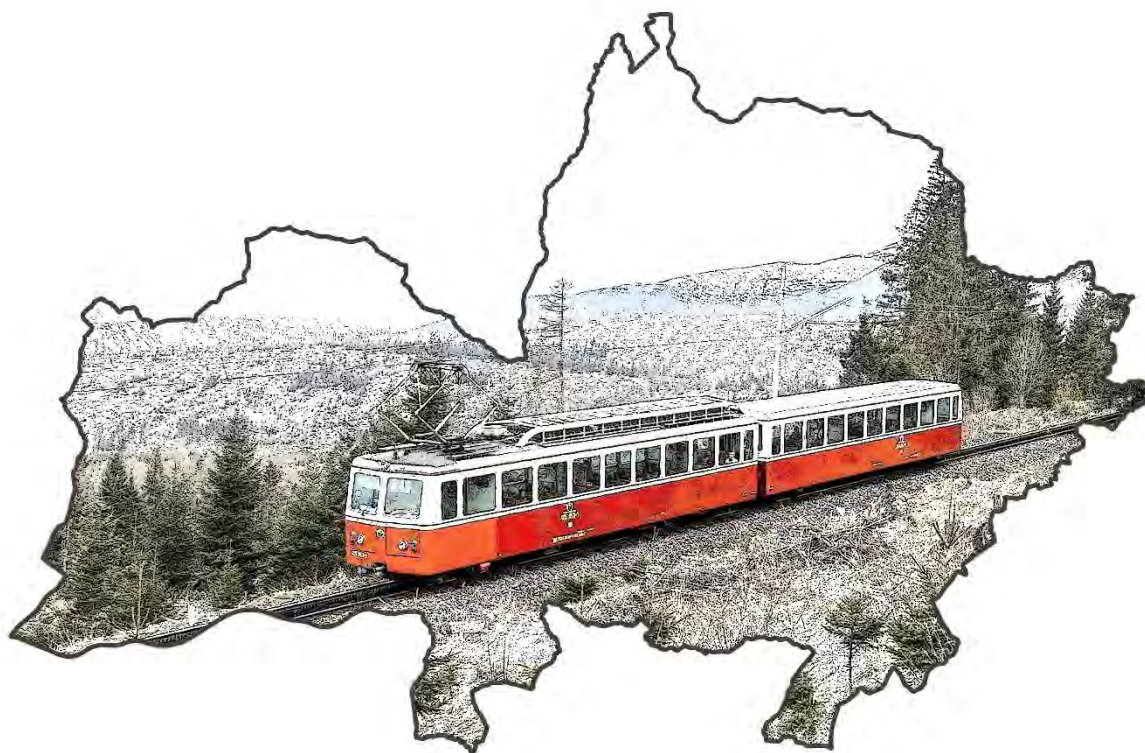


PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY REGIÓNU VYSOKÉ TATRY

I. ETAPA

ZBER DÁT A ANALÝZA



Spracovali: Ing. Jan Kašík
Ing. Dávid Jaš
Ing. Karel Steiner
Ing. Veronika Murinová
Ing. Zdeněk Rogalewicz

NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.

Obsah

Zoznam obrázkov	7
Zoznam grafov.....	9
Zoznam tabuliek.....	11
Zoznam použitých skratiek.....	14
Zoznam príloh	16
1 Identifikačné údaje projektu	17
2 Úvod	18
2.1 Detail zadania	18
2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM RVT	18
2.3 Plán a postup vypracovania PUM RVT.....	19
2.3.1 Hlavné navrhované časové míľniky práce na projekte	19
2.3.2 Schémy dokumentov jednotlivých fáz	20
2.4 Formulácia vízie a cieľov.....	21
3 Vymedzenie a analýza prostredia.....	24
3.1 Riešené územie.....	24
3.2 Centrá osídlenia.....	25
3.3 Rozvojové osi.....	25
3.4 Dopravné osi.....	26
3.5 Turistický potenciál regiónu	27
3.5.1 Rekreačné krajinné celky	27
3.5.2 Okresy Tatranského regiónu CR.....	28
4 Analýza dostupných podkladov.....	29
4.1 Európska legislatíva	29
4.1.1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007	29
4.1.2 Uznesenie Európskeho parlamentu (2010/2235(INI))	29
4.1.3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EU	29
4.2 Európske strategické dokumenty	30
4.2.1 Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru	30
4.2.2 Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu	30
4.2.3 Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu	31
4.2.4 Európsky ekologický dohovor	31
4.2.5 Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050	32
4.2.6 Agenda 2030	33
4.2.7 Európska zelená dohoda (European Green Deal)	33
4.2.8 Zelená kniha.....	33
4.2.9 Usmernenie EÚ o fyzickej aktivite (október 2018).....	33
4.3 Slovenské národné strategické dokumenty	33
4.3.1 Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030.....	33
4.3.1 Partnerská dohoda SR na roky 2021 – 2027	34
4.3.2 Program Slovensko 2021-2027	34
4.3.3 Plán dopravnej obslužnosti (pre železničnú osobnú dopravu)	34
4.3.4 Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.....	37
4.3.5 Prioritizácia a harmonogramy projektov cestnej a železničnej infraštruktúry	37
4.3.6 Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky.....	37
4.3.7 Národný investičný plán SR na roky 2015 – 2030	37
4.3.8 Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska.....	38
4.3.9 Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy.....	38
4.3.10 Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021 – 2030	39
4.3.11 Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2021 – 2030	39



