovej dráhy:

Typ:	Tatrapoma SLF-4p Strachan
Šikmá dĺžka:	803 m
Prevýšenie staníc:	134 m
Prepravná kapacita:	
zimná prevádzka	2 400 osôb/hod.
letná prevádzka	692 osôb/hod.
Dopravná rýchlosť:	0,2 – 2,6 m/sek.
Doba jazdy:	5,2 min.
Počet vozňov v trati:	104

Za rozhovor ďakuje:
Miroslav Grešo

Lanovkáři sůtažili už na 35. ročníku preteků v obrovském slalome

Malinô Brdo privítalo pracovníkov lyžiarskych stredísk na pretekoch v obrovskom slalome naposledy počas XVI. ročníka v roku 1999. Keďže po skončení predchádzajúceho ročníka, ktorý sa konal v lyžiarskom stredisku vo Vrátnej, sa žiadny záujemca o spoluorganizáciu pretekov neprihlásil, združenie LAVEX sa rozhodlo osloviť riaditeľa strediska, ktorý je zároveň predsedom združenia. A tak sa preteky po devätnástich rokoch vrátili opäť do strediska Malinô Brdo.

Stredisko SKI & BIKE Ružomberok-Malinô Brdo patrí do katastra mesta Ružomberka. Je položené v nadmorskej výške 545 až 1209 m n. m. a nájdeme ho v dolnom Liptove na úpätí pohoria Veľká Fatra. Je vyhľadávaným miestom na oddych nielen pre domácich návštevníkov, ale aj pre zahraničných turistov. Vstupnou bránou do strediska je mestská časť Hrabovo, ktorá je vzdialená od centra mesta iba 1 km. Z Hrabova na Malinô Brdo sa dá pohodlne vyvieť modernou 1 770 m dlhou 8-miestnou kabínkovou lanovkou. Priamo v centre strediska sa nachádzajú 4-sedačková lanovka, dva lyžiarske vleky a štyri vleky pre začiatníkov a deti. V stredisku je 12 km zjazdových tratí, najdlhšia z nich meria až 3 900 m, prekonáva výškový rozdiel 698 m a je jednou z najdlhšie umelo zasnežovaných tratí na Slovensku. Priprava na zabezpečenie XXXV. ročníka preteků lanovkárov a vlekárov prebiehala veľmi „komfortne“, keďže riaditeľ strediska a zároveň predseda

združenia Ing. Peter Nanky prisľúbil, že technickú stránku organizácie preteků a technické zabezpečenie počas preteků a po pretekoch zrealizuje stredisko samo. Združeniu LAVEX tak zostalo pripraviť a rozposlať propozície preteků, zabezpečiť ubytovanie pre pretekárov, zabezpečiť časomieru, ktorú už tradične vykonáva na základe vzájomnej spolupráce pán Jaroslav Štancel z firmy Videocom Štancel, s. r. o., Kežmarok, a, samozrejme, zabezpečiť ceny pre víťazov. Teplotne miernejší január síce chvíľu predsa len robil organizátorom vrásky na čele, či lyžiarske trate budú ešte dostatočne spôsobilé, ale mrazivá druhá polovica februára všetkých upokojila. A tak 14. marca o 11.00 hod. sa mohlo na štart preteků postaviť 107 pretekárov, z ktorých napokon 18 neštartovali, traja nedokončili a piati boli diskvalifikovaní. Po skončení preteků a vyhlásení výsledkov sa opäť už tradične konalo žrebovanie tomboly od štedrých darcov, medzi ktorých aj tento rok patrili: Žiarce, a. s., D. Dolina, Supersnow Bialka

Tatrzenska, Sitour, s. r. o., Jased, s. r. o., Snow&Bike Ružomberok, hotel Šachtička, Grasstechni, s. r. o., LK Baba Pezinok, Ski Orava Park K. Hoľa, 1. tatranská, a. s., Termont, s. r. o., Příbovce, Leitner – Prinot – J. P. Hulla, Autoraster, s. r. o., Zvolen, Pro Ski Martinské hole, Park Snow Donovaly, Doppelmayr Žilina, kolektív vlekárov Kubínska hoľa, Športcentrum, s. r. o., Selce, Madast, s. r. o., Bratislava, Tatrwest, s. r. o., Zuberec, TJ Roháče, s. r. o., Janovky, Videocom Štancel, s. r. o., LK Hrádok Bystrica, LAVEX Liptovský Mikuláš. Všetkým sponzorom srdečne ďakujeme za vecné ceny a poďakovanie patrí aj predsedovi združenia Ing. P. Nankymu a manažmentu a pracovníkom strediska SKI&BIKE Ružomberok za skvelú spoluprácu pri organizovaní preteků a za výborné zvládnutie všetkých služieb, ktoré boli poskytnuté pretekárom a účastníkom preteků.

Pripravil:
M.G.

Poradie	Meno	Klub	Čas
Kategória ženy			
1.	Kristína SAALOVÁ	Šachtičky, a. s., B. Bystrica	32,75 s
2.	Ingrid KOREŠOVÁ	LS Donovaly	39,61 s
3.	Zuzana MATUŠKOVÁ	LS Vrátna	43,16 s
Kategória muži IV			
1.	Jaroslav MELICH	Melich, s. r. o., L. Hrádok	36,04 s
2.	Pavel KRASULA	Penzion Krasula, Ždiar	36,06 s
3.	Štefan ŽELASKO	LS Vrátna	36,71 s
Kategória muži III			
1.	Tibor TIŠŤAN	LS Donovaly	34,50 s
2.	Peter KLAUZ	Salamandra Resorts, a. s.	34,51 s
3.	Ján GALBA	LK Baba Pezinok	35,26 s
Kategória muži II			
1.	Martin CHMELÍK ml.	LS Donovaly	34,02 s
2.	Erik BIRKA	Šachtičky, a. s., B. Bystrica	36,74 s
3.	Lubomír LESKOVIANSKY	SKI Centrum Mlynky	38,64 s
Kategória muži I			
1.	Andrej LYSIČAN	LS Vrátna	41,07 s
2.	Martin TATARKA	LS Donovaly	41,46 s
3.	Tomáš NOVÁK	SKI Centrum Mlynky	42,20 s

- UŽ 20 ROČNÉ SKÚSENOSTI.

- RÝCHLY A KVALITNÝ SERVIS

- ŠIROKÝ VÝBER NOVÝCH AJ JAZDENÝCH STROJOV

- NAJPREDÁVANEJŠIE SNEŽNÉ SKÚTRE NA SLOVENSKU

- NAŠE SKÚTRE SÚ VO VÄČŠINE VÄČŠÍCH LYŽIARSKYCH STREDÍSK

- AUTORIZOVANÝ IMPORTÉR SNEŽNÝCH SKÚTROV ARCTIC CAT (USA)

- NAŠI ZÁKAZNÍCI SÚ AJ: HORSKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA, SLOVENSKÉ ELEKTRÁRNE, TANAP,

GLOBTEL (ORANGE), EuroTel (Slovak Telekom)

Importér:
AUTO RASTER, Neresnícka 3A, Zvolen
tel.: +421 903 810 149
servis@autoraster.sk

www.autoraster.sk



Absolútna víťazka – Kristína Saalová



Kategória muži IV



Kategória muži III



Kategória ženy



Kategória muži II



Kategória muži I

Cestovný ruch na Slovensku v posledných rokoch síce dynamicky rastie, ale je to len konštatovanie pri pohľade na hrubé čísla zohľadňujúce počty návštevníkov, prenocovania a tržby. Tržby vo všetkých službách, ktoré generuje cestovný ruch na Slovensku, prekračujú v posledných rokoch hranicu 5 miliárd eur. Cestovný ruch dáva v súčasnosti prácu viac ako 160 000 zamestnancom na Slovensku. Zároveň sa ukazuje, že vývoj cestovného ruchu na Slovensku nemá z dlhodobého hľadiska stabilný rast.

Napriek rastúcemu počtu návštevníkov, prenocovaní, ale aj tržieb, cestovný ruch stagnuje. Prejav stagnácie vidíme predovšetkým v poklese konkurencieschopnosti, ktorá je dôsledkom nedostatku investícií a v pomalom raste zamestnanosti, ktorú brzdia neustále sa zvyšujúce náklady. Je to výsledok zlého nastavenia podmienok na podnikanie v službách. Treba zdôrazniť, že viac ako 90 % podnikov v cestovnom ruchu tvoria malé a stredné podniky.

Posledné legislatívne zmeny v súvislosti s navýšením a zavedením nových príplatkov budú mať za následok zvýšenie cien služieb cestovného ruchu. Pocity to predovšetkým domáci návštevníci, ktorí tvoria 60 % všetkých turistov na Slovensku. Cestovný ruch je napriek tomu odvetvie, ktoré má z dlhodobého hľadiska výraznú perspektívu a môže byť v budúcnosti jedným z nosných odvetví, ktoré zabezpečia hospodársky rast krajiny. Zamestnávateľia a podnikatelia v cestovnom ruchu pozitívne hodnotia prínosy zákona na podporu cestovného ruchu. Súčasná prax však ukazuje, že je potrebná úprava tohto zákona, ktorá by vytvorila podmienky na efektívnejšiu činnosť organizácií cestovného ruchu, zabezpečila včasné plnenia zo strany štátu a znížila celkovú administratívu, ktorá je spojená s predkladaním projektov a žiadostí. Pri porovnaní nárastu návštevníkov z hlavných európskych

krajín, aj z iných trhov, nedokážeme využiť celosvetovú konjunktúru, ktorá sa prejavuje vo zvýšenom dopyte ľudí po službách cestovného ruchu.

Inými slovami, nedokážeme si z veľkého koláča odtrhnúť väčší podiel. Aj napriek

rastúcemu počtu návštevníkov Slovensko nemá takú dynamiku rastu ako naše susedné a ostatné európske krajiny. Dôvody sú predovšetkým v potrebe neustáleho investovania a inovácie produktov, pretože domáci či zahraniční návštevníci sú náročnejší na kvalitu služieb, ale požadujú aj neustále nové atrakcie, služby, s čím rastie potreba neustáleho investovania. Zväz cestovného ruchu SR dlhodobo ukazuje na potrebu zníženia sadzby DPH pre služby v cestovnom ruchu. Zníženie sadzby sa musí vnímať ako investícia krajiny pre ďalší rozvoj tohto odvetvia, ktorá sa v krátkodobom horizonte splatí v podobe ďalšieho nárastu počtu návštevníkov, vyšších tržieb a v raste zamestnanosti. Vysoká sadzba DPH na Slovensku je hlavnou prekážkou pri vytváraní finančných zdrojov. Slovensko ako jedna z troch európskych krajín, nemá zníženú sadzbu DPH na služby v cestovnom ruchu. Nedostatok vlastných zdrojov sa tak prejavuje v zníženej schopnosti vytvárať nové pracovné príležitosti, či v raste plátov, ale predovšetkým v zníženej schopnosti investovať.

Ďalšia príčina nedostatočného rastu počtu, predovšetkým zahraničných návštevníkov, vidíme v potrebe zmeny nástrojov, ktorými zabezpečujeme prezentáciu



Foto: Peter Brňák

a propagáciu našej krajiny doma i v zahraničí. Sme si vedomí, obmedzených zdrojov, ktorými sekcia cestovného ruchu na MDV SR disponuje, sme však presvedčení, že zmenou nástrojov dokážeme efektívnejšie osloviť potenciálnych návštevníkov Slovenska. Vieme rezortnému ministerstvu pomôcť pri tvorbe návrhov i sprostredkovať skúsenosti odborníkov z branže, aby sme prezentáciu Slovenska urobili atraktívnejšou a efektívnejšou ako destinácie na trávenie dovolenky.

Pri tvorbe rôznych nástrojov na podporu cestovného ruchu, či sú to legislatívne opatrenia, financovanie prezentácie alebo iné formy podpory, je kľúčovou potreba koordinácie v rámci sektorov. Cestovný ruch je prierezovým odvetvím, ktoré riadia viaceré rezorty. Preto považujeme za nevyhnutné koordinovať všetky aktivity, ktoré sa v súčasnosti robia alebo budú prijaté na podporu cestovného ruchu.

ZCR SR chce a vie byť nápomocný pri navrhovaní efektívnych nástrojov na rozvoj cestovného ruchu. Hlavne teraz, keď sa toto odvetvie konečne presúva z okraja záujmu štátnych orgánov do ich pozornosti. Je všeobecne známe, že jedno pracovné miesto vytvorené v cestovnom ruchu, vytvorí ďalšie dve pracovné miesta v nadväzujúcich odvetviach.

Zväz cestovného ruchu SR vníma pozitívne vyhlásenia Roberta Fica o tom, že potenciál slovenskej ekonomiky vidí v rozvoji cestovného ruchu. Cestovný ruch je naozaj ideálnym odvetvím pre ďalší rozvoj slovenskej ekonomiky. Ide o prierezové odvetvie, ktoré na seba viaže ďalšie služby. Pritom vytvára aj pracovné príležitosti predovšetkým v oblastiach, kde nie sú zastúpené iné priemyselné odvetvia.

Subjekty cestovného ruchu združené v ZCR SR vítajú opatrenia na podpora dopytu, pričom vhodnými nástrojmi môžu byť dovolenkové poukážky, podpora lyžiarskych kurzov pre žiakov, školy v prírode či tzv. zdravotný turizmus. „Druhou skupinou, ktorú však nevyhnutne potrebujeme pre rozvoj cestovného ruchu, sú systémové opatrenia zamerané na ponuku. Naše služby ponúkame v prostredí vysokej konkurencie a sme tlačení do skvalitňovania služieb i budovania doplnkových služieb a infraštruktúry. Pozitívne príklady z iných krajín potvrdzujú, že zníženie daňového zaťaženia na vybrané služby cestovného ruchu dokáže v krátkodobom období zabezpečiť zvýšenie mieru investícií, rast miezd či vytváranie nových pracovných príležitostí,“ uviedol Marek Harbulák, prezident ZCR SR. Tržby z cestovného ruchu dosiahli v roku 2016 viac ako 5 mld. eur a vzhľadom na pozitívny vývoj počtu návštevníkov sa očakáva, že za rok 2017 boli ešte vyššie.