4.3.12	Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025	40
4.3.13	Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011	41
4.4	Regionálne strategické dokumenty	43
4.4.1	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja 2021 – 2030..	43
4.4.2	Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja	44
4.4.3	Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja	47
4.4.4	Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji	51
4.5	Územno-plánovacia dokumentácia	53
4.5.1	Územný plán Prešovského samosprávneho kraja	53
4.5.2	Územný plán mesta Vysoké Tatry	57
4.5.3	Územný plán obce Štrba	60
4.5.4	Územný plán obce Ždiar	63
4.5.5	Územný plán obce Tatranská Javorina	64
4.5.6	Územný plán obce Pribylina	65
4.5.7	Súhrn zámerov z územných plánov obcí v regióne	66
4.6	Lokálne strategické dokumenty	69
4.6.1	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Vysoké Tatry na roky 2020 – 2027	69
4.6.2	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Štrba 2015 – 2023	70
4.6.3	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Ždiar 2015 – 2022	71
4.6.4	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Pribylina	72
4.7	Analýza prebiehajúcich a pripravovaných zámerov stavieb a projektov	72
4.7.1	Cestná doprava	72
4.7.2	Železničná doprava	75
4.7.3	Cyklistická doprava	77
5	Participácia a komunikácia	78
5.1	Nástroje a postupy plánovania udržateľnej mobility	78
5.1.1	Participatívny prístup	79
5.1.2	Politická podpora procesu riešenia mobility	81
5.1.3	Personálne zabezpečenie	81
5.2	Komunikácia procesu tvorby a implementácie PUM – komunikačná stratégia	81
5.2.1	Charakteristika projektu z pohľadu komunikačnej stratégie	81
5.2.2	Cieľové skupiny	82
5.2.3	Komunikačné nástroje	83
5.3	Spôsoby a systém komunikácie voči jednotlivým cieľovým skupinám	86
5.3.1	Komunikácia s politikmi a poslancami	86
5.3.2	Komunikácia s pracovníkmi úradu Mesta Vysoké Tatry a ďalších obcí v regióne	87
5.3.3	Komunikácia s organizáciami spojenými s mobilitou	87
5.3.4	Komunikácia s významnými zamestnávateľmi v regióne	87
5.3.5	Komunikácia s primátorom mesta Vysoké Tatry a starostami obcí	87
5.3.6	Komunikácia s verejnosťou – propagácia projektu	88
5.4	Komunikácia po schválení PUM a počas jeho implementácie	88
5.4.1	Cesty a cestná doprava, infraštruktúra	89
5.4.2	Autobusová doprava	89
5.4.3	Železničná doprava	90
5.4.4	Integrovaný dopravný systém (IDS)	90
5.4.5	Nemotorová doprava	91
5.4.6	Statická doprava, verejný priestor	92
5.4.7	Aktívna a ekologická mobilita	92
5.4.8	Zhrnutie komunikačnej stratégie počas implementačnej fázy projektu	92

5.5	Dotazníky pre PUM RVT.....	95
5.5.1	Dotazník pre samosprávu.....	95
5.5.2	Dotazník pre obyvateľov.....	96
6	Demografia a sociálna štatistika, demografická analýza.....	120
6.1	Štatistické údaje.....	120
6.1.1	Vývoj počtu obyvateľstva.....	120
6.1.2	Index rastu/poklesu obyvateľstva.....	121
6.1.3	Štruktúra obyvateľstva podľa hlavných vekových skupín.....	122
6.1.4	Indexy vekového zloženia.....	123
6.1.5	Národnosť.....	124
6.1.6	Vzdelávanie.....	125
6.1.7	Ekonomická aktivita.....	125
6.2	Demografická analýza.....	126
7	Ochrana prírody a klimatických podmienok.....	127
7.1	Legislatíva.....	127
7.2	Stupne ochrany prírody, chránené územia, ochranné pásma.....	128
7.3	Klimatické podmienky, ochranné pásma.....	129
7.4	Inštitucionálne zastrešenie ochrany prírody a klimatických podmienok.....	130
7.4.1	Orgány ochrany prírody.....	130
7.4.2	Inštitúcie ochrany klimatických podmienok.....	130
7.5	Ochrana prírody v riešenom území.....	131
7.6	Zonácia Tatranského národného parku.....	132
7.7	Pohyb v Tatranskom národnom parku.....	133
7.7.1	Pravidlá pohybu.....	133
7.7.2	Dôsledky pravidiel pohybu.....	134
7.8	SWOT analýza ochrany prírody a pohybu v chránených územiach.....	138
8	Analýza cestovného ruchu a turistiky.....	141
8.1	Počet obyvateľov sídel jadrového územia.....	141
8.2	Kapacita ubytovacích zariadení.....	142
8.3	Návštevnosť.....	143
8.4	Nástupné body turistických trás.....	147
8.5	Cestovný ruch a mobilita.....	148
8.6	Limity rozvoja cestovného ruchu.....	150
8.7	SWOT analýza cestovného ruchu.....	151
9	Analýzy dopravy.....	152
9.1	Charakteristika dopytu po mobilite.....	152
9.1.1	Jadrové územie.....	152
9.1.2	Vstupné územie.....	153
9.2	Cestná doprava.....	154
9.2.1	Infraštruktúra cestnej dopravy.....	154
9.2.2	Účel využitia ciest.....	163
9.2.3	Obmedzenia na cestnej sieti.....	164
9.2.4	Inštitucionálne zaistenie prevádzkovania cestnej siete.....	165
9.2.5	Stavebný stav komunikácií a kritické body na sieti.....	166
9.2.6	Nehodovosť.....	167
9.2.7	Dopravné prieskumy.....	168
9.2.8	SWOT analýza cestnej dopravy.....	196
9.3	Verejná osobná doprava.....	197
9.3.1	Historický kontext.....	197
9.3.2	Organizovanie systému verejnej dopravy.....	198
9.3.3	Infraštruktúra verejnej dopravy.....	199
9.3.4	Železničná doprava.....	199

9.3.5	Prímestská autobusová doprava.....	232
9.3.6	Súbeh železničnej a prímestskej autobusovej dopravy	245
9.3.7	Lanová doprava.....	247
9.3.8	Terminály, zastávky a stanice	248
9.3.9	Dostupnosť verejnej dopravy	256
9.3.10	Integrovaný dopravný systém IDS Východ	260
9.3.11	SWOT analýza verejnej dopravy	265
9.4	Zdieľaná mobilita	267
9.4.1	Systémy zdieľanej mobility v regióne	267
9.4.2	SWOT analýza zdieľanej mobility.....	268
9.5	Statická doprava	269
9.5.1	Nedostatky a problémové oblasti.....	269
9.5.2	Parkoviská v jadrovom území	270
9.5.3	Parkoviská s väzbou na verejnú dopravu.....	274
9.5.4	Regulácia parkovania	276
9.5.5	Prieskumy statickej dopravy	277
9.5.6	Analýza možností riešenia problémov	280
9.5.7	SWOT analýza statickej dopravy	283
9.6	Cyklistická doprava	284
9.6.1	Infraštruktúra, základné parametre.....	284
9.6.2	Správa a údržba cyklotrás	285
9.6.3	Spôsob vedenia cyklistov	288
9.6.4	Funkcie cyklistickej dopravy.....	290
9.6.5	Systém značenia cyklotrás	291
9.6.6	Analýza existujúcich trás a prepojení.....	295
9.6.7	Analýza projektovej pripravenosti rozvoja trás	297
9.6.8	Cyklistika v prepojení na verejnú dopravu.....	298
9.6.9	Cezhraničná doprava do Poľska	299
9.6.10	Ochrana/bezpečnosť.....	300
9.6.11	SWOT analýza cyklistickej dopravy	302
9.7	Pešia doprava	303
9.7.1	Údaje o chodcoch	304
9.7.2	Infraštruktúra – intravilány	307
9.7.3	Infraštruktúra – extravilány	308
9.7.4	Pešia turistika.....	309
9.7.5	Ochrana/bezpečnosť.....	309
9.7.6	Prístupnosť infraštruktúry, bezbariérovosť.....	311
9.7.7	Ostatné základné kvantitatívne a kvalitatívne ukazovatele.....	311
9.7.8	SWOT analýza pešej dopravy	311
9.8	Letecká doprava	313
9.8.1	Infraštruktúra leteckej dopravy	313
9.8.2	Prevádzka leteckej dopravy	313
9.8.3	Dopravné výkony v leteckej doprave.....	314
9.8.4	SWOT analýza leteckej dopravy.....	315
9.9	Nákladná doprava a kombinovaná doprava.....	316
9.9.1	Železničná nákladná doprava.....	316
9.9.2	Cestná nákladná doprava.....	316
9.9.3	SWOT analýza nákladnej a kombinovanej dopravy	316
9.10	Organizácia a riadenie premávky, informačné a dopravné telematické systémy	317
10	Verejný priestor	319
10.1	Kvalitný verejný priestor.....	319
10.2	Verejný priestor v sídlach v regióne	320

10.3	Možnosti rozvoja verejných priestorov a priestranstiev	323
10.4	SWOT analýza verejného priestoru	325
11	Dopravné modelovanie.....	326
11.1	Model dopytu	326
11.1.1	Definovanie dopravno-urbanistických okrskov (zón)	326
11.1.2	Definovanie vonkajších zón	327
11.2	Model ponuky.....	327
11.2.1	Ponuka verejnej dopravy	328
11.3	Prepojenie dopytu a ponuky	328
11.4	Model osobnej dopravy.....	329
11.4.1	Vznik ciest	329
11.4.2	Distribúcia ciest.....	329
11.4.3	Voľba dopravného prostriedku.....	329
11.4.4	Pridelenie na sieť	329
11.5	Model nákladnej dopravy.....	330
12	Situačná analýza.....	331
12.1	Poslanie regiónu Vysokých Tatier v rozmere Slovenska a strednej Európy.....	331
12.2	Možnosti rozvoja Vysokých Tatier v kontexte Slovenskej republiky	331
12.3	Vysoké Tatry a turistický ruch.....	332
12.4	Vnútorne sily Vysokých Tatier	333
12.5	SWOT analýza regiónu.....	333
12.6	Ďalší postup a čo to znamená pre mobilitu a dopravu	333
13	Zhrnutie I. etapy PUM RVT.....	334



Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Typ územia z pohľadu PUM regiónu Vysoké Tatry	24
Obrázok 2	Regióny cestovného ruchu v PSK	27
Obrázok 3	Európsky ekologický dohovor	32
Obrázok 4	Nadmerné zaťaženie hlukom – PSK, zdroj VÚC PSK.....	45
Obrázok 5	Hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy PSK, zdroj: GDI PSK	46
Obrázok 6	Hierarchia a štruktúra rozvojových koridorov - železničná doprava, zdroj: KURS 2011	46
Obrázok 7	Cyklokoridory v PSK	47
Obrázok 8	Členenie úsekov cesty II/537 – Projekt Tatry.....	74
Obrázok 9	Tatranský národný park a územie regiónu Vysoké Tatry	128
Obrázok 10	Mapa pôsobnosti orgánov ochrany prírody	131
Obrázok 11	Sezónne uzavreté pešie turistické chodníky	134
Obrázok 12	Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Vyšné Hágy)	136
Obrázok 13	Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Starého Smokovca).....	136
Obrázok 14	Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Tatranskej Lomnice)	137
Obrázok 15	Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Ždiaru)	137
Obrázok 16	Legálne nepoužiteľné komunikácie pre cyklistov	138
Obrázok 17	Nástupné body turistických trás	148
Obrázok 18	Cestná sieť v regióne Vysoké Tatry	156
Obrázok 19	Zákaz jazdy nákladnej dopravy na cestnej sieti v regióne Vysoké Tatry	165
Obrázok 20	Prehľadná mapa sledovaných profilov.....	168
Obrázok 21	Umiestnenie ASD na profile č. 1 v Novej Polianke.....	170
Obrázok 22	Umiestnenie ASD na profile č. 2 v blízkosti Dolného Smokovca.....	171
Obrázok 23	Umiestnenie ASD na profile č. 3 v Tatranskej Lesnej.....	172
Obrázok 24	Umiestnenie ASD na profile č. 4 v Tatranských Matliaroch.....	173
Obrázok 25	Umiestnenie ASD na profile č. 5 pod Tatranskou Lomnicou.....	174
Obrázok 26	Situovanie stanovišť smerového prieskumu	177
Obrázok 27	Schéma smerovania sledovaných dopravných tokov vozidiel – stanovišťa 1-4.....	177
Obrázok 28	Schéma smerovania sledovaných dopravných tokov vozidiel – stanovišťa 5-8.....	178
Obrázok 29	Schéma smerovania sledovaných dopravných tokov vozidiel – stanovišťa 9-12.....	178
Obrázok 30	Práca brigádnikov na stanovišti č. 10 na ceste III/3077 medzi Lendakom a T. Kotlinou.....	180
Obrázok 31	Obmedzenie hmotnosti vozidiel na moste na ceste III/3078 v Lysej Poľane.....	181
Obrázok 32	Najvýznamnejšie tranzitné vzťahy v území.....	190
Obrázok 33	Vonkajšia a vnútorná doprava na území regiónu Vysoké Tatry – osobné automobily.....	191
Obrázok 34	Sledované profily 1-3 smerového dopravného prieskumu UNIZA v Starom Smokovci	194
Obrázok 35	Sledované profily 4-6 smerového dopravného prieskumu UNIZA v Tatranskej Lomnici.....	194
Obrázok 36	Systém vlakovej dopravy v regióne Vysoké Tatry (zdroj: Wikipedia)	200
Obrázok 37	Počet vlakov na železničnej sieti v regióne Vysoké Tatry	204
Obrázok 38	Linky prímestskej autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry (jadrové a vstupné územie) .	237
Obrázok 39	Železničné stanice a zastávky v regióne Vysoké Tatry	248
Obrázok 40	Zastávky prímestskej autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry	249
Obrázok 41	Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Štrbské Pleso, Popradské Pleso, Vyšné Hágy a Nová Polianka	256
Obrázok 42	Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – centrálna časť jadrového územia a N. Lesná..	256
Obrázok 43	Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Tat. Lesná, Stará Lesná a Tat. Lomnica	257
Obrázok 44	Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Tatranská Štrba	257
Obrázok 45	Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Veľká Lomnica a Huncovce.....	258
Obrázok 46	Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Veľký Slavkov.....	258
Obrázok 47	Dostupnosť zastávok PAD do 500 m – Ždiar	259
Obrázok 48	Tarifné zóny IDS Východ v oblasti Vysokých Tatier a okolia	262
Obrázok 49	Možnosti parkovania v Tatranskej Lomnici.....	272