Napriek rastu počtu návštevníkov a tržieb, tak ako je to v celej Európe, máme v porovnaní so susednými, ale aj inými európskymi krajinami veľké rezervy. „Ide predovšetkým o celoročné vyťaženie kapacít našich zariadení, nedostatok investícií pre ďalší rozvoj a znižujúcu sa konkurencieschopnosť. Určite hlavnou príčinou, prečo len polovica Slovákov využíva služby cestovného ruchu, sú financie,“ dodal M. Harbulák. Z pohľadu zamestnávateľov v cestovnom ruchu chýbajú prostriedky na investície a rozvoj, pričom dôvodom je predovšetkým vysoká sadzba dane z pridanej hodnoty. Až 25 krajín EÚ uplatňuje zníženú sadzbu na vybrané služby cestovného ruchu, pretože tento nástroj zabezpečí vyššie investície do modernizácie zariadení, zvyšovanie zamestnanosti a rast miezd. Pozitíva takéhoto zníženia sú viditeľné vo viacerých krajinách, kde takéto opatrenia prijali. Podľa ZCR SR je potrebná aj systematická a dlhodobá prezentácia a propagácia Slovenska v zahraničí. Priestor na zlepšenie vidíme predovšetkým v online komunikácii propagácii, pri koordinácii a manažovaní jednotlivých aktivít. Chýba inštitúcia s adekvátnym rozpočtom, ktorá by zastrešovala tieto aktivity a reprezentovala Slovensko navonok.

ZCR SR chce byť nápomocný pri navrhovaní efektívnych nástrojov na rozvoj cestovného ruchu. Najmä v situácii, keď sa toto odvetvie konečne z okraja záujmu štátnych orgánov presúva do ich pozornosti. Pritom cestovný ruch je vo všetkých vyspelých krajinách Európy dlhodobo vnímaný ako perspektívna oblasť ekonomiky, ktorá dokáže vytvárať nové pracovné príležitosti aj v krízových rokoch, a to predovšetkým pre mladých ľudí a tých, ktorí sa len ťažko uplatňujú na pracovnom trhu. Odvetvie cestovného ruchu na Slovensku v súčasnosti dáva prácu viac ako 160 000 zamestnancom, pričom služby poskytujú tisíce predovšetkým malých a stredných podnikov. Je všeobecne známe, že jedno pracovné miesto vytvorené v cestovnom ruchu, vytvorí ďalšie dve pracovné miesta v nadväzujúcich odvetviach. Aby mohol byť cestovný ruch naozaj nosným odvetvím ďalšieho rozvoja ekonomiky Slovenska, je potrebné prijať čo najskôr viaceré opatrenia. Nie všetky opatrenia si vyžadujú financovanie, no tie, ktoré to vyžadujú, sú investíciou, ktorá sa efektívne zhodnotí už v krátkodobom horizonte.

Mgr. Marek Harbulák,
prezident ZCR SR

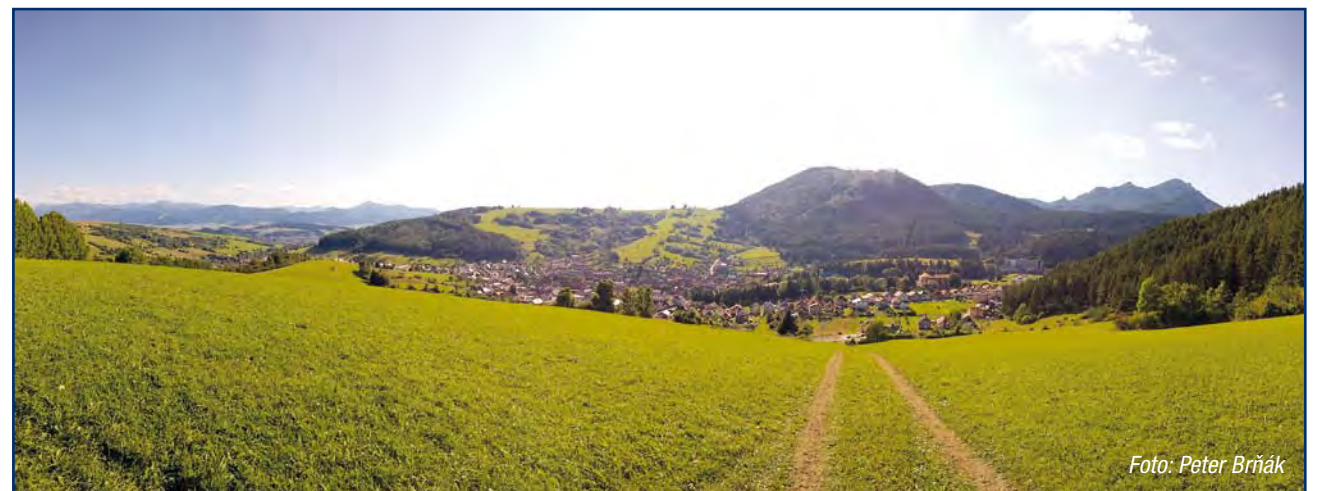


Foto: Peter Brňák

Veľtrh cestovného ruchu Slovakiatour sa v tomto roku uskutočnil v dňoch 25. – 28. januára 2018 v priestoroch INCHEBY v Bratislave.

Na výstavnej ploche 17 000 m² sa prezentovalo 347 vystavovateľov zo 17 krajín. Tak ako v minulých rokoch, aj teraz bol veľtrh ITF Slovakiatour spojený s veľtrhom Danubius Gastro.

Novinkou bolo predstavenie regiónov Nitry, Žiliny a Moravy i Sliezska, ktoré sa predstavili po prvý raz. Uvedené regióny prezentovali to najlepšie a najkrajšie, čo u nich turisti môžu objaviť – od prírodných

krás cez kultúrne a historické pamiatky až po typy na ubytovanie, kulinárske špeciality, možnosti voľnočasových aktivít, turistiky či športu. Zo slovenských lyžiarskych stredísk mali na veľtrhu zastúpenie Snowparadise Veľká Rača, Park Snow Donovaly a Roháče-Spálená.

Slovenská asociácia cestovných kancelárií a cestovných agentúr – SACKA sa na veľtrhu prezentovala v rámci vystavujúcich cestovných organizácií. V rámci sprievodného programu mali možnosť hostia ochutnať rumy z Dominikánskej republiky, spoznať turistický potenciál Petrohradu, naladiť sa na zaujímavé kubánske destinácie, ale aj indonézske kultúru či odhaliť chorvátsky ostrov Vir. Spoločným menovateľom súbežných veľtrhov bola konferencia Hospitality & Tourism Summit zameraná na oblasť cestovného ruchu, hotelierstva

a gastronómie. Hlavnou témou tohto podujatia bolo, ako maximalizovať tržby a optimalizovať náklady v oblasti cestovného ruchu. Sprievodnými výstavami boli už tradične Wellness a fitness, ako aj Poľovníctvo a oddych.

Ing. Ján Hulla



Projekt kabínkovej lanovky na Zobor opäť ožil

Roky diskutovaný projekt výstavby novej lanovej dráhy Nitra – Zobor dostal v závere minulého roka reálnejšiu podobu. Navrhovateľ, Rímskokatolícka cirkev, Biskupstvo Nitra, ako vlastníť pozemkov v lokalite, predložil zámer Vyhliadková kabínová lanovka Nitra – Zobor Okresnému úradu Nitra v decembri 2017.

Pre zámer bola v novembri 2016 vypracovaná urbanisticko-architektonická štúdia. Cieľom projektu je prinavrátiť mestu Nitra pôvodné nekonvenčné dopravné zariadenie a vytvoriť podmienky na dopravné prepojenie mesta s tradičným vyhliadkovým miestom na Zobore. Využitie trasy pôvodnej sedačkovej lanovky sa javí ako nereálne, preto bola zvolená nová lokalita mimo zastavaného územia. Navrhnutá trasa poskytuje panoramatické výhľady z kabín lanovky na mesto Nitra, ako i na široké okolie a krajinu.

Projekt uvažuje s jednolanovou kabínkovou dráhou pulzačného systému s 8-miestnymi vozňami. Dolná stanica je navrhnutá pri lesnej ceste, ktorá je spojnicou ulíc Azalková a Pivonková. Trasa lanovky nadzemným spôsobom križuje Kláštoršú ulicu a ďalej vedie po zalesnených západných svahoch predvrcholu Zobora (kóta Pyramída – 553,65 m n. m.) až k existujúcej hornej stanici bývalej lanovky na Pyramíde. Trasa vedie okolo vrcholu Malá Skalka (405 m n. m.). Priemerný sklon trate je 24,38 %, pod vrcholom je na krátkom úseku sklon až do 35 %.

„V súčasnosti čakáme na rozhodnutie okresného úradu k podanému zámeru. Je viac ako pravdepodobné, že to bude rozhodnutie v zmysle nutnosti spracovania EIA. To, či vôbec prikrčíme k tomuto kro-



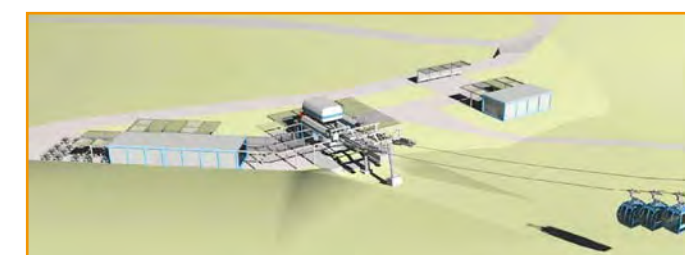
ku, záleží od toho, ako sa vyjadrí mesto Nitra k navrhovanému usporiadaniu majetkových vzťahov týkajúcich sa hornej stanice bývalej lanovky, keďže tá je stále majetkom mesta. V neposlednom rade je dôležité, ako mesto uzavrie navrhovanú zmenu trasy, teda či bude schválená zmena v územnom pláne mesta. Ako bolo od začiatku deklarované, tento projekt bude pokračovať len v prípade, že dôjde ku konsenzu medzi predstaviteľmi mesta, verejnosťou a za predpokladu, že projekt nebude mať zásadný negatívny vplyv na životné prostredie,“ uvádza k predloženému zámeru Martin Štofko, diecézny ekonóm Biskupstva Nitra.

Technické parametre projektovanej lanovky:

Typ lanovky: osobná visutá jednolanová dráha obežného systému s pevným uchytením 8-miestnych vozňov a pulzačnou prevádzkou

Výrobný typ:	GFR2-3-8
Výrobca:	LEITNER ropeways, Sterzing, Taliansko
Umiestnenie pohonu:	dolná stanica
Systém napínania:	hydraulický v hornej stanici
Dolná stanica:	241,40 m n. m.
Horná stanica:	553,65 m n. m.
Prepravná kapacita:	300 osôb/hod.
Šikmá dĺžka:	1321,88 m
Prevýšenie:	312,25 m
Max. dopravná rýchlosť:	6 m/s
Čas jazdy:	4 min. 20 s
Počet vozňov:	6 (2 skupiny po 3 vozňoch)
Počet podpier:	8, z toho 1 tlačná a 1 nosotlačná
Výkon hlavného pohonu:	150 kW trvalý, 214 kW rozjazdový.

Na základe podkladov od investora spracoval: Ing. Andrej Bisták
Vizualizácie: Rímskokatolícka cirkev, Biskupstvo Nitra



Aktuálnym problémom horských stredísk všade na svete je, ako zvládnuť rastúci počet návštevníkov s čo najmenším dosahom na prírodné prostredie. Kľúčovou oblasťou sa stáva dopravná obslužnosť a tiež snaha o znižovanie neekologickej automobilovej dopravy. Túto výzvu riešia aj strediská vo Vysokých Tatrách, kde sa spolu s rastom návštevnosti každoročne zvyšuje aj počet dopravne kritických dní. Odborné fórum Ekologická doprava = lepšia budúcnosť Tatier si dalo za cieľ priniesť medzinárodné inšpirácie z oblasti ekologických foriem dopravy a otvoriť diskusiu o vhodných dopravných riešeniach pre Tatry. Podujatie zorganizovala spoločnosť Tatra mountain resorts, a. s. (TMR) v spolupráci s odborným partnerom Prešovskou regionálnou komorou SOPK v Grand hoteli v Tatranskej Lomnici.

Počet návštevníkov v Tatrách je vysoký a neustále rastie. Podľa kvalifikovaného odhadu oblastnej organizácie cestovného ruchu Región Vysoké Tatry, ktorý vychádza z metodiky Štátnych lesov TANAP-u, navštívilo v roku 2017 región Vysoké Tatry viac ako 3 milióny ľudí. Tento nápor návštevníkov, ktorý zahŕňa pobytových, ale aj jednodňových hostí, spôsobuje čoraz častejšie dopravné problémy. V zimnej sezóne 2016/2017 bolo zaznamenaných len v Tatranskej Lomnici 21 dopravne kritických dní a už dnes je zrejmé, že počas tejto zimy to bude ešte viac. Navrhované riešenia v oblasti dopravy v Tatrách sa doteraz sústreďovali najmä na plánovanie nových parkovacích kapacít, čo však paradoxne vedie k zhoršovaniu situácie

– nové parkoviská totiž návštevníkov v podstate motivujú k tomu, aby sa po Tatrách pohybovali autom. Ak sa má situácia zlepšiť, tento prístup treba zmeniť a ponúknuť návštevníkom dostatok kvalitných a porovnateľne pohodlných ekologických alternatív. S integrovaním ekologických foriem dopravy do systému dopravnej obslužnosti majú dlhoročné skúsenosti



Bohuš Hlavatý, generálny riaditeľ spoločnosti TMR

najmä horské strediská vo Švajčiarsku.

V krajine sa intenzívne využíva najmä železničná doprava, ale vo vysokohorských turistických centrách zapájajú do systémov aj lanové dráhy a elektromobily.