Obrázok 50	Možnosti parkovania v Novom a Starom Smokovci	273
Obrázok 51	Možnosti parkovania na Štrbskom Plese	273
Obrázok 52	Regulácia parkovania v blízkosti zdravotníckeho zariadenia v Starom Smokovci.....	276
Obrázok 53	Nedostatky v regulácii parkovania	277
Obrázok 54	Navrhované záchytné parkoviská v blízkosti zastávok TEŽ pod Starým Smokovcom	281
Obrázok 55	Elektronická tabuľa s informáciami o disponibilite parkovísk – cesta II/534 (príjazd do Starého Smokovca od Popradu)	282
Obrázok 56	Mapa značených cykloturistických trás v regióne Vysoké Tatry	288
Obrázok 57	Maľovaná tvarovaná cykloznačka	293
Obrázok 58	Veľká a malá cyklosmerovka	293
Obrázok 59	Doplnková cyklosmerovka	293
Obrázok 60	Existujúca cyklistická infraštruktúra na území regiónu Vysoké Tatry	295
Obrázok 61	Úsek cesty II/537 posudzovaný na možnosť zriadenia cyklistických pruhov	297
Obrázok 62	Dostupnosť železničných staníc bicyklom do vzdialenosti 5 km	298
Obrázok 63	Potenciálne cezhraničné cyklistické väzby – hraničné priechody	300
Obrázok 64	Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Štrbského Pleša a jeho okolí.....	304
Obrázok 65	Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Vyšných Hágov (vpravo) a Tatranskej Polianky (vľavo) a ich okolí	305
Obrázok 66	Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Starého Smokovca.....	305
Obrázok 67	Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Tatranskej Lomnice a jej okolí	306
Obrázok 68	Heatmapa pohybu chodcov v Ždiari a okolí.....	306
Obrázok 69	Heatmapa pohybu chodcov v Tatranskej Javorine a okolí.....	307
Obrázok 70	Absentujúce kvalitnejšie stavebné vyhotovenie obytnej zóny v Tatranskej Lomnici	308
Obrázok 71	Turistické trasy na území regiónu Vysoké Tatry	309
Obrázok 72	Bariéry na prirodzených peších trasách (koľajnice, kvetináče).....	321
Obrázok 73	Parkovanie dominujúce verejnému priestoru	322
Obrázok 74	Závora ako bariéra na prirodzenej pešej trase	323
Obrázok 75	Zónová štruktúra dopravného modelu	326
Obrázok 76	Komunikačná sieť dopravného modelu	327
Obrázok 77	Železničné a autobusové zastávky v dopravnom modeli.....	328
Obrázok 78	Kvalita kalibrácie zaťaženia siete osobnými automobilmi	330
Obrázok 79	Kvalita kalibrácie zaťaženia siete nákladnými automobilmi	330

Zoznam grafov

Graf 1	Podiel odpovedí od respondentov z jednotlivých sídel na celkovom počte odpovedí.....	97
Graf 2	Veková kategória respondentov.....	98
Graf 3	Ekonomická aktivita respondentov	98
Graf 4	Trvanie typickej dennej cesty	98
Graf 5	Najčastejšie používané prostriedky na typickej dennej ceste	99
Graf 6	Intenzita využívania verejnej dopravy	99
Graf 7	Hodnotenie kvality železničnej a autobusovej dopravy (školská stupnica).....	100
Graf 8	Najčastejší spôsob úhrady cestovného v prostriedkoch verejnej dopravy	100
Graf 9	Najčastejšie používané druhy verejnej dopravy	101
Graf 10	Najčastejšie dôvody používania verejnej dopravy	101
Graf 11	Najčastejšie dôvody nepoužívania verejnej dopravy	101
Graf 12	Motivačné faktory k väčšiemu využívaniu verejnej dopravy	102
Graf 13	Minimálny požadovaný interval spojov verejnej dopravy počas a mimo turistickej sezóny	103
Graf 14	Využívanie bicykla	105
Graf 15	Účel využívania bicykla	105
Graf 16	Najčastejšie dôvody pravidelného nevyužívania bicykla.....	106
Graf 17	Motivačné faktory k väčšiemu využívaniu bicykla.....	106
Graf 18	Najčastejšie účely využívania pešieho presunu.....	108
Graf 19	Sprístupnenie peších trás v okolí horských osád a v prepojení do podhoria – názor respondentov	109
Graf 20	Využívanie taxislužby na prepravu v regióne Vysoké Tatry.....	110
Graf 21	Preferencia zavedenia systémov zdieľanej mobility	110
Graf 22	Potenciálne účely využívania systémov zdieľanej mobility	111
Graf 23	Potenciál využívania zdieľaných služieb prepojených s verejnou dopravou.....	111
Graf 24	Disponibilita domácností automobilom	112
Graf 25	Pohon automobilov.....	112
Graf 26	Frekvencia využívania automobilu	112
Graf 27	Vnímané problémy v súvislosti s jednodňovou návštevnosťou počas atraktívnych dní	113
Graf 28	Okolnosti pre zvýšenú ochotu obmedziť používanie automobilu	113
Graf 29	Okolnosti pre zvýšenú ochotu vymeniť klasické auto za elektromobil	114
Graf 30	Spôsob parkovania rezidentov v mieste bydliska.....	114
Graf 31	Hľadanie parkovania v mieste bydliska	115
Graf 32	Respondenti pociťujúci problémy s parkovaním pri bydlisku v dôsledku parkovania turistov	115
Graf 33	Názor na povinnosť parkovania automobilu v podhorí na záchytných parkoviskách	116
Graf 34	Názor na zmysluplnosť cieľa odľahčovať horské osady od parkovania	116
Graf 35	Názor na smerovanie zdrojov z ekologickej parkovacej politiky jednodňovej návštevnosti samosprávam a národnému parku	117
Graf 36	Názor na zavedenie rezidenčného parkovania v sídliskových lokalitách	117
Graf 37	Prvky upokojujúce dopravu vítané respondentmi.....	118
Graf 38	Vývoj počtu obyvateľov v riešenom území za posledných 10 rokov.....	121
Graf 39	Medziročný úbytok obyvateľov v riešenom území	121
Graf 40	Vývoj počtu obyvateľov v hlavných vekových skupinách a index vitality.....	123
Graf 41	Sezónnosť využitia ubytovacej kapacity v meste Vysoké Tatry – obsadenosť lôžok, rok 2019.....	146
Graf 42	Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 1 počas celkovej doby merania	170
Graf 43	Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 2 počas celkovej doby merania	171
Graf 44	Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 3 počas celkovej doby merania	172
Graf 45	Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 4 počas celkovej doby merania	173
Graf 46	Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 5 počas celkovej doby merania.....	174
Graf 47	Porovnanie nedeľných intenzít dopravy	175
Graf 48	Skladba dopravného prúdu súhrnne na všetkých profiloch.....	184