Zermatt – stredisko bez áut

Revolučný prístup zvolili v jednom z najnavštevovanejších turistických miest, v obci Zermatt, ktorá v sezóne privíta denne až 40-tisíc turistov. Celkový počet prenocovaní dosahuje ročne astronomické číslo 1,8 milióna. Radnica v Zermatte sa už v roku 1961 rozhodla zakázať vstup áut so spaľovacím motorom do obce. Návštevníci sa do obce dostanú iba vlakom a v nej sa jazdí výhradne elektromobilmi vrátane

domácich, ale aj všetkých obslužných vozidiel. Zermatt je sebestačný z hľadiska výroby elektriny, na čo využíva vodné elektrárne, fotovoltaiku a tiež lokálnu bioplynovú stanicu. Napriek tomu, že možnosť športovej sebarealizácie je tu dostatok, obec sa nezatvára pred ďalším rozvojom.

„Zermatt neustále posilňuje lanovkové prepojenia s talianskym regiónom Aosta, čím návštevníkom ponúka ešte viac možností, ako stráviť voľný čas,“ uviedol na konferencii Christoph Bärger, ktorý zastával 12 rokov funkciu starostu obce. „Dnes v Zermatte riešime najmä to, ako zvládnuť nárazové presuny veľkého počtu lyžiarov na konci dňa. V hre sú tri alternatívy: elektrická koľajová dráha, sedačková lanovka aj pohyblivý chodník, a o tom, ktoré riešenie to bude, teraz intenzívne diskutujeme.“



Christoph Bärger, bývalý starosta Zermattu

Arosa Lenzerheide potvrdzuje trend spájania stredísk

Arosa je malá vysokohorská švajčiarska obec na konci dlhého údolia, ktoré sa vinie od mesta Chur. Výrazne väčšie stredisko Lenzerheide s priamym prepojením na prístupové trasy leží o dve údolia ďalej. Idea prepojenia oboch stredísk sa objavila ešte v 70. rokoch minulého storočia, ale k jej realizácii došlo až po rokoch diskusií v januári 2014. Kyvadlová lanovka Urdenbahn s dĺžkou 1,7 kilometra spojila obe strediská, čím vznikla nová oblasť Arosa – Lenzerheide s 225 kilometrami zjazdoviek, ktorá sa zaradila medzi TOP 5 najsilnejších švajčiarskych stredísk. Vďaka modernej technológii je výsledkom lanovkové prepojenie bez jedinej podpory. „Cesta od prvotnej idey až po realizáciu bola náročná a dlho sa hľadalo také technické riešenie, ktoré bude mať čo najmenší vplyv na životné prostredie,“ vysvetlil na konferencii Peter Engler, ktorý v spoločnosti Lenzerheide Bergbahnen koordinoval projekt lanovkového prepojenia stredísk Arosa a Lenzerheide. V obci Churwalden, ktorou prechádzajú všetci hostia smerujúci do horského strediska Lenzerheide, vyrástla v nadväznosti na spojenie oboch stredísk ďalšia prepojovacia lanovka. Jej cieľom bolo vytvoriť nové nástupné miesto na začiatku údolia a motivovať ľudí, aby nechali auto na parkovisku na začiatku



Peter Engler, koordinátor lanovkového prepojenia Lenzerheide

doliny a pohybovali sa po celom údolí ekologickou dopravou.

„Efekt je zrejmý, už po štyroch rokoch napriek náročnému skĺbeniu pôvodne odlišných predstáv troch dotknutých obcí prinieslo lanovkové prepojenie jednoznačné výsledky – o 10 % viac hostí v oboch strediskách a citeľné zníženie automobilovej dopravy,“ uzatvoril P. Engler.

V 4-Vallées stavili na železniciu a lanovky

Lanovkovým prepojením viacerých susediacich obcí v kantóne Wallis vznikol aj najväčší lyžiarsky región Švajčiarska – 4 Vallées (štyri údolia). Vďaka 410 kilometrom zjazdoviek sem prichádzajú v zimnej sezóne 2 milióny vyznávačov zimných športov. Aby štyri údolia dokázali zvládnuť nápor stoviek tisíc návštevníkov, vsadili na odstavne parkoviská a kombináciu vlakového prepojenia v údolí s lanovkami, ktoré hostí vyvezú do vyšších polôh. „Pri rozvoji cestovného ruchu je nevyhnutné stavať na kvalitu a spokojnosť zákazníkov,“ hovorí E.-A. Balet zo spoločnosti Group Télérévier, ktorá prevádzkuje švajčiarske stredisko Verbier. „Ak chce stredisko pritiahnúť dostatok

návštevníkov, potrebuje prekonať istú kritickú veľkosť, ale súbežne musí vytvoriť aj viacero možností prístupu do vysokohorského prostredia.“ Podľa dostupných údajov vďaka používaniu lanoviek v 4 Vallées ušetrili len v stredisku La Tzoumaz takmer 500-tisíc litrov paliva ročne, čo je v prepočte vyše 1 300 ton CO₂. „V porovnaní s autami majú lanové dráhy vo vysokohorskom prostredí aj ďalšiu výhodu: na prekonanie rovnakej vzdialenosti zaberajú 330-krát menej priestoru a vyžadujú výrub menej ako tretiny stromov,“ vysvetlil spôsob, akým nazerajú na dopravu vo Švajčiarsku, E.-A. Balet.



Eric Balet, riaditeľ švajčiarskeho strediska Verbier

Prepájanie stredísk má zmysel aj v Tatrách

V Tatrách sa TMR seriózne zaoberá možnosťami oživenia lyžovania v Smokovcoch. Hrebienok bol v 70. rokoch významným lyžiarskym centrom, ktorý hostil aj svetový pohár v lyžovaní. Dnes, z dôvodu stagnácie, je v Smokovci asi 2 500 lôžok, ale stredisko má najmä v zimných mesiacoch problémy s obsadenosťou. Spoločnosť TMR navrhuje na území medzi Jakubkovou lúkou, spojnicou hotela Bellevue a Hrebienkom vytvoriť spolu asi 12 kilometrov zjazdoviek. Profily terénov v Starom Smokovci však umožňujú vybudovať stredisko len s modrými zjazdovkami, čo nespĺňa súčasné požiadavky návštevníkov. TMR preto predstavila svoju víziu prepojenia Smokovcov a Tatranskej Lomnice prepájacou lanovkou, reflektujúcou limitované možnosti rozvoja Tatranskej Lomnice, ktorá najmä v zime už nie je schopná absorbovať vysoký záujem lyžiarov a návštevníkov, ale zároveň požiadavku na rozvoj Smokovcov. Popri lanovke navrhuje TMR priamo v Tatranskej Lomnici aj v Starom Smokovci niekoľko tzv. „rýchlych“ riešení v podobe väčších parkovísk, ktoré by však mali byť sústredené na okraji stredísk. „O rozvoji Smokovcov nemožno v súčasnosti rozmýšľať izolovane, pretože by vzniklo malé lyžiarske stredisko,

ktoré nepriláka dost návštevníkov a ekonomicky sa neudrží,“ uviedol na konferencii Bohuš Hlavatý, generálny riaditeľ a predseda predstavenstva TMR. „Pohodlná a ekologická lanovka, spájajúca dve atraktívne destinácie, by umožnila rovnomerné využitie ubytovacích kapacít, ale aj lyžiarskych svahov a turistických atrakcií oboch stredísk bez ohľadu na to, či si za miesto svojho pobytu zvolíte Smokovce, alebo Tatranskú Lomnicu.“

V zime by vzniklo unikátne lyžiarske stredisko strednej veľkosti s rôznymi náročnosťami lyžiarskych tratí a počas celého roka by sa uľahčil prístup návštevníkov k podujatiam, miestom konania ktorých je často práve Hrebienok. „Celoročne by tak bolo viac dôvodov zostať v Tatrách na dlhší pobyt a znížiť by sa závislosť oboch stredísk od jednodňových návštevníkov.“ Nezanedbateľným prínosom lanovky spájajúcej dve strediská je aj pozitívny vplyv na dopravnú situáciu. Z dopravnej analýzy, ktorú spracoval nezávislý Inštitút pre dopravu a hospodárstvo, vyplynulo, že lanovka má potenciál znížiť potrebu parkovacích miest v Tatranskej Lomnici o viac ako 600 miest a zredukovať počet zbytočných prejazdov medzi Smokovcami a Tatranskou Lomnicou o viac ako 1 000 denne. To predstavuje menej emisií až o 1,1 tony CO₂ za deň. Za pomoci modelovania scenárov vývoja spomínaná dopravná analýza tiež ukázala, že ak sa neurobia žiadne dopravné opatrenia (pričom v Tatranskej Lomnici dôjde čoskoro k zrušeniu 520 dočasných parkovacích miest v súvislosti s výstavbou Lomnického korza), hrozí stredisku Tatranská Lomnica až 41 dní s kritickou dopravnou situáciou. Realizácia navrhovaných parkovísk v oboch strediskách spolu s prepájacou lanovkou by



Prednášatelia počas panelovej diskusie

sa počet týchto dní znížil na tri. Výhodou lanovky v porovnaní s inými druhmi dopravy je bezpečná technológia, ktorá je priateľská k prostrediu. Vďaka 3S technológii, ktorú navrhuje TMR, je možné prepájaciu lanovku v úseku Hrebienok – Skalnaté pleso realizovať za pomoci iba troch podpier, čo predstavuje minimálny zásah do prostredia. Investícia do technológie aj stavby lanovky predstavuje 25 – 27 mil. eur. Celková výška nákladov na vybudovanie takéhoto strediska aj s lanovkovým prepojením s Tatranskou Lomnicou sa

pohybuje na úrovni 70 mil. eur. „V doprave, či už v mestách, alebo turistických centrách, platí, že ak majú ľudia, vystúpiť z áut, musia mať k dispozícii lepšiu alternatívu. Ekologické lanovkové prepojenie dvoch menších stredísk, kde sú obe strediská rovnocenne a pohodlne dostupné pre návštevníkov, by pomohlo ich rozvoju a zároveň viedlo k zníženiu dopravného zaťaženia oboch stredísk,“ zhrnul potenciál prepájacej lanovky B. Hlavatý.

Redakcia



Účastníci konferencie

Memoriál Janka Nováka v lyžovaní

Po niekoľkoročnej odmlke sa v Martine zaktivizoval úzky tím športových nadšencov z Lyžiarskeho klubu Martin, ktorí nadviazali na slávnu tradíciu nezabudnuteľných 49 ročníkov Memoriálu Janka Nováka v lyžovaní. V dňoch 15. – 16. februára 2018 v spolupráci so spoločnosťou YETI, s. r. o., Valča usporiadali v lyžiarskom stredisku Snowland vo Valčianskej doline jeho jubilejný 50. ročník.

Týmto podujatím chceme prejať úctu a vziať hold tým, ktorí neváhali obetovať v čase Slovenského národného povstania pre človeka to najcennejšie – ľudský život. Takým bol aj lyžiar a nadaný grafik Janko Novák. Memoriál Janka Nováka je jedno z najstarších a najvýznamnejších športových podujatí nielen v meste Martin, v regióne Turiec, ale aj v rámci celého Slovenska i bývalého Československa. A na túto slávnu tradíciu chceme dnes nadviazať. Obnovenie pretekov takéhoto významu sa stretlo s veľkým pochopením Medzinárodnej lyžiarskej

federácie FIS, ako aj Slovenskej lyžiarskej asociácie, ktorá poverila Lyžiarsky klub Martin usporiadaním tohto športového podujatia. Úspechy slovenských lyžiarov vo svetovom meradle boli a sú dobrou inšpiráciou pre pokračovanie tradície. Pretekárky ako Veronika Velez Zuzulová, Petra Vlhová či bratia Žampovci práve na takýchto podujatiach, organizovaných

na Slovensku, začínali svoju lyžiarsku kariéru.

Jubilejný 50. ročník Memoriálu Janka Nováka bol zároveň príležitosťou pripomenúť si také osobnosti, akými boli Milan Vydra, Milan Macula, Vladimír Rolík, Ivan Horanský, Robert Knap a ďalší, ktorí sú zapísaní v histórii lyžovania ako významní funkcionári podieľajúci

sa na rozvoji moderného lyžovania na Slovensku.

Záštitu nad 50. ročníkom Memoriálu Janka Nováka prevzal podpredseda Národnej rady SR a primátor mesta Martin Mgr. art. Andrej Hrnčiar spolu s prezidentom Slovenského automobilového priemyslu prof. Ing. Jurajom Sinayom.



C 2018 J. Meriač

TECHNOLOGY THAT CARES FOR SNOW

www.supersnow.com

Tak ako po iné roky, aj tento rok patrila polovica januára na Štrbskom plese „vagonárom“ z celého Slovenska. V ústí Mlynickej doliny, v Maxilande, sa zastavil bežný život a prenechal svoju plochu príprave podujatia pre 1 300 vagonárov s rodinnými príslušníkmi.

V sobotu 20. januára bolo jedno z najvyššie položených lyžiarskych stredísk na Slovensku dejiskom ďalšieho ročníka Vagonárskych zimných hier. Toto tradičné podujatie, ktoré Tatravagónka usporadúva pre svojich zamestnancov, je dňom, keď sa vagonári so svojimi rodinami stretnú s jediným cieľom – poriadne si užiť lyžovačku, sánkovačku, snoubordovanie, ale aj spoločensko-kultúrny program a iné aktivity. Tento ročník sa niesol v znamení sociálnych sietí a emoji ikon, ktoré sa stále viac stávajú súčasťou našej bežnej komunikácie. Areál pod lanovkou Solisko Express mal pod palcom moderátor Andrej Bičan, ktorý súťažil s vagonármi po celý deň. Pódiový program dopĺňali skvelé slovenské kapely – Smola a Hrušky a taktiež Lukáš Adamec band, ktorý rozpálil svojou Horúcou láskou takmer 1300 vagonárov s rodinami. Účinkoval aj folklórny súbor Vagonár.