Graf 49	Variácia dopravy v deň konania smerového dopravného prieskumu	184
Graf 50	Podiel typov ciest	188
Graf 51	Výjazdy z územia cez jednotlivé stanovištia (zdrojová doprava).....	188
Graf 52	Príjazdy do územia cez jednotlivé stanovištia (cieľová doprava)	189
Graf 53	Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v pracovný deň.....	211
Graf 54	Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v pracovný deň.....	212
Graf 55	Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v sobotu	213
Graf 56	Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v sobotu	214
Graf 57	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v pracovný deň.....	215
Graf 58	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v pracovný deň.....	216
Graf 59	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v sobotu	216
Graf 60	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v sobotu	217
Graf 61	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom v pracovný deň	218
Graf 62	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom v pracovný deň	219
Graf 63	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom vo víkendový deň.....	220
Graf 64	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom vo víkendový deň.....	221
Graf 65	Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň	222
Graf 66	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom v pracovný deň	223
Graf 67	Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou vo víkendový deň.....	223
Graf 68	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom vo víkendový deň.....	224
Graf 69	Pohyb cestujúcich medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň	225
Graf 70	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Studeným Potokom v pracovný deň	225
Graf 71	Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom v pracovný deň.....	226
Graf 72	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou v pracovný deň.....	227
Graf 73	Pohyb cestujúcich medzi Plavčom a Popradom v sobotu	228
Graf 74	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Plavčom v sobotu	229
Graf 75	Skladba cestujúcich na linkách PAD v jadrovom území.....	243
Graf 76	Rozdelenie percent cyklistov v závislosti na odjazdenú vzdialenosť za jednu cestu	290

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Infraštruktúrne opatrenia na tratiach v regióne Vysoké Tatry navrhnuté PDO Slovenska	36
Tabuľka 2	Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021-2025	40
Tabuľka 3	Zámery z územných plánov dotknutých obcí	67
Tabuľka 4	Pripravované zámery na cestách I. triedy v regióne Vysoké Tatry (SSC)	72
Tabuľka 5	Pripravované zámery na cestách II. triedy v regióne Vysoké Tatry (SÚC PSK)	73
Tabuľka 6	Varianty riešenia obchvatu Starého Smokovca podľa technickej štúdie	75
Tabuľka 7	Zámery na železničných tratiach v regióne Vysoké Tatry (ŽSR)	75
Tabuľka 8	Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility...	78
Tabuľka 9	Podiel odpovedí od respondentov z jednotlivých sídel na celkovom počte odpovedí	96
Tabuľka 10	Podiel odpovedí od respondentov z miestnych častí Vysokých Tatier a Štrby na celkovom počte odpovedí	97
Tabuľka 11	Počet a štruktúra obyvateľov podľa pohlavia v jadrovom území za posledných 10 rokov	120
Tabuľka 12	Index rastu obyvateľstva v jednotlivých územných celkoch riešeného územia v rokoch 1993 – 2021	122
Tabuľka 13	Štruktúra obyvateľstva podľa vekových skupín (0-14, 15-64, 65+ rokov) v roku 2021	122
Tabuľka 14	Indexy vekového zloženia v riešenej oblasti	123
Tabuľka 15	Indexy vekového zloženia pre jednotlivé obce v riešenej oblasti	124
Tabuľka 16	Podiel národnosti v jednotlivých obciach v riešenej oblasti	124
Tabuľka 17	Podiel obyvateľov s jednotlivými typmi ukončeného vzdelania v jednotlivých obciach v riešenej oblasti	125
Tabuľka 18	Podiel typov ekonomickej aktivity obyvateľov v jednotlivých obciach v riešenej oblasti	125
Tabuľka 19	Typy chránených území a platný stupeň ochrany prírody	128
Tabuľka 20	Pravidlá pohybu v územiach s II. až V. stupňom ochrany prírody	133
Tabuľka 21	Počet obyvateľov a počet domácností v sídlach jadrového územia	141
Tabuľka 22	Kapacita ubytovacích zariadení v sídlach jadrového a vstupného územia (rok 2021)	142
Tabuľka 23	Počet lôžok v mestských častiach mesta Vysoké Tatry	142
Tabuľka 24	Počet návštevníkov v sídlach jadrového a vstupného územia (rok 2021)	143
Tabuľka 25	Počet návštevníkov ubytovacích zariadení, počet prenocovaní a trendy v jednotlivých územných oblastiach pre roky 2015-2022	144
Tabuľka 26	Priemerná dĺžka pobytu v RVT OOCR a zvyšku okresu Poprad v období 2015-2022	145
Tabuľka 27	Počty prenocovaní v OOCR RVT po mesiacoch – rok 2019	146
Tabuľka 28	Čisté využitie kapacít ubytovacích zariadení v jadrovom a vstupnom území (rok 2019)	147
Tabuľka 29	Cesty na území regiónu Vysoké Tatry (zdroj: SÚC PSK, CDB)	154
Tabuľka 30	Diaľnice v regióne Vysoké Tatry	154
Tabuľka 31	Cesty I. triedy v regióne Vysoké Tatry	154
Tabuľka 32	Cesty II. triedy v regióne Vysoké Tatry	155
Tabuľka 33	Cesty III. triedy v regióne Vysoké Tatry	155
Tabuľka 34	Špecifikácia meracieho prístroja ASD	169
Tabuľka 35	Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 1	170
Tabuľka 36	Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 2	171
Tabuľka 37	Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 3	172
Tabuľka 38	Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 4	173
Tabuľka 39	Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 5	174
Tabuľka 40	Zhrnutie výsledkov profilového dopravného prieskumu	175
Tabuľka 41	Intenzity dopravy na profiloch za časový interval 14:00 – 18:00 – vjazdy do územia	182
Tabuľka 42	Intenzity dopravy na profiloch za časový interval 14:00 – 18:00 – výjazdy z územia	183
Tabuľka 43	Skladba dopravných prúdov na jednotlivých stanovištiach	183
Tabuľka 44	Matica prepravných vzťahov – všetky vozidlá za 4 hodiny záznamu	185
Tabuľka 45	Prepočítaná matica prepravných vzťahov – všetky vozidlá, 1-hod. odjazdová špička	186
Tabuľka 46	Matica prepravných vzťahov – všetky tranzitujúce vozidlá za 4 hodiny záznamu	186

Tabuľka 47	Prepočítaná matica prepravných vzťahov – všetky tranzitujúce vozidlá v odjazdovej špičkovej hodine	186
Tabuľka 48	Matica prepravných vzťahov – nákladné vozidlá za 4 hodiny záznamu	187
Tabuľka 49	Prepočítaná matica prepravných vzťahov – nákladné vozidlá, 1-hod. odjazdová špička	187
Tabuľka 50	Podiel tranzitnej dopravy na profiloch na hranici sledovaného územia	189
Tabuľka 51	Najvýznamnejšie tranzitné vzťahy v jadrovom území	190
Tabuľka 52	Výstupy zo smerového dopravného prieskumu Žilinskej univerzity	194
Tabuľka 53	Štruktúra motorových jednotiek a vozňov radených na tratiach v RVT	202
Tabuľka 54	Možnosti vybavenia cestujúcich u dopravcu ZSSK	203
Tabuľka 55	Vlaky na traťovom úseku Košice – Štrba	205
Tabuľka 56	Vlaky na traťovom úseku Košice – Štrba – nočné vlaky	207
Tabuľka 57	Vlaky na traťovom úseku Štrba – Štrbské Pleso	207
Tabuľka 58	Vlaky na traťovom úseku Poprad Tatry – Štrbské Pleso	208
Tabuľka 59	Vlaky na traťovom úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	208
Tabuľka 60	Vlaky na traťovom úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica	209
Tabuľka 61	Vlaky na traťovom úseku Poprad-Tatry – Plaveč	209
Tabuľka 62	Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v pracovný deň	211
Tabuľka 63	Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v pracovný deň	212
Tabuľka 64	Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v sobotu	213
Tabuľka 65	Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v sobotu	214
Tabuľka 66	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v pracovný deň	215
Tabuľka 67	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v pracovný deň	215
Tabuľka 68	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v sobotu	216
Tabuľka 69	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v sobotu	216
Tabuľka 70	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom v pracovný deň	217
Tabuľka 71	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom v pracovný deň	218
Tabuľka 72	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom vo víkendový deň	220
Tabuľka 73	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom vo víkendový deň	221
Tabuľka 74	Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň	222
Tabuľka 75	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom v pracovný deň	222
Tabuľka 76	Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou vo víkendový deň	223
Tabuľka 77	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom vo víkendový deň	224
Tabuľka 78	Pohyb cestujúcich medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň	225
Tabuľka 79	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Studeným Potokom v pracovný deň	225
Tabuľka 80	Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom v pracovný deň	226
Tabuľka 81	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou v pracovný deň	227
Tabuľka 82	Pohyb cestujúcich medzi Plavčom a Popradom v sobotu	228
Tabuľka 83	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Plavčom v sobotu	229
Tabuľka 84	Dopravcovia v autobusovej doprave na území regiónu Vysoké Tatry	232
Tabuľka 85	Vozovne a garáže zmluvných autobusových dopravcov Prešovského kraja	233
Tabuľka 86	Možnosti vybavenia cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave	233
Tabuľka 87	Linky prímestskej autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry	234
Tabuľka 88	Linky prímestskej autobusovej dopravy ostatných dopravcov	237
Tabuľka 89	Počet cestujúcich v PAD na jednotlivých reláciách v apríli a v auguste	238
Tabuľka 90	Osobné lanové dráhy na území regiónu Vysoké Tatry	247
Tabuľka 91	Železničné stanice a zastávky v regióne Vysoké Tatry	248
Tabuľka 92	Prestupné uzly v území regiónu Vysoké Tatry	249
Tabuľka 93	Roztriedenie autobusových zastávok a staníc v jadrovom území a zastávok a staníc siete TEŽ OŽ do kategórií podľa frekvencie využitia	251
Tabuľka 94	Štandard vybavenia zastávok, staníc a uzlov (IDS Východ)	253
Tabuľka 95	Možnosti odstavovania automobilov a bicyklov v okolí uzlov VHD vo vstupnom území	274
Tabuľka 96	Vetva P1 kostrovej siete cyklistických trás PSK v regióne Vysoké Tatry	284