„Veľmi sa tešíme, že sme sa na Štrbskom plese stretli v takom počte. Tatravagónka ako jeden z najvýznamnejších zamestnávateľov v regióne stále rastie a neustále hľadáme nových kolegov. Tí sa môžu tešiť nielen na množstvo akcií, ktoré počas roku pripravujeme, ale snažíme sa našich zamestnancov motivovať rôznymi bonusmi, ktoré sme práve v minulom roku výrazne zvyšovali,“ uviedla personálna riaditeľka pani Mária Vraniaková. Od ôsmej hodiny ráno začali do slnkom zaliateho dňa chliť skibusy vagonárov, ktorí sa po úspešnej registrácii presunuli do pre nich pripraveného areálu. Tí sa po prvotnom posilnení v gastronómii rozprchli do celého strediska či už pešo, alebo na lyžiach, využívajúc tak všetky dopravné zariadenia lyžiarskeho areálu Štrbské pleso. Rodiny s deťmi mohli za vtipnej

podpory Andreja Bičana, ktorý celú akciu moderoval, využiť animátorský program, kde si deti za pomoci skúsených animátorov vyrobili rôzne ozdoby a suveníry alebo sa zabavili pri hrách ušitých na mieru s využitím snehu. Pre odvážnejších boli pripravené športové atrakcie vo forme tubing, sánkovačky a iných prostriedkov, na ktorých si mohli zmerať sily. Skvelé podujatie, podčiarknuté spokojnosťou vagonárov, ktorí si odnášali domov množstvo zážitkov, sa podvečer prenieslo k záveru a Štrbské Pleso si pripísalo ďalšiu vydarenú akciu.



Stredisko na predaj

Lyžiarske stredisko Ski Lysá (635 – 1 068 m n. m.), ktoré je tohto času na predaj, sa nachádza v príjemnom prostredí pohoria Čergov neďaleko obce Drienica (okres Sabinov) približne 27 km severne od Prešova. Súčasťou ponuky sú vleky Transporta VL-500 (622 m), Transporta VL-1000 (1 089 m), vleky TATRAPOMA P (300 m), vleky TATRAPOMA H 60 (427 m), v súčasnosti neprevádzkovaná sedačková lanovka TATRAPOMA TS-2 (1 884 m) a dve SPV Kässbohrer 240 slúžiace na úpravu cca 8 km zjazdoviek rôznych náročností. V okolí strediska sa nachádzajú zaujímavé turistické a cykloturistické

trasy, v zimnom období je tu populárne bežecké lyžovanie. V blízkosti lyžiarskeho strediska sa nachádzajú ubytovacie zariadenia hotelového typu i chaty pre individuálnu rekreáciu. Podmienkou je zmodernizovať existujúce osobné horské dopravné zariadenia, resp. nahradiť ich novými. Stredisko má platné stavebné povolenie na výstavbu systému umelého zasnežovania. Ski Lysá vlastní 9 kusov snežných diel Technoalpin T40 Automatic.

Kontaktná osoba:
Ing. Lubomír Chovan,
tel.: 0905 615 166



Stredisko hľadá investora

Jedným zo slovenských stredísk, ktoré hľadá investora, je aj Lyžiarske stredisko detí a mládeže (LSDaM) Chvatimech (nadmorská výška 540 až 878 m) v Slovenskom rudohorí. Lyžiarske stredisko detí a mládeže má výhodnú polohu v blízkosti hlavného cestného ťahu (cesta 66) z Brezna do Banskej Bystrice, presnejšie medzi Podbrezovou a Valaskou. Súčasťou strediska je aj prvá sedačková lanovka vyrobená na Slovensku so šikmou dĺžkou 560 m. Podmienkou je túto lanovú dráhu zachovať, prípadne ju zrekonštruovať tak, aby mohla opäť prepravovať osoby – toho času slúži len na prepravu nákladu k horskej chate Bernardín, nachádzajúcej sa pri jej vrcholovej stanici. Na severne a severovýchodne orientovaných svahoch

rôznych stupňov náročnosti, ponúkajúcich krásny výhľad na panorámu Nízkych Tatier, sú tri vleky Slova EPV s dĺžkami 200 až 350 metrov. Hlavná zjazdovka má dĺžku cca 1 000 metrov. Lyžiarske vleky, ako aj večerné osvetlenie svahov je potrebné nahradiť novou technológiou. Zámery ponúknuť verejnosti lyžovanie na trávě, postaviť bobovú dráhu, vybudovať kratší umelý povrch na lyžovanie sa pre finančnú náročnosť nepodarili. Samotný kopec Chvatimech je vyhľadávaný aj vďaka vhodným podmienkam na paraglajding. V stredisku sa konali rôzne zaujímavé akcie, ako napr. Slovenský downhill pohár, hudobné podujatia, stretnutia turistov spojené so stanovaním. V súčasnosti sa veľkej obľube teší turistický výstup na chatu Bernardín, Ťatliakov skialpinistický výstup na Chvatimech, cykloturistické preteky a mnohé ďalšie akcie. V letnom období ponúka tento kút Vepor-

ských vrchov ideálne podmienky na turistiku, nachádza sa tu mnoho cyklochodníkov. Turistov lákajú aj technické a historické pamiatky v blízkom okolí; tou najznámejšou je Čiernohronska železnica.



Kontaktná osoba:
Boris Hlaváč, tel.: 0915 229 047,
e-mail: novybernardin@gmail.com

Štvrtý Štrbský SKI-ALP Test + Race

Po vianočno-prázdninovom nápoře až do začiatku poľských prázdnin nastáva vo väčšine lyžiarskych stredísk útlm. Je to obdobie, keď treba do strediska prilákať ľudí či už spoločensko-kultúrnymi akciami, alebo nejakou športovou aktivitou. Jednou z takých bol aj Štrbský SKI-ALP Test + Race, ktorý sa uskutočnil 13. januára 2018.

Už po štvrtýkrát lyžiarske stredisko Štrbské Pleso ponúklo svoje priestory na konanie tejto akcie. Organizátor Sportrasy zorganizoval testovanie zjazdových a skialpinistických lyží. V priebehu dňa si mohli návštevníci na zjazdových tratiach vyskúšať zjazdové lyže značiek Salomon a Atomic. Tí, ktorí uprednostňujú pohyb na skialpinistických lyžiach, mali možnosť výberu zo širokej palety značiek: K2, Black Crows, Dynafit, Movement, Black Diamond, La Sportiva a takisto skialpinistických topánok La Sportiva, Scarpa, Dynafit. Vedenie strediska zaznamenáva stúpajúci počet užívateľov skialpinistického výstroja a rozmach tzv. fitnes skialpinizmu. Títo pseudoskialpinisti využívajú na výstup zjazdové trate neorganizované a často obmedzujú pohyb lyžiarov smerom dole.



Stredisko využilo túto akciu na poukázanie narastajúceho problému – stret skialpinistického a zjazdového lyžiara a celé testovanie skialpinistických lyží usmernilo na vytýčenú skialpinistickú trasu v stredisku, kde počas prevádzko-



vého času strediska je povolený pohyb skialpinistov. Po ukončení prevádzky strediska o 16.30 hod. sa uskutočnili večerné preteky SPORTRASY Fun race na trase údolná stanica LD Solisko Express – Chata pod Soliskom a späť. Svoje sily si zmeralo 40 pretekárov. Najrýchlejšiemu pretekárovi namerali čas 27,51 minút. Vyhodnotenie sa uskutočnilo na Námestí MS 70 a bolo spojené s bohatou tombolou.

Ing. Peter Tomko

Kabínová lanovka Leitner v Berlíne

S takmer tromi miliónmi jázď za iba 6 mesiacov bola táto kabínová lanovka od Leitnera najväčším lákadlom

medzinárodnej záhradníckej výstavy v Berlíne. Za tento čas prepravila lanovka 1,6 milióna návštevníkov. Bolo by ich podstatne viac, nebyť katastrofálne zlého počasia, počas ktorého padlo v Berlíne v uplynulom roku toľko zrážok ako nikdy predtým. Pôvodný cieľ bol totiž prepraviť až 2 milióny návštevníkov. Aj tak mala lanovka

v špičkových dňoch až 35 000 jázď. V súčasnosti sa vedú s berlínskymi orgánmi diskusie o integrácii verejnej dopravy a zlepšení spojenia medzi okresmi Marzahn a Hellerdorf. Osobitne dôležitá je stanica metra umiestnená tesne za stanicou lanovky, ktorou sa dá do centra Berlína dostať za 20 minút.



Technológia najnovšej generácie v Kitzbüheli

Dlhoročná spolupráca medzi lyžiarskym strediskom Bergbahn AG Kitzbühel a firmou Leitner, ktorá sa datuje od zimy 2012/2013, dosiahla nový vrchol v súčasnej zimnej sezóne. V decembri 2017 bola otvorená nová osemmiestna kapotovaná sedačková lanovka CD8C – JUFEN. Je už pätnástou lanovkou v rade, ktorú spoločnosť Leitner realizovala v Kitzbüheli. Okrem atraktívneho dizajnu stanice od Pininfarina prináša aj sériu technologických inovácií. Na prvý pohľad vyniká na novej stanici oveľa širšie zastrešenie, úplne pokrývajúce vozidlá pod ním. To poskytuje vďaka optimalizovanej ochrane proti snehu väčší komfort pre cestujúcich. Sofistikovaným dizajnom sa znížilo zaťaženie snehu a vetra na minimum. Okrem toho dizajn zahŕňa vyšší podiel presklených povrchov. To robí interiér stanice ešte jasnejší, čo oceňujú predovšetkým pracovníci lanovky



pri jej údržbe. Generálny riaditeľ spoločnosti Bergbahn AG Kitzbühel Dr. Josef Burger o mnohých výhodách nového systému povedal: „Naše rozhodnutia sa

vždy zameriavajú na výhody pre našich hostí, to znamená komfort a kvalitu. Zariadenie CD8C JUFEN spĺňa v tomto ohľade najvyššie nároky.“

Svetová premiéra v meste Val Gardena

Nová 10-miestna kabínová lanovka PIZ SETEUR, realizovaná na úpätí Sassolungo v Taliansku, je jedným z vrcholov zimnej sezóny 2017/2018. S novými 10-miestnymi kabínami od Pininfarina bola uvedená do prevádzky 6. decembra 2017. Lanovka sa skladá z dvoch častí a v Val Gardene stanovuje nové štandardy

z hľadiska komfortu, bezpečnosti a výkonu. Kabína „Symfony 10“ s desiatimi sedadlami tu oslavuje svoju svetovú premiéru. Nezameniteľný dizajn značky Pininfarina ponúka cestujúcim výrazne väčší priestor vo vnútri aj väčší priestor pri vstupe. Celkovo má lanovka 81 kabín a dosahuje kapacitu 3 450 osôb/hod. Toto zariadenie predstavuje nové

a moderné spojenie so strediskom Sellaronda, obľúbeným medzi lyžiarskymi fanúšikmi zimných športov okolo masívu Sella. Výkonný riaditeľ lanovky Piz Sella vo Val Gardene Igor Marzola vysvetľuje: „Nová kabínová lanovka v oblasti Landkogel a Sell predstavuje úplne novú koncepciu mobility v tejto oblasti. Pomocou nej a lanovky Grand Paradiso sa dostanete z parkoviska Plan de Gralba na Sell za 25 minút. Do Sell sa teda ľahko prepravíte aj bez auta.“



Rozsiahle zvýšenie kvality lyžiarskeho strediska St. Johan v Rakúsku

Podľa plánov švédskeho majoritného vlastníka SkiStar by sa lyžiarske stredisko St. Johan in Tirol malo stať vzorom z hľadiska starostlivosti a bezpečnosti rodín s deťmi. S dvoma novými lanovkami od Leitnera tento cieľ splnia už v tejto

sezóne. Do nových lanoviek a ďalších opatrení na zvýšenie kvality sa investuje celkom 20 miliónov eur. Tento cieľ pomohla stredisku splniť firma Leitner s dvoma lanovkami, a to šesťmiestnou sedačkovou lanovkou a desaťmiestnou kabínovou lanovkou. Osobitosťou projektu je, že lanovky pokrývajú topograficky veľmi rozdielne oblasti, a tým aj potreby viacerých cieľových skupín. Kabínová lanovka, ktorou sa lyžiari dosta-

nú k údolnej stanici novej šesťsedačky, má okrem primárnej dopravy predovšetkým za úlohu dopravovať rodiny s deťmi, začiatníkov a lyžiarske školy. Kabínová lanovka má 24 kabín a prepraví 1 880 osôb/hod. do vzdialenosti 904 m. Od vrcholovej stanice kabínky je nástup na novú šesťsedačku, ktorá poskytuje skutočný vstup do lyžiarskeho areálu a otvára priestor pre pokročilých lyžiarov. Šesťsedačka je kapotovaná, má vyhrievané sedadlá a prepraví 2 400 osôb/hod. Jej dĺžka je 1 630 m. V kombinácii s ďalšími investíciami vstúpi stredisko St. Johan do novej sezóny s veľkým nadšením a očakáva zvýšenie počtu zájazdov. „Aby sa zabezpečila hladká prevádzka, je nevyhnutné, aby zariadenia spĺňali svoje praktické výkony a dodávali sa a stavali v priebehu stanoveného časového obdobia. V tomto zmysle spolupráca s firmou Leitner funguje perfektne!“ – hovorí technický riaditeľ spoločnosti SkiStar Per Granas.



LEITNER
ropeways

BIKE CLIP – dôvtipné transportné riešenie pre sedačkové lanovky

S držiakmi športového náradia od firmy Doppelmayr sa dajú vo väčšej miere využívať typicky zimné lanové dráhy aj v teplejších ročných obdobiach: ľahko namontovateľné a použiteľné prídavné vybavenie umožňuje hospodárne vyťaženie sedačkovej lanovky po celý rok.

Aby bolo možné transportovať na kopec športové náradie bezpečne a komfortne, vyvinula spoločnosť Doppelmayr špeciálne pre obdobie bez snehu celý rad držiakov. Jedným z nich je BIKE CLIP. Dá sa ľahko namontovať aj skladať, vyzerá zaujímavo a umožňuje bezpečnú a ohľaduplnú prepravu – preto presvedčil nielen zjazdových cyklistov. Veľkou výhodou je zariadenie, vďaka ktorému môže cestujúci sám upevniť svoj bicykel na zadnej strane sedačky tak, že predné koleso zasunie medzi pohyblivé horné a pevné spodné rameno zariadenia BIKE CLIP. Vlastnou váhou bicykla sa obslúži vahadlo, zariadenie sa zatvorí a tým bicykel zabezpečí. Nakladanie a skladanie navyše uľahčujú pomôcky na zavádzanie v tvare

lievika, ako aj kónická kladka.

Inovatívna montážna zostava na transport horského bicykla sedačkovou lanovkou pozostáva z troch hlavných komponentov: bicyklovej klipsne, nosiča klipsne a stabilizátora bicykla. Z hliníka vysokej akosti a z galvanicky pozinkovaných oceľových prvkov vyhotovené jednotlivé diely sa umiestňujú priamo na sedačku. Všetky tri komponenty sa dajú jednoducho namontovať a pred zimou zase zložiť. Zamestnanci skupiny Doppelmayr/Garaventa, zodpovední za distribúciu a projektovanie, radi poskytnú zákazníkovi poradenstvo s cieľom perfektného nastavenia zariadenia Bike Clip alebo iných držiakov pre športové náradia, ktoré by im vyhovovali.

Výhody zariadenia Bike Clip:

- samoobslužné nakladanie a skladanie cestujúcimi, a tým menšia náročnosť na personál;
- jednoduchá manipulácia, oslovujúci dizajn, bezpečná preprava;
- vysoká prepravná kapacita: na zadnej strane sedač-



© Doppelmayr

- ky možno umiestniť viacero klipsní;
- nenáročná na údržbu, dlhá životnosť a prvotriedna antikorózná ochrana;
- priestorovo nenáročná skladovacia zariadenia Bike Clip počas zimných mesiacov;
- dodáva sa pre všetky modely sedačiek bez bubliny.

Vhodné pre bicykle s nasledujúcimi vlastnosťami:

- hmotnosť do 25 kg,
- veľkosť kolesa od 24" do 29",
- šírka plášte 12 cm (vrátane Fat-Bikov),
- bez ochranného plechu – s možnosťou blatníka Marsh Guard.

Ako voľba prepravný vozeň:

- samostatný vozeň (bez nadstavby),
- tyč závesu s nosným rámom,
- osobitne vhodné pre lanovky, ktorých sedačky sú vybavené bublinou,
- vhodné pre lanovky so strmým sklonom lana,
- výhody a predpoklady pre transport tak ako pri Bike Clipe.

Lyžiarske stredisko pre všetkých

Kabínková lanovka Solaise otvára nielen začiatkom, ale aj pokročilým prístupom do novej oblasti v lyžiarskom stredisku, ktoré je aj areálom oddychu. Spoločnosť Doppelmayr Francúzsko bola vybratá na realizáciu tejto neobvyklej kabínkovej lanovky z dôvodu vysokej ponúkanej kvality a spoľahlivosti produktov, ktorá sa odzrkadľuje na lanových dráhach vo Val d'Isère a je spečatená spokojnosťou zákazníka.

Technické údaje 10-MGD Solaise:

Objednávateľ:	STVI
(Société des Télépheriques de Val d'Isère)	
Šikmá dĺžka:	2 198 m
Prevýšenie:	719 m
Prepravná kapacita:	3 600 osôb/hod.
Dopravná rýchlosť:	6,0 m/s
Doba jazdy:	6,1 min.
Počet vozňov:	91 kabínok
Kapacita vozňa:	10 osôb/kabínka

a presklenou podlahou. Nová kabínková lanovka dosahuje značné zvýšenie výkonu: počas špičky v jednotlivé dni už obidve predchádzajúce zariadenia narážali na svoje kapacitné možnosti. S prepravnou kapacitou 3 600 osôb za hodinu, ktorá vo Francúzsku nie je každodennou, sú už dnes čakacie časy minulosťou.

Cítiť sa na lanovej dráhe dobre po všetkých stránkach



© Doppelmayr

Vo Val d'Isère ponúka kabínková lanovka Solaise elegantný komfort a výkonnosť

Tam, kde boli predtým dve lanové dráhy, je teraz jedna – a to jedna naozaj výnimočná. Nová odpojiteľná 10-miestna kabínková lanovka Solaise vo Val d'Isère nahrádza sedačkovú lanovku Solaise Express a starú 45-miestnu kyvadlovú lanovku.

V stredisku Söll je Hans šťastný – zariadenie Hans im Glück



© Doppelmayr

Hans im Glück (Šťastný Hans) sa volá rozprávkovokrásna nová lanová dráha v stredisku SkiWelt (lyžiarsky svet) Söll v Tirolsku.

Niekedy sa rozprávky stanú skutočnosťou. V stredisku SkiWelt Söll všetko ladí na jednu nôtu – „šťastný Hans“. Nová kabínková lanovka systému D-Line v rakúskom Tirolsku priváza v zime hostí k pestrému „lyžiarskemu parkúru“, plnému obmien, stvárnenému podľa rozprávky bratov Grimmovcov. Figúrky a dôležité prvky z rozprávky, ako mliečne kanvice,

d'atelinové lístičky či husie brká, ozdobujú trasu. Každá druhá kabínka lanovej dráhy je oblepená obrázkami z rozprávky. Dcérska spoločnosť firmy Doppelmayr Input zrealizovala tematický ráz projektu spolu so SkiWelt Söll. Privádzajú deti aj dospelých touto lanovou dráhou do rozprávkového sveta – a to nielen cez deň,

ale aj v noci. Stredisko SkiWelt je s 11 kilometrami osvetlených zjazdoviek najväčšie nočné lyžiarske stredisko Rakúska. Keďže je lanová dráha od stredy do soboty osvetlená, je osobitne dobre vidieť kabínky. Predovšetkým mladí návštevníci sa tešia z novej atrakcie: lyžiarske tunely, mostíky a prejazdy robia z tejto trasy skutočne zážitkový lyžiarsky zjazd pre celú rodinu.

Technológia a komfort na najvyššej úrovni

Desaťmiestna kabínková lanovka je

vybavená pohonom Doppelmayr Direct Drive bez prevodovky: nehučný pohon bez prevodovky pôsobí priamo na lanový kotúč a je osobitne tichý. Lanovky systému D-Line sa vyznačujú najvyšším komfortom, jedinečným moderným dizajnom a jednoduchou údržbou. Široké jednotlivé sedadlá s veľkorysým priestorom pre nohy poskytujú hosťom okrem toho dosť miesta, aby si mohli naplno užiť oddychovú jazdu. Podnik Input koncipuje horské zážitkové svety. Lanová dráha s detským lyžiarskym parkúrom „Hans im Glück“ je vzorovým príkladom kreativity, ktorá oživuje turistické oblasti novými konceptmi. V centre tejto aktivity je autenticita a súhrn nápadov, podnietených prírodou, technológiou, architektúrou a dizajnom. Aj v lete je tu veľa toho na objavovanie: pôvabne stváraný vodný svet vyzýva mladých i starých k ďalším zážitkom v horách.

Technické údaje 10-MGD „Hans im Glück“:

Šikmá dĺžka:	402 m
Prevýšenie:	106 m
Dopravná rýchlosť:	4,0 m/s
Prepravná kapacita:	2 200 osôb/hod.

Nová podmanivá sedačková lanovka pre Ischgl

V lyžiarskom stredisku Ischgl uprostred Silvretta Arena nadchýňa hostí od zimnej sezóny 2017/18 nová 6-miestna sedačková lanovka systému D-Line.

Očakávanie je veľké: najnovšia technológia a jedinečný dizajn v budúcnosti potešia nadšencov zimných športov v Ischgl/Samnaun. Zariadenie 6-miestnej sedačkovej lanovky systému D-Line Palinkopf D1 nahrádza po približne 20 rokoch prevádzky a 12 miliónoch jazd odpojiteľnú 4-miestnu sedačkovú lanovku. Obidve lanové dráhy pochádzajú od firmy Doppelmayr. Lanová dráha špičkovej techniky vedie z dolnej stanice, položenaj vo výške 2 413 m n. m., cez 16 rúrových podpíer na jedno z najkrajších a najvyššie položených miest v lyžiarskom stredisku: na Palinkopf do výšky 2 853 m. Moderné zariadenie je komplexne vybavené

inovatívnu technológiou: systém lanových dráh najnovšej generácie prináša 205 novinek, 31 inovácií a 14 patentov. Od nástupnej bránky až po komfortné čalúnenie sedadiel

– všetko žiari novým dizajnom. Pri výstavbe tejto novej sedačkovej lanovky sa osobitne kládol zreteľ na životné prostredie. Vďaka novému vedeniu lana bolo možné ušetriť hneď päť miest na podpery. Navyše sa demontovalo 400 bežných metrov zástavby pre oporu lavín. Tú nahradili zariadením na diaľkové ovládanie na dočasné spúšťanie lavín.



© Doppelmayr

Uvedenie systému D-Line Palinkopf D1 do prevádzky bolo naplánované presne na začiatok tejto zimnej sezóny.

SNOWBOX AWS – súprava na výrobu snehu

Vysoká kvalita snehu aj pri plusovej teplote.

AWS je nový produkt SUPERSNOW v zasnežovaní, budúca alternatíva komplexného

systému zasnežovania pre chvíle, keď je teplota TWB nevhodná na sneženie klasickým kanónom.

AWS nám dáva istotu, že začiatok lyžiarskej sezóny bude otvorený včas. Využitie tohto produktu so svojím systémom zasnežovania poskytuje maximálnu možnosť výroby snehu 365 dní v roku. AWS môžeme využiť pri rôznych akciách, ako sú snoubordingové a bežecké podujatia konajúce sa priamo vo väčších mestách, alebo tiež pred lyžiarskou sezónou. Riešenie je v každom počasí. AWS nevyžaduje komplikované práce spojené s výstavbou alebo montážou. Zariadenie sa dodáva na vybrané miesta v kontajneroch a je pripravené ihneď pracovať. Po pripojení k elektrickej sieti a vodnému zdroju môže zariadenie vyrábať sneh nepretržite bez ohľadu na vonkajšie poveternostné podmienky.

AWS používa novú progresívnu technológiu chladenia za pomoci účinného výmenníka tepla, ktorý ochladzuje vodu pod bod mrazu. Voda zamrzá vďaka chladu a bez chemických prísad. AWS vyrába sneh, ktorý reálne vyzerá ako zamrznuté plátky ľadu a je na 100 % premrznutý. Znamená to, že AWS je jediné



zasnežovacie zariadenie, ktorého produkt má nulovú vlhkosť. Teplota plátok ľadu po vyrobení je -5°C .

Doprava snehu:

Doprava vyrobeného snehu do vzdialenosti: 100 – 150 m (závisí od zložitosti trasy). Možné prevýšenie pri doprave vyrobeného snehu: min. 15 m.

Osadenie kontajneru:

- spevnená plocha 15 x 3,5 m,
- osadenie betónových panelov vodorovne
- odporúča sa osadiť betónové panely do 0,5 m nad okolitý terén.

Technické parametre:

Napájanie: 400 V/ 50 Hz/3F.
Vstupná teplota vody v štandardných podmienkach: 10°C
Teplota okolia v štandardných podmienkach: rozsah od -5°C do 40°C
Rozsah teploty vody: 1°C – 35°C
Teplota produkovaného snehu: -5°C
Faktor chladenia: R507A

Výkonové parametre:

Produkovaný výkon: 50 T/deň – 110 m³/deň.
Hrúbka produkovaných plátok: 1,5 – 2 mm.
Maximálna spotreba vody: 3 710 L/h.
Požadovaný príkon zariadenia: 210 kW.
Požadovaný tlak vody: od 1,5 do 5 bar.
Spotreba energie na 1 m³ snehu – do 30 kW.

Vyplnená medzera medzi manuálnymi a automatickými snežnými kanónmi 900 MN

Individuálny prístup k zasnežovaniu s použitím optimálne navrhnutého prietoku tento kanón odlišuje od iných manuálnych kanónov. Všestrannosť a výkon zariadenia ešte nikdy nebola taká cenená. Poloautomatické ovládanie v manuálnych kanónoch sme po prvýkrát použili v snežnom kanóne 900 MN manuál.

Keramické trysky TwinC

Sú odolné proti opotrebeniu, keramické trysky TwinC Supersnow zvyšujú taktiež produkciu kanónov. Využitím inovácií sa keramická vložka vyznačuje vysokou odolnosťou voči oteru pri prietoku vody, ktorá môže byť znečistená jemným pieskom a inými nečistotami, ktoré už nezachytí vodný filter. Keramická vložka umožňuje optimálne smerovanie prietoku vody, garantuje udržanie správneho uhla rozstrekovania a optimálnu veľkosť kvapiek vody, a to aj po niekoľkých sezónach. Mimoriadne ľahká montáž a demontáž trysky si vyžaduje minimálne úsilie na jej údržbu.



Ovládaci panel prietokov

Použitie vhodného ovládacieho panelu namiesto vodných ventilov zlepšuje prácu a šetrí čas. Ovládanie prietoku na kanóne je skutočne prehľadné a komfortné, operátor obsluhy používa len dva spínače označené „+“ a „-“. Okrem toho panel ukazuje parametre teploty vzduchu, teploty vody, tlaku vody a informuje o spustených zariadeniach (svetlo, ohrev, kompresor atď.).

Systém mechanickej spojky

Mechanická spojka otáčania. Zvýšenie komfortu práce v extrémnych klimatických podmienkach sa stalo prioritou Supersnowu. Použitie mechanického odpojenia pohonu otáčania umožňuje ručné otočenie zariadenia v rozhraní od 0° do 175° v oboch smeroch. Výsledkom je jednoduchá zmena smeru sneženia, a tým aj rovnomerné rozloženie snehovej pokrývky.



Hydraulický systém

(automatický ventilový blok)

Hydraulický ventilový blok. Vďaka osvedčenému a spoľahlivému hydraulickému systému je kanón bezporuchový a nevyžaduje si ďalšie náklady.

Vodný kruh

Konštrukcia vodného kruhu v 900 MN umožňuje zvýšiť množstvo produkovaného snehu až do 105 m³ za hodinu a zároveň sa zníži množstvo spotrebovanej elektrickej energie. Týmto sa nová 900 MN stáva jedným z najlepších a najúspornejších kanónov na svete.

Bionický tvar lopatiek ventilátora

V novom kanóne 900 MN používame ventilátor s účinnou vrtulou a lopatkami po inovácii – bionicky tvarovanej. Inšpiráciou projektantov bol tvar krídel sovy, ktorú charakterizuje tichý let. Výsledkom je, že ventilátor má nižšiu hlučnosť

pri práci kanóna, čo oceňujú aj všetci ekológovia.

100-percentná ekológia

Ekologická bezpečnosť – používame oleje vysokej kvality, ktoré sú v hydraulickom systéme a spĺňajú najvyššie ekologické štandardy. Zloženie je zvolené takým spôsobom, aby bol olej biologicky rozložiteľný – skladá sa zo 100 % syntetických nasýtených esterov. To znamená, že je rozložiteľný pod vplyvom slnečného žiarenia a mikroorganizmov vo vode. Zároveň proces rozkladu, ako aj jeho produkty negatívne neovplyvujú na životné prostredie.

Technické údaje

Výroba snehu: do 105 m³/hod.

Štandardné vybavenie

- hydraulické ovládanie vodných ventilov,
- otočná spojka Camlock 2 samica,
- LED lampa,
- ventilátor 9-lopátkový bionického tvaru,
- otáčanie automatické – hydraulické,
- ovládaci panel,
- elektrický kábel dĺžky 20 m,
- podvozok na nohách,
- kompresor bezolejový.

Kľúč k spoľahlivému zasnežovaciemu zariadeniu

Dokonale zosúladené zasnežovacie zariadenie je zárukou zasnežovania optimalizovaného na efektívne využívanie zdrojov. Spoločnosť TechnoAlpin preto všetkým zákazníkom na celom svete garantuje aj po inštalácii snežných diel, čerpadlových staníc a materiálu na vedenia rýchly a spoľahlivý servis.

Spoľahlivosť zasnežovacieho zariadenia je bezpodmienečnou podmienkou počas všetkých zimných mesiacov. Krátke zasnežovacie obdobia sa musia optimálne využiť, aby sa zaručili perfektne pripravené zjazdovky po celú sezónu. Na zjednodušenie pravidelnej údržby, vďaka ktorej sa možno vyhnúť nepríjemnostiam v týchto dôležitých mesiacoch, ponúka spoločnosť TechnoAlpin zmluvy na zabezpečenie údržby celého zariadenia. Zmluvy na zabezpečenie údržby sa môžu napríklad uzavrieť na snežné delá a ich



príslušné ventily. Vtedy vyškolení technici kontrolujú snežné delá ročne. V intervale niekoľkých rokov by sa mala na zasnežovacích delách vykonať dodatočne rozsiahla kontrola. Tak môže byť v zime každý prístroj spoľahlivo uvedený do prevádzky. Pritom sa kladie veľký dôraz na trvalú udržateľnosť. Všetky servisné výkony sú, samozrejme, zaručené počas celého obdobia životnosti zasnežovacieho zariadenia.

Množstvo hydraulických, mechanických a elektronických komponentov vytvára zo zasnežovacích zariadení komplexné technologické systémy, v rámci ktorých musia všetky jednotlivé diely vzájomne fungovať v úplnom súlade. Spoločnosť Techno-

Alpin preto ponúka zmluvy na zabezpečenie údržby aj pre strojnove. Čerpadlové a kompresorové stanice sú srdcom každého zariadenia. Ak sa v nich vyskytnú poruchy, môže dôjsť k nečinnosti celého zariadenia. Aby sa zabránilo veľkým škodám na čerpadlových staniaciach, je dôležité pravidelne kontrolovať čerpadlá a kompresory a vykonávať ich údržbu. Podstatnou súčasťou servisných služieb spoločnosti TechnoAlpin je aj sklad náhradných dielov, ktorý bol v roku 2016 automatizovaný a nachádza sa v meste Volders. Odtiaľ spravuje samostatný tím medzinárodný manažment náhradných dielov. Týmto krokom sa umožnilo zredukovať

čakacie lehoty a zaručiť rýchle spracovanie požiadaviek zákazníkov. Náhradné diely je možné jednoducho objednať prostredníctvom online servisného portálu TechnoAlpinu. Pomocou vyhľadávacieho poľa možno vyhľadať a objednať všetky náhradné diely. Funkcia filtrov pomáha skontrolovať kompatibilitu jednotlivých náhradných dielov vlastných strojov. Aby spoločnosť TechnoAlpin zlepšovala poskytovaný servis, prešlo prednedávnom servisné stredisko so sídlom v Bolzane rozšírením a reštrukturalizáciou. Nové kancelárske priestory poskytujú miesto 40 zamestnankyniam a zamestnancom. Odtiaľ môžu obratom spracovať požiadavky z celého sveta a efektívne pracovať na riešeníach.

Okrem strediska v Bolzane má spoločnosť TechnoAlpin ešte ďalších deväť servisných stredísk na celom svete. Tie sa nachádzajú v mestách Flüelen (Švajčiarsko), Dardilly (Francúzsko), Volders (Rakúsko), Mníchov (Nemecko), Denver (USA), Sunne (Švédsko), Peking (Čína), Žilina (Slovensko) a Moskva (Rusko). Odtiaľ cestujú servisní technici do každého miesta nasadenia, aby odstránili akékoľvek vzniknuté komplikácie. Servisný tím je nepretržite zastihnuteľný pomocou servisnej horúcej linky alebo e-mailom a zákazníkom poskytuje kompetentnú a spoľahlivú podporu pri problémoch s manipuláciou so snežnými delami alebo čerpadlovými stanicami.

TECHNOALPIN®
snow experts

7-pásnicové KombiPlus pásy

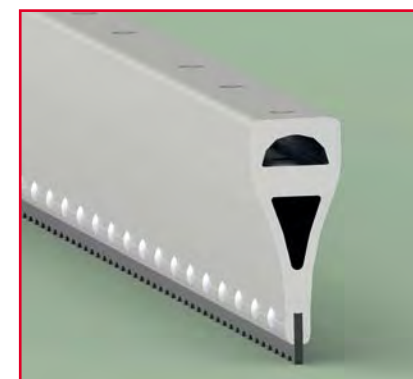
Sú perfektným základom pre PistenBully 600 SCR, 600 E+ a najnovšie PistenBully 600 EU 5 vo všetkých verziách. Pásy, ktoré majú 5 patentov. Sú extrémne odolné voči opotrebovaniu a optimalizujú prenos výkonu z pohonu. Dosahujú tie najlepšie hodnotenia priamo z lyžiarskych svahov.



Obr. 1 – Automatizovaná výroba pásov KombiPlus

Všestraný talent

Tak bola určená pôvodná koncepcia – použiteľné na každom teréne. Od bežného terénu až po extrémne strmé svahy. Stále častejšie spracovávanie technického snehu kladie čoraz vyššie nároky práve na pásy. Tieto univerzálne pásy tvoria perfektnú kombináciu materiálov – vysokopevný oceľový hrebeň vsadený do ľahkej duralovej nosnej lišty. Takéto lišty zabezpečujú vysoký prenos výkonu a extrémnu odolnosť voči opotrebovaniu. Je



Obr. 2 – Lišta s mimoriadne vysokým momentom odporu

to najviac predávaný typ pásov na svete. Lišty pásov sú 45 mm široké. Premyslený profil zvyšuje vonkajšiu stabilitu pri zníženej hmotnosti a zvyšuje moment odporu. Preto aj takto široká lišta odolá veľkému zaťaženiu (obr. 2).

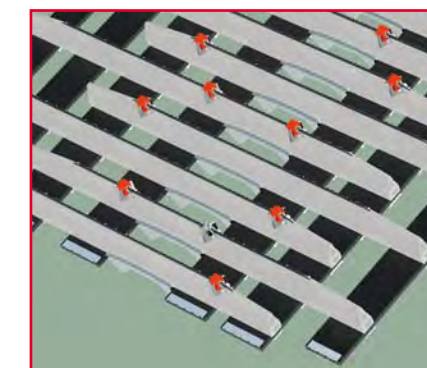
Vystredný opotrebitelný oceľový hrebeň

Opotrebitelný oceľový hrebeň je osadený do stredu hornej časti nosnej duralovej lišty. Takto sa dosiahlo, že lišty pre pravý aj ľavý pás sú identické a nezávislé od smeru jazdy vozidla. Hroty a stranové stabilizátory tvoria jednotný systém (obr. 3).



Obr. 3 – Patentované komponenty – ľadový hrot kombinovaný so stranovým stabilizátorom

Umiestnené sú na stred lišty a sú kompaktné spojené s nosnou lištou i s opotrebitelným hrebeňom. Zvyšuje to stabilitu vozidla a vytvára optimálne podmienky na jazdu aj v strmom svahu pri každej kvalite snehu, resp. ľadu. Počet osadených stabilizačných prvkov pásu možno meniť podľa požiadaviek zákazníkov. Predvrtané otvory na lištách umožňujú veľmi jednoduché doplnenie ďalších stabilizačných prvkov podľa potreby.

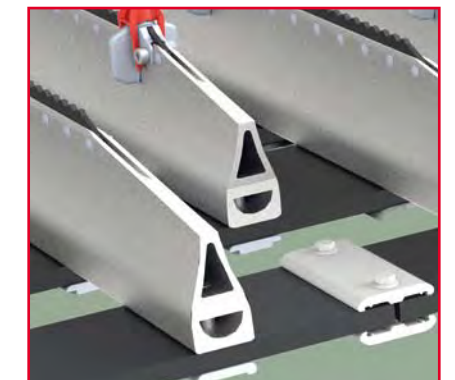


Obr. 4 – 135-milimetrový rozstup lišt: najlepšia stúpavosť, najväčší tlačný výkon

Rovnomerné rozdelenie síl

Koncepcia pásov so siedmimi gumenými pásnicami rovnomerne rozdeľuje sily vznikajúce pri jazde a zatáčaní, a znižuje tak zaťaženie jednotlivých lišt a pásnic (obr. 4).

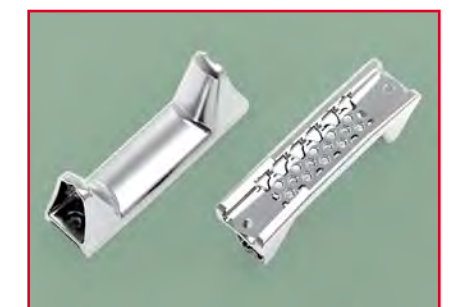
Nová je aj koncepcia spájania pásov, ktorá zvyšuje stabilitu samotnej spojky jednotlivých pásnic. Takto sa dosiahne konštantný prenos sily v každej polohe spojky (obr. 5).



Obr. 5 – Nová spojka pásu zaručuje konštantný prenos veľmi vysokej ťažnej sily

Zníženie počtu dielov

Aj z pohľadu počtu dielov, ktoré ovplyvňujú jazdné vlastnosti vozidla, sa dosiahla pozoruhodná optimalizácia. Rovnaký pravý a ľavý pás a zníženie počtu typov lišt znižuje celkový počet dielov na pásoch. Umožňuje tak zákazníkovi znížiť počet objednávaných a skladovaných dielov na minimum. Nosné lišty majú len štyri typy, pásy sú rovnaké a rozmiestnenie stabilizačných prvkov je individuálne.



Obr. 6 – Použitím štruktúry včelieho plástu sa spevnilo vodidlo pásu

Optimálna šírka pásov

Ale žiadne obavy – jedna z vecí, ktoré sa nezmenili, je celková šírka pásov. Znamená to, že aj v budúcnosti sa PistenBully vmestí do vašej garáže.

Veľmi pekný a veľmi šikovný: nový PistenBully 600 EU 5

A teraz je už naozaj pripravený na cestu do celého sveta – nový PistenBully 600 EU 5. Na oficiálnom predstavení v Oberstdorfe na svahoch Nebelhornu zapôsobil na prítomné publikum. Od zákazníkov z oblasti nemeckého Allgäu až po zástupcov PistenBully z Nového Zélandu – všetci prišli, aby spoznali pôsobivé novinky novej generácie vozidiel. Do nich sa počítajú najmä vyzreté patenty, technický vývoj s optickým efektom a tak, ako zvyčajne, najvyššie nároky na kvalitu.

Nezdá sa to, ale nový PistenBully 600 píše už teraz technickú históriu. Ten, kto mal príležitosť vozidlo vyskúšať, bol znovu nadšený. Pretože žiadne iné doteraz vyrobené takéto vozidlo vo svojej triede nemá viac vnútornej hodnoty.

Inovatívna a intuitívna koncepcia obsluhy je na trhu – a je mimoriadne komfortná!

Náročná úprava zjazdoviek vyžaduje pri práci vysokú koncentráciu vodiča, či už pri práci v noci, alebo pri zlej viditeľnosti. Jednoducho a pohodlne ovládateľný a pritom mimoriadne tichý nový PistenBully 600 je práve taký stroj, aký má byť:

- Prehľadný dotykový iTerminál s automatickým podsvietením obrazovky podľa intenzity okolitého svetla s prehľadným



Najsilnejšie, najčistejšie, najtichšie, najprijemnejšie... – to je 16 nových patentov



Nové PistenBully 600 Polar – sólo vozidlo, spĺňajúce prísne emisné predpisy EU stupeň 5

farebným zobrazením jednotlivých činností.

- Ergonomický dvojkľbový ovládač prídavných zariadení umožňuje štyri súčasné pohyby radlice.
- Sériovo dodávané komfortné sedadlo vodiča s integrovanou opierkou ramena.
- Viac miest, viac pohodlia a voľnejší pohyb v kabíne vodiča.
- Pohodlné ovládanie všetkých prídavných zariadení jednou rukou.
- Tiché pracovné prostredie dosiahnuté optimalizovanou zvukovou izoláciou kabíny.
- Vysokokvalitný a ľahko udržiavateľný materiál interiéru kabíny.
- Optimálna koncepcia kabíny s maximálnou bezpečnosťou (testovaná na ROPS 14,5 t).
- Jednotné usporiadanie ovládacích prvkov vo všetkých typoch PistenBully

uľahčuje prácu pri výmene vozidiel.

- Pripravená inštalácia pre SNOWsat.

Najlepšia stúpavosť a tlačný výkon

Robustnejší, ale zároveň ľahší – takto vstupuje PistenBully 600 na scénu. Je to zjavné vo všetkých podstatných výkonných údajoch:

- Najľahší stroj vo svojej triede s najvyššou stúpavosťou a tlačným výkonom.
- Najlepší pomer výkonu a hmotnosti vo svojej triede: nižšia hmotnosť a súčasne väčší výkon.
- Vyšší krútiaci moment ako pri predchádzajúcom modeli.
- Vystužená kabína s odolnosťou ROPS na hmotnosť 14,5 t.
- Stabilnejší podvozok.
- Zvýšená úžitková hmotnosť.
- Vysoká flexibilita nasadenia.

Prvé snežné pásové vozidlo na svete s motorom spĺňajúcim emisnú triedu EU stupeň 5 – čistejšie a tichšie

Šetrný prístup k prírode a perfektná realizácia sa nemusia navzájom vylučovať. PistenBully 600 poháňa mimoriadny naftový motor – prvý na trhu, ktorý spĺňa emisnú triedu EU stupeň 5.

- Výkonný motor s filtrom pevných častíc vo výfukových plynoch.
- Jednoducho zostrojený motor je nenáročný na údržbu. Skraca sa čas na servis a opravu, a tým zvyšuje jeho využiteľnosť.
- Tichší motor znižuje celkovú hlučnosť vozidla.

- Zväčšením objemu nádrží a znížením spotreby paliva sa zväčšil dojazd vozidla.

Intuitívna úprava lyžiarskych tratí – ergonomicky a efektívne

Elektronické asistenčné systémy odľahčujú vodiča v mnohých situáciách. V novom PistenBully 600 sú systémy nielen optimalizované, ale aj múdro vylepšené s cieľom dosiahnuť ešte väčšiu bezpečnosť, efektívnosť a komfort jazdy:

- Automatické riadenie ťažnej sily navijaku: najspoľahlivejší navijak, jedinečné otáčanie sa vozidla s navijakom o 360° bez skrúcania alebo rozpletania lana.
- AutoTracer: aktívna asistencia zadnej frézy pri zatáčaní, podpora pri riadení, automatické vyrovňovanie pri priečnom sklone.
- SNOWtronic: inteligentné ovládanie zadných prídavných zariadení. Použiteľné pre vozidlá s kombinovaným alebo aj paralelným nosičom. Poskytuje veľmi veľký polomer pohybu pri zjednodušenom ovládaní.

Vozidlo plné inovácií a patentov

V najnovšej generácii vozidiel na úpravu snehu sa spájajú všetky skúsenosti a nadšenie inžinierov spoločnosti PistenBully. Veľký počet patentov to výrazne podčiarkuje. Inovatívne technológie a inteligentné funkcie boli vyvinuté v úzkej spolupráci so zákazníkmi. Všetko tak veľmi typické pre firmu Kässbohrer.

A ide sa do sveta!

Štartovací signál už zaznel.

Úvodné školenie pracovníkov firmy



Nadšení obdivovatelia novej generácie PistenBully



Nový PistenBully 600W Polar – navijakové vozidlo s automaticky spojitým riadením ťažnej sily 4,6 t a 1 400 m dlhým lanom

Kässbohrer a pracovníkov jednotlivých zastúpení z vyše šesťdesiatich krajín sveta a vybraných zákazníkov z najväčších lyžiarskych stredísk sa uskutočnilo 6. až 8. februára 2018 v Nemecku na strmých svahoch Nebelhornu nad známym lyžiarskym centrom Oberstdorf.

Po dopoludňajšej teoretickej prezentácii nového vozidla nasledovali popoludní praktické ukážky noviniek implementovaných do novej generácie vozidiel PistenBully. Predstavili všetkých 16 úspešných patentov a mnoho ďalších unikátnych technických myšlienok, o ktorých vás budeme na stránkach tohto časopisu postupne informovať. Samozrejme, každý účastník sa najviac tešil na osobné vyskúšanie si vozidla praktickou jazdou v reálnom teréne. K dispozícii boli dve sólo a jedno navijakové vozidlo v špičkovej výbave Polar

a dostatok času na dôkladné oboznámenie sa s nimi.

Všetci boli veľmi milo prekvapení úžasnými jazdnými vlastnosťami vozidla. Jednoduchosťou a jemnosťou jeho ovládania a intuitívnym ovládaním predných aj zadných prídavných zariadení. Nadchol veľký výkon tichého naftového motora a jeho citlivé rozdelenie najmä v navijakovom vozidle. PistenBully 600 zvládalo prácu bez problémov aj v najstrmších svahoch Nebelhornu v neupravovanom teréne mimo lyžiarskych tratí.

Pod mottom „Level Red“ sa nový PistenBully 600 EU 5 bude postupne exkluzívne prezentovať v celej Európe a Spojených štátoch amerických:

od 7. týždňa

Nemecko – rôzne lyžiarske strediská

8. týždeň

Taliansko – La Villa, Alta Badia

9. týždeň

Švajčiarsko – Andermatt

od 9. týždňa

Rakúsko – Haus in Ennstal, Kitzbühel, Warth a Sölden

11. týždeň

Francúzsko – Les Saisies

12. týždeň

Francúzsko – Alpe d'Huez

(dátumy sú bez záruky)

Ďalšie dátumy nájdete na www.level-red.com



KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrzeug AG

Prinoth – oficiálny partner Fis Ski Worldcup v Aspe

V marci 2017 sa v Aspe v štáte Colorado uskutočnili po prvý raz preteky svetového pohára v alpskom lyžovaní. Tým sa svetový pohár opäť po 20 rokoch vrátil do USA.

Ako oficiálneho a exkluzívneho partnera pre úpravu tratí si organizátori podujatia vybrali firmu Prinoth. Počas celej doby podujatia mala na úpravu tratí k dispozícii stroje Leitwolf, nový Bison, nový Bison X a nový Husky s kabínou na prepravu osôb. Základnou podmienkou organizátorov bolo zabezpečiť najčistejšiu a najúčinnejšiu

úpravu svahov, čo snežné stroje od Prinotha jednoznačne splnili. Do konca Leitwolf s navijakom počas celého podujatia sa prezentoval vo farbách US Ski Teamu. Leitwolf bol nielen najsilnejším, ale aj najčistejším strojom. V tom čase bol na svete prvým vozidlom vo svojej triede, ktoré spĺňalo nové emisné normy Etapa IV/Tier 4, s ponukou pozoruhodného zníženia emisií oxidu dusíka. Bezproblémová prevádzka a vysokokvalitné konzistentné výsledky – to boli vlastnosti, ktoré organizátori v tomto partnerstve ocenili.



Nedá mi nepripomenúť, že na tomto svetovom pohári vyhrala slalom naša Petra Vlhová a štvrtá skončila Veronika Zuzulová.

Oficiálny dodávateľ na ARE 2019

V roku 2019 sa uskutočnia v ARE majstrovstvá sveta na lyžiach FIS. Prípravy v zákulisi prebiehajú už dávno predtým, než budú známe mená pretekárov, ktorí sa postavia na štart. Už dnes sú však známe tri mená: HUSKY, BISON X a LEITWOLF – všetky tieto stroje sú kvalifikované ako najčistejšie a najvýkonnejšie vo svojej triede a spĺňajú emisný štandard „Etapa IV/stupeň 4“. Je to výsledok dohody Prinoth so spoločnosťou Skistar, ktorá zahŕňa aj dodávky snežných vozidiel do lyžiarskych stredísk Skistar v Nórsku, Švédsku



a Rakúsku. Na majstrovstvách sveta vo februári 2019 bude Prinoth v dvoch funkciách: ako oficiálny dodávateľ úpravy

tratí i ako partner Tirol Berg, ako to bolo aj na majstrovstvách sveta v roku 2017 v St. Moritzi.

Prinoth ANTARCTIC

Arktické vetry, veľmi chladné podmienky, hory ľadu a snehu – to je Antarktída. Počasie je tam extrémne a často nepredvídateľné. To si vyžaduje absolútne najlepšie vybavenie a spoľahlivosť dopravných zariadení.

Na tieto účely Prinoth vyvinul a vyrába snežné vozidlá ANTARCTIC, ktoré sa stali najspoľahlivejšími a najuniverzálnejšími dopravnými prostriedkami v týchto oblastiach. Bolo tu treba uplatniť špeciálne adaptácie, ako je napájacia jednotka (APU),

väčšia kapacita paliva, ako aj nastavenie kabíny vodiča pre lepšiu ergonómiu sedenia a väčší úložný priestor na dlhé cesty. Množstvo bezpečnostných prvkov ponúka vodičovi ANTARCTICU jedinečný pocit, že riadi vozidlo, na ktoré sa môže spoľahnúť. Pre väčšiu bezpečnosť a viditeľnosť bolo osvetlenie prispôbené ťažkým poveternostným podmienkam. Rovnako aj farebná úprava vozidla. Ďalšie bezpečnostné prvky pre vodiča zahŕňajú integrovaný systém tavenia snehu, vetru a mrazu odolné uzamykanie



Unikátni neodpojiteľná kabinková lanovka v Herlíkovicích-Bubákov

V krkonošských Herlíkovicích se v roce 2015 rozjel zřejmě neunikátnější typ lanovky, jaký kdy byl v České republice postaven. Pro čtenáře časopisu LavexInfo je nepochybně zajímavé také to, že tato lanovka pochází z převážné části ze Skalnátého plesa.

Jde o čtyřmístnou kabinkovou lanovku s oběžným provozem, jejíž kabinky ovšem nejsou k lanu uchyceny odpojitelně, jak je u kabinkových lanovek obvyklé (nyní nebereme v úvahu lanovky pulzační, kde jsou kabinky sdruženy do skupin), ale neodpojitelně. Z toho plyne velmi nízká dopravní rychlost (do kabinek by jinak při větší rychlosti nebylo možné nastupovat), která bude činit 0,5 m/s. S ohledem na krátkou délku trasy (délka pouhých 172 m při převýšení 27 m) to však není nijak závažný nedostatek.

Účelem této přibližovací lanovky je obousměrné spojení parkoviště s dolní stanicí čtyřsedačkové lanovky Bubákov a dojezdem sjezdovky, odpadne tak nepříjemný výstup po dlouhém schodišti. Pro vybudování této dráhy byly využity stanice a jedna podpěra z dvousedačkové lanovky Graffer, pocházející z italské Marillevy (tato lanovka byla vyrobena v roce 2006, avšak nikdy nebyla dokončena a uvedena do provozu) a dále 22 kabinek se závěsy a spínacími aparáty (které prošly menší úpravou, aby byly schopny objíždět lanáče) a 4 podpěry ze slovenské Tatranské Lomnice, kde byla na trase mezi Štartem a Skalnátým plesem provozována v letech 1995 až 2013 právě čtyřmístná kabinková lanovka Girak, avšak odpojitélného systému (v roce 2013 byla nahrazena moderní dráhou firmy Doppelmayr s 15-místními kabinkami). Zajímavostí je využití původní podpěry ve tvaru písmene Y, která byla na

Skalnátém plesu umístěna jako vjezdová před horní stanicí a v Herlíkovicích je nově využita jako tlačná pro překonání značné změny sklonu trati. Na své trase totiž lanovka nadjíždí nejen silnici do Špindlerova Mlýna, ale také řeku Labe a současně podjíždí elektrické vedení, které muselo být před zahájením výstavby lanovky upraveno. Převážná kapacita při zmíněné maximální dopravní rychlosti 0,5 m/s dosahuje hodnoty 430 osob za hodinu.

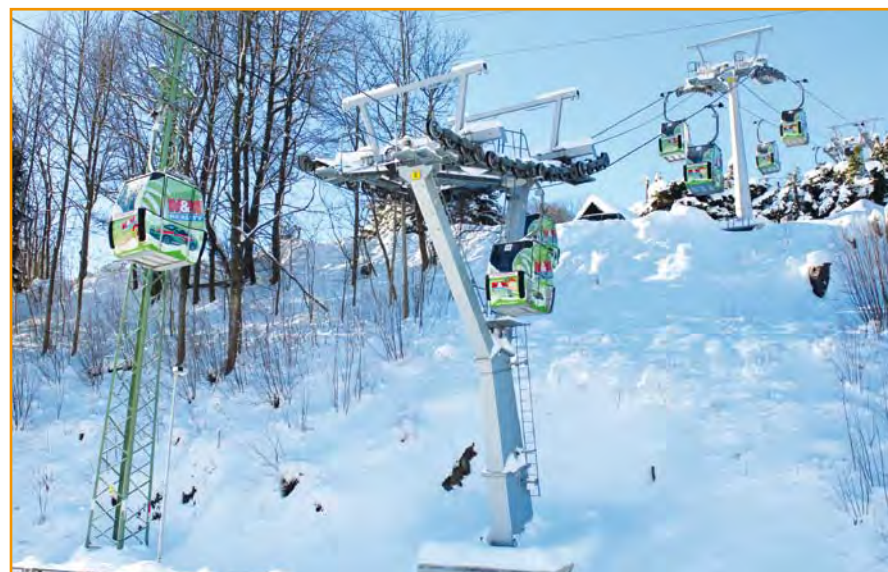
Výstavba této unikátní lanovky byla zahájena již v létě 2014. Po vybetonování betonových základů a patek byly na přelomu září a října na své místo usazeny všechny podpěry, následovala montáž horní vratné stanice. Paralelně probíhala betonáž základů dolní poháněcí a napínací stanice, která je vybavena i zázemím, jako jsou pokladny nebo toalety. Její montáž se pak uskutečnila po zimní přestávce během léta roku 2017. Po rozvinutí a zaplacení dopravního



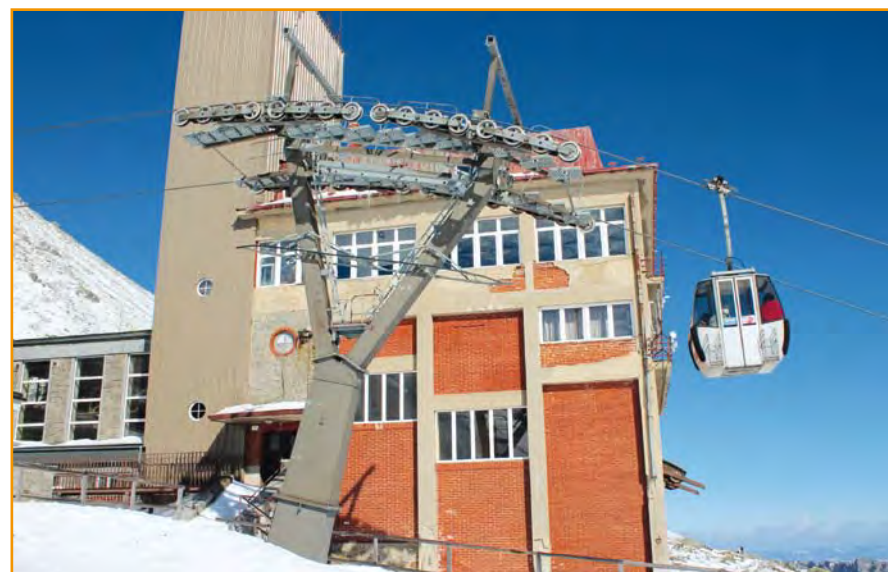
Dolní poháněcí stanice



Podpěra č. 1 (původní podpěra č. 13 na Skalnátém plesu)



Tlačná Y-podpěra č. 2 (původní podpěra č. 21 na Skalném plesu)



Tatáž podpěra v roce 2013 ještě na Skalném plesu



Horní vratná stanice

lana byly na přelomu srpna a září usazeny na svá místa první tři kabinky firmy Swoboda (dnes Carvatech), se kterými byly prováděny první zkušební jízdy. Na konci října již byly na lano usazovány i zbývající kabinky a prováděny nejrůznější dokončovací práce, jako například montáž zařízení automatického otevírání a zavírání dveří kabin. Do pravidelného provozu byla nová lanovka uvedena 8. ledna 2016 a v zimní sezóně 2015/16 tak již byl přístup do lyžařského areálu Bubákov značně pohodlnější. Celý skiareál Herlíkovic Bubákov nabízí lyžařům 10 lanovek a vleků s celkovou přepravní kapacitou 7 500 osob za hodinu, které obsluhují 12,4 km většinou technicky zasněžovaných sjezdovek.

Text a foto:
Ing. Radim Polcer

Technické údaje:

Typ	4KN
Tažná větev	pravá
Umístění pohonu	dolní stanice
Systém napínání	hydraulický v dolní stanici
Přepravní kapacita	430 osob/hod.
Šikmá délka	172 m
Vodorovná délka	164 m
Dolní stanice	529 m n. m.
Horní stanice	556 m n. m.
Převýšení	27 m
Průměr dopravního lana	35 mm
Výkon pohonu	15 kW
Max. dopravní rychlost	0,5 m/s
Čas jízdy	5,7 min.
Vzdálenost sedaček	16,6 m
Časový interval sedaček	33,3 s
Počet sedaček	22 + 1 rezervní
Počet podpěr	5 (z toho 1 tlačná Y-podpěra)
Výrobce	Graffer/Girak
Uvedení do provozu	2015

Asociace horských středisek České republiky

Vážené kolegyně a kolegové, jsem velmi potěšen, že Vás mohu touto cestou pozdravit a zprostředkovat Vám některé informace z prostředí lyžařských areálů v Česku. Dotknou se zejména témat, která se středisky společně řešíme v rámci činnosti naší Asociace horských středisek České republiky. Jak asi víte, AHS vznikla relativně nedávno v roce 2013 a sdružuje nyní 57 subjektů. Z toho je 37 lyžařských středisek, dodavatelů zařízení a služeb a 20 horských měst a obcí. Tato skupina představuje v ukazateli tržeb zhruba dvě třetiny relevantního českého trhu. Máme také uzavřena memoranda o spolupráci s Českým olympijským výborem, Horskou službou ČR, Svazem lyžařů ČR a Agenturou CzechTourism. Hlavním motivem vzniku asociace bylo zlepšení podmínek podnikání v oboru. Je to samozřejmě nesnadný a zejména dlouhodobý úkol, nicméně s určitými výsledky dosavadní práce můžeme být spokojeni.



Legislativa

Úspěchem bylo zejména dokončení změn, které napravují negativní dopady některých ustanovení nového Občanského zákoníku v souvislosti s liniovými stavbami lanovek a vleků.

Nový občanský zákoník totiž zavedl od 1. 1. 2014 zásadu „povrch ustupuje půdě“ a s tím související „právo stavby“, které pro stavitele lyžařského vleku nebo lanovky přinášel tak zásadní komplikace, že se na určitou dobu zcela zastavila příprava nových staveb tohoto typu. Na základě našich aktivit byly ve spolupráci s několika ministerstvy vloženy do novel zákona o drahách a do novely Občanského zákoníku námi požadované změny. Tím byly vyřešeny problémy nejen u lanových drah, ale také u lyžařských vleků. Obě novely již nabyly účinnosti. Další oblastí, kde se AHS angažuje, je v Česku chybějící zákon o podpoře rozvoje cestovního ruchu, který by nastavil pravidla pro strukturu a financování CR. Přestože celý zákon nebude pravděpo-

dobně v nejbližší době zejména díky komplikovanému ukotvení cestovního ruchu v naší legislativě připravován, snažíme se s ostatními subjekty cestovního ruchu iniciovat zavedení alespoň dílčích pravidel. Ta by měla zavést některé principy, které požadujeme – např. motivační podpora místních destinačních společností, zapojení místních poplatků apod. Součástí těchto aktivit je například právní analýza, kterou AHS připravila v oblasti problematiky místních poplatků za rekreační a lázeňský pobyt a z ubytování – i na základě této analýzy se v rámci komise ustavené MMR ČR podařilo připravit novelu zákona o místních poplatcích. Navržené úpravy umožňují nastavení takových mechanismů, které při výběru těchto poplatků zohledňují i potřeby horských středisek. Průběžně samozřejmě sledujeme novelizace dalších zákonů, které se týkají našeho podnikání. Jedná se jak o normy české, tak i transpoziční novely z EU. Příkladem může být novela zákona o vodách, kde se potencionálně jednalo o zavedení poplatků za odběr vody pro zasněžování, problematika ne/přenositelnosti lyžařských skipasů apod. Průběžně pro členy AHS zpracováváme právní rozbor, který jim pomohou při zavádění nové legislativy nebo při sjednocení vnitřních provozních předpisů – např. zavádění směrnice EU o ochraně osobních údajů (GDPR), materiál o obecném právním rámci odpovědnosti při provozování lyžařského areálu apod.



Ekonomická oblast

Dlouhodobě je u nás v této oblasti v popředí problematika pronájmu státních pozemků lyžařským areálům. AHS se aktivně účastnila jednání komise složené ze zástupců sedmi institucí, která přinesla pokrok zejména v oblasti podmínek pachtovních a nájemních smluv a znaleckých posudků. Důležitá byla také opakovaná možnost vysvětlit zástupcům výše uvedených státních institucí situaci s pronájmem pozemků pro lyžařské areály a zejména širší souvislosti s horskými středisky a cestovním ruchem. Neméně důležitá byla i dvoustranná jednání s představiteli státního podniku Lesy ČR, kde došlo také k pozitivním výsledkům v otázce dlouhodobosti nájmu, smluvních podmínek a cen pronájmu pozemků ve správě Lesů ČR.



Ski resort Dolní Morava – Stezka v oblácích



Ski resort Černá hora – Pec



Skiareál Špindlerův Mlýn

Důležitým tématem je pro nás podpora lyžování naší školní mládeže – na základě našeho zadání zpracovalo KPMG ČR podrobnou analýzu této problematiky a proběhlo několik jednání s vedením MŠMT ČR ve věci podpory školních lyžařských zájezdů. Rádi bychom napodobili Vás na Slovensku a prosadili podporu školních lyžařských kurzů i u nás. Inspirování debatou, která proběhla během výstavy horských technologií, kterou pořádá LAVEX před dvěma lety v Liptovském Mikuláši, jsme ve spolupráci se Sitour ČR zpracovali projekt Technický předpoklad hodnocení horských areálů ČR. Tento systém, založený na hodnocení odesílaném samotnými návštěvníky lyžařských areálů, se velmi osvědčil a mimo jiné byl agenturou CzechTourism autorizován, což umožňuje lyžařským areálům zapojit se do Českého systému kvality služeb, který souvisí s dotační politikou. V letošní zimní sezóně pokračuje již svým čtvrtým ročníkem projekt CzechSkipass, který je platný ve 23 členských lyžařských střediscích a nabízí celkem 190 km sjezdovek na jediný skipas. Prodeje a průchody ve srovnání s minulými lety stále rostou, nicméně hlavním cílem projektu je zejména propagace a posílení povědomí o zlepšování kvality lyžování na českých horách. Abychom dostali požadavků oborové legislativy, vytvořila AHS ve spolupráci se Sitour ČR databázový program na dálkovou správu a záznamy pravidelných prohlídek a kontrol na lanových drahách. Systém používá okolo 50 lanových drah, je zcela v majetku AHS a pro členy je zdarma. Na konci dubna 2018 plánovala

AHS ve spolupráci s LAVEX uspořádat ve Špindlerově Mlýně výstavu horských technologií. Po pečlivé úvaze jsme ale tento projekt zrušili – důvodem je fakt, že ani vystavovatelé a ani zástupci jednotlivých skiareálů neprojevili dostatečný zájem. Dodavatelé technologií a služeb se obávali vysokých nákladů spojených s účastí na výstavě a zároveň potenciální zákazníci deklarovali, že mají mnoho jiných způsobů, jak se s dodavateli spojit a objem obchodů uzavřených na akci by byl podle nich nízký. Nezbyvá, než vyhodnotit nabídku a poptávku v této oblasti v budoucnu a případně se k projektu vrátit později.

Pořádání konferencí a školení

Od roku 2014 uspořádala AHS čtyři samostatné konference a na dalších čtyřech se podílela ve spolupráci se společnostmi Sitour ČR. Na akcích se zahraniční účastí byli přítomni i přední zástupci veřejné a státní správy. Další seminář Sitour ČR / konference horských středisek se uskuteční ve Špindlerově Mlýně ve dnech 23. – 24. 5. 2018. AHS samozřejmě zabezpečuje i časově a finančně výhodné školení pro zaměstnance svých členů; ročně se jich zúčastní okolo 250 osob.

Realizované investice na českých horách

Za poslední tři roky investovali provozovatelé lyžařských areálů v Česku do modernizace a rozšíření svých středisek celkem zhruba 2 300 mil. Kč. V jednotlivých letech byla samozřejmě výše vložených prostředků různá:

Hlavní projekty:

Rok 2015 1 100 mil. Kč* / 920 mil. Kč**

- 6-sedačka a 4-sedačka Ski resort Černá hora – Pec
- 6-sedačka Skiareál Špindlerův Mlýn
- Stezka v oblacích Ski resort Dolní Morava

Rok 2016 500 mil. Kč* / 350 mil. Kč**

- služby gastro a lyž. školy Skiareál Špindlerův Mlýn
- zařízení Snow Factory Skiareál Monínek

Rok 2017 700 mil. Kč* / 410 mil. Kč**

- 4-sedačka Skiareál Špindlerův Mlýn
- 4-sedačka Ski resort Černá hora – Pec
- 4-sedačka Skicentrum Deštné
- 6-sedačka Skiareál Kopřivná

(*celkový investice / **z toho střediska AHS)

Celkově se dá říci, že hned za stavbami dopravních zařízení se nejvíce peněz investovalo do vybudování a modernizace zasněžovacích zařízení. Další v pořadí jsou stavby infrastruktury (gastroprovozy, lyžařské školy, půjčovny apod.) a rozšíření a vylepšení sjezdovek a modernizace strojů na jejich úpravu. Situace pro investování u nás není jednoduchá – díky legislativním komplikacím, ukončení dotační podpory těchto projektů v roce 2013 a nepříznivému počasí v sezónách 2013 – 2016 se tempo investic zpomalilo. Nezbyvá, než si přát, aby letošní zimní sezóna byla alespoň tak dobrá, jako ta poslední a zkvalitňování služeb pro lyžaře bude moci pokračovat požadovaným tempem.

Další informace z činnosti AHS naleznete v jednotlivých sekcích na www.ahscr.cz

L. Knot, Vrchlabí

LEVEL RED

THE NEW GENERATION

PistenBully 600



Čistý výkon Nový PistenBully 600

Vyvinutý v úzkej spolupráci s našimi zákazníkmi. A nabitý patentmi našich inžinierov. Lepšia stúpacosť. Väčšia tlačná sila. Nižšia hmotnosť a výrazne nižšia hlučnosť. Vyladený na maximálnu hospodárnosť. Stroj, ktorý spoľahlivo zvládne každú úlohu. Šetrnejší k životnému prostrediu ako všetky ostatné: nový PistenBully 600, ako prvé vozidlo na úpravu lyžiarskych svahov na svete, spĺňa emisnú normu Euro 5.

Posuňte úpravu svahov na vyššiu úroveň: LEVEL RED.

www.level-red.com

Prednosti výrobku vo svojej triede :

Veľmi ľahký stroj s najvyššou svahovou dostupnosťou

Mimoriadne tichý a čistý motor (emisná norma Euro 5)

Vynikajúci pomer výkonu k hmotnosti

Veľké úžitkové zaťaženie

Intuitívne a veľmi komfortné ovládanie

Spoločlivý navijak

LEITWOLF **UNIKÁTNY** Z KAŽDÉHO HLÁDISKA



ÚSPEŠNÝ UŽ DESAŤROČIA -

IL LEITWOLF nie je športové snežné vozidlo iba kvôli svojmu dizajnu. 530 PS (390 kW) a **naviják AUTOMATIC** s ťažnou silou 4,5 t hovorí samo za seba. Výnimočný výkon upraveného povrchu vozidla LEITWOLF je založený na 4,5 m šírke pásov.

Vďaka svetovému unikátu - **paralelnému premiestňovaniu** frézy POWER a výbornej stúpavosti zaručuje LEITWOLF dokonalú dráhu v akomkoľvek prostredí. LEITWOLF je jednotkou vo svojej triede nie len kvôli svojim výkonom, ale aj vďaka nízkej spotrebe.

prinoth.com

Prinoth