Tabuľka 97	Vetva P2 kostrovej siete cyklistických trás PSK v regióne Vysoké Tatry	285
Tabuľka 98	Značené cykloturistické trasy v regióne Vysoké Tatry a okolí.....	285
Tabuľka 99	Vedenie cyklistov v intraviláne obce (zdroj: TP 085)	288
Tabuľka 100	Výber typu vedenia cyklistov – intravilán (zdroj TP 085)	289
Tabuľka 101	Vedenie cyklistov mimo obce a v extraviláne (zdroj: TP 085).....	289
Tabuľka 102	Výber typu vedenia cyklistov – extravilán (zdroj TP 085)	289
Tabuľka 103	Smerové značky pre cyklistickú premávku	294
Tabuľka 104	Existujúca cyklistická infraštruktúra na území regiónu Vysoké Tatry	295
Tabuľka 105	Základné informácie o letisku Poprad-Tatry	313
Tabuľka 106	Obrat cestujúcich na letisku Poprad – Tatry	314
Tabuľka 107	Pohyby lietadiel na letisku Poprad – Tatry.....	314
Tabuľka 108	Počet prepravených cestujúcich podľa letísk.....	314
Tabuľka 109	Podiely prepravených cestujúcich na Slovensku podľa jednotlivých letísk [%]	315
Tabuľka 110	Počet pohybov lietadiel podľa letísk na Slovensku	315

Zoznam použitých skratiek

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
AS	autobusová stanica
ASD	automatický sčítač dopravy
CK	cestná komunikácia
CP	cestovný poriadok
CR	cestovný ruch
CSS	cestná svetelná signalizácia
CYK	cyklistická komunikácia
ČD	České dráhy
DIP	dopravno-inžinierske posúdenie
DN	dopravná nehoda
DSP	dokumentácia pre vydanie stavebného povolenia
DSPRS	dokumentácia pre vydanie stavebného povolenia v rozsahu realizácie stavby
DÚR	dokumentácia pre vydanie územného rozhodnutia
EC	EuroCity (typ vlaku)
EČV	evidenčné číslo vozidla
EGD	European Green Deal (Európska zelená dohoda)
EN	EuroNight (typ vlaku)
ERTMS	Európsky systém správy a riadenia železničnej dopravy
ETCS	Európsky systém zabezpečenia jazdy vlakov
GSM-R	globálny systém mobilnej komunikácie – železnice
GVD	grafikon verejnej dopravy
IC	InterCity (typ vlaku)
IDS	integrovaný dopravný systém
IKŽ MZ SR	Inšpektorát kúpeľov a zriadiel Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky
IROP	integrovaný regionálny operačný program
KE	Košice
KURS	konceptia územného rozvoja Slovenska
KVC HP	komplexné vybavenie cestujúcich – hlavný pokladník
KVC OP	komplexné vybavenie cestujúcich – osobný pokladník
ĽNA	ľahký nákladný automobil
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
MZ SR	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
ND	nákladná doprava
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
OA	osobné automobily
OOOR RVT	Oblasťná organizácia cestovného ruchu – Región Vysoké Tatry
Os	osobný vlak (typ vlaku)
OŽ	ozubnicová železnica
PD	pracovný deň
POO	Plán obnovy a odolnosti
POS terminál	Point-of-sale terminál (terminál na platbu kartou)

PP	Poprad
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PUM	plán udržateľnej mobility
R	rýchlik (typ vlaku)
REX	regionálny expres (typ vlaku)
RJ	RegioJet
RKC	rekreačné krajinné celky
RR	regionálny rýchlik (typ vlaku)
RVT	Región Vysoké Tatry
SAV	Slovenská akadémia vied
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SOŠ	stredná odborná škola
SSC	Slovenská správa ciest
STKP	spojnica temien koľajnicových pásov
SÚC PSK	Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
TANAP	Tatranský národný park
TEŽ	Tatranské elektrické železnice
TP	technické podmienky
TTP	tabuľky traťových pomerov
ŤNA	ťažký nákladný automobil
ÚHP	Útvar hodnota za peniaze
UMB BB	Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici
UNIZA	Žilinská univerzita v Žiline
ÚPN	územný plán
VZN	všeobecne záväzné nariadenie
Výh.	výhybňa
ZA	Žilina
ZaD	Zmeny a Doplnky
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽP	životné prostredie
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Zoznam príloh

- Príloha č. 1 Infraštruktúra železníc v regióne Vysoké Tatry
Príloha č. 2 Návrh rozsahu ciest s riadeným vjazdom vozidiel a záchytným parkovaním
Príloha č. 3 Návrhy v oblasti fyzickej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu

Elektronické prílohy:

- *Komplexné riešenie dopravy v regióne Vysoké Tatry s dôrazom na ekológiu a trvalo udržateľný rozvoj, Žilinská univerzita, 2018*
- *Smerovanie a limity rozvoja cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry v podmienkach udržateľného rozvoja, Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, 2022*
- *Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja, Žilinská univerzita v Žiline, 2020*
- *Štandardy kvality IDS Východ*
- *Manifest verejných priestorov, Metropolitný inštitút Bratislavy, 2020*
- *Pojďme zavést zónu setkávání i v Česku – koncepční návrh implementace sdíleného prostoru (zóny setkávání) jako nástroje zklidnění dopravy i zkvalitnění veřejných prostranství v podmínkách Česka, Novotný V., Hájek K., 2021*
- *Navrhování zón 30, Technické podmínky 218, Centrum dopravního výzkumu, 2010*
- *Navrhování obytných a pěších zón, Technické podmínky 103, Ministerstvo dopravy ČR, 2008*

Zoznam kartogramov dopravného modelu:

- | | |
|---|----------------------------|
| • Automobilová doprava - 2022 - bežný pracovný deň | 2022_0_IAD |
| • Verejná doprava - 2022 - bežný pracovný deň | 2022_0_VHD |
| • Automobilová doprava - 2022 – letná sezóna | 2022_LS_IAD |
| • Verejná doprava - 2022 – letná sezóna | 2022_LS_VHD |
| • Automobilová doprava - 2022 – zimná sezóna | 2022_ZS_IAD |
| • Verejná doprava - 2022 – zimná sezóna | 2022_ZS_VHD |
| • Automobilová doprava - BAU 2030 - bežný pracovný deň | 2030_BAU_0_IAD |
| • Verejná doprava - BAU 2030 - bežný pracovný deň | 2030_BAU_0_VHD |
| • Automobilová doprava - BAU 2030 – letná sezóna | 2030_BAU_LS_IAD |
| • Verejná doprava - BAU 2030 – letná sezóna | 2030_BAU_LS_VHD |
| • Automobilová doprava - BAU 2030 – zimná sezóna | 2030_BAU_ZS_IAD |
| • Verejná doprava - BAU 2030 – zimná sezóna | 2030_BAU_ZS_VHD |
| • Automobilová doprava - DOALL otvorená 2030 - bežný pracovný deň | 2030_DOALL_otvorena_0_IAD |
| • Verejná doprava - DOALL otvorená 2030 - bežný pracovný deň | 2030_DOALL_otvorena_0_VHD |
| • Automobilová doprava - DOALL otvorená 2030 – letná sezóna | 2030_DOALL_otvorena_LS_IAD |
| • Verejná doprava - DOALL otvorená 2030 – letná sezóna | 2030_DOALL_otvorena_LS_VHD |
| • Automobilová doprava - DOALL otvorená 2030 – zimná sezóna | 2030_DOALL_otvorena_ZS_IAD |
| • Verejná doprava - DOALL otvorená 2030 – zimná sezóna | 2030_DOALL_otvorena_ZS_VHD |
| • Automobilová doprava - DOALL uzavretá 2030 - bežný pracovný deň | 2030_DOALL_uzavreta_0_IAD |
| • Verejná doprava - DOALL uzavretá 2030 - bežný pracovný deň | 2030_DOALL_uzavreta_0_VHD |
| • Automobilová doprava - DOALL uzavretá 2030 – letná sezóna | 2030_DOALL_uzavreta_LS_IAD |
| • Verejná doprava - DOALL uzavretá 2030 – letná sezóna | 2030_DOALL_uzavreta_LS_VHD |
| • Automobilová doprava - DOALL uzavretá 2030 – zimná sezóna | 2030_DOALL_uzavreta_ZS_IAD |
| • Verejná doprava - DOALL uzavretá 2030 – zimná sezóna | 2030_DOALL_uzavreta_ZS_VHD |

1 Identifikačné údaje projektu

Objednávateľ: Prešovský samosprávny kraj
Námestie mieru 2
080 01 Prešov
Štatutárny orgán: predseda – PaedDr. Milan Majerský
IČO: 37870475, DIČ: 2021626332
Kontaktná osoba: Ing. Peter Hadbavný
Telefón: +421 911 155 730
E-mail: peter.hadbavny@vucpo.sk
Internetová adresa (URL): www.psk.sk

Zhotoviteľ: NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1
Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek
IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511
Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028
Kontaktná osoba: Ing. Karel Steiner
Telefón: +420 733 643 067
E-mail: karel.steiner@ndcon.cz
Internetová adresa (URL): www.ndcon.cz

Názov projektu: Aktualizácia Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja

Číslo z Registra zmlúv ÚPSK: 1220/2022/OD

Čas plnenia: 16. augusta 2022 – 16. júna 2023

2 Úvod

2.1 Detail zadania

Plán udržateľnej mobility regiónu Vysokých Tatier je autonómnou súčasťou Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja, respektíve jeho aktualizácie. Jeho spracovanie vychádza vo veľkej miere z pôvodného PUM PSK a jeho aktualizácie, s ktorou je spracúvaný súčasne. Pre jeho spracovanie sa uplatňuje európska metodika tvorby strategických dokumentov udržateľnej dopravy SUMP 2.0.

Podľa zadania a diskusií sprevádzajúcich začiatok prác je úlohou PUM RVT komplexné riešenie územia špecifického polycentrického regiónu Vysoké Tatry v rozsahu obcí Štrba, mesta Vysoké Tatry a obcí Ždiar, Tatranská Javorina a Pribylina, hoci tá leží v Žilinskom samosprávnom kraji. Spolu s týmto územím je nevyhnutné riešiť aj podhorie vyšpecifikované ďalej. Územie podhoria nebude riešené komplexne, bude riešené v kontexte riešenia regiónu Vysokých Tatier, keďže sa toto územie čoraz viac stáva zázemím pre turistov ale aj pracujúcich v službách cestovného ruchu v horských strediskách. V tomto území sa nebude riešiť dochádzka za prácou a vzdelaním do okresných miest a ďalších centier. Tá je riešená v rámci PUM PSK.

Plán udržateľnej mobility špecifického polycentrického regiónu Vysoké Tatry má byť nástrojom na dosiahnutie integrovanej, udržateľnej, ekologickej a inteligentnej dopravnej obsluhy špecifického subregiónu nachádzajúceho sa v národnom parku a s dominantným cestovným ruchom. Vypracovanie uvedeného dokumentu má vychádzať z poznania potrieb oprávnených užívateľských segmentov a má posilniť úlohu verejnej dopravy pri dopravnej obsluhu Vysokých Tatier, najmä pre krátkodobých turistov, a navrhnúť spôsob radenia ponuky statickej dopravy vrátane podávania informácií o voľných kapacitách na parkoviskách s využitím moderných informačných technológií rešpektujúc únosnosť a limity využívania prostredia pre napĺňanie stratégie trvalej udržateľnosti.

Vzhľadom na vyššie uvedené je potrebné pri vypracovaní plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry v rámci procesu aktualizácie PUM PSK rešpektovať nižšie uvedené skutočnosti pre zabezpečenie udržateľnej dopravy v polycentrickom regióne Vysoké Tatry:

- rešpektovanie nevyhnutných rozmerov udržateľnosti, a to najmä: dosiahnutie ekologickej environmentálnej ekonomickej a politickej udržateľnosti;
- zohľadnenie skutočnosti, že región Vysokých Tatier je polycentrickým regiónom;
- zavedenie ekologickej inteligentnej dopravy na podklade ekoservisnej infraštruktúry;
- vytvorenie multimodálneho integrovaného dopravného systému ako viacvrstvovej dopravnej obsluhy;
- potreba previazanosti verejnej hromadnej a turistickej dopravy;
- rešpektovanie základných úrovní dopravnej obsluhy regiónu Vysoké Tatry;
- presadzovanie medziregionálneho a medzinárodného prepojenia regiónu Vysoké Tatry;
- regulovanie využívania prístupových ciest do regiónu a cesty II/537 v situáciách kritického preťaženia parkovacích kapacít;
- rešpektovanie skutočnosti, že ide o dopravu v národnom parku.

2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM RVT

Hlavné ciele spracovania plánu udržateľnej mobility regiónu Vysokých Tatier vychádzajú zo samotného pomenovania dokumentu aj zo zadania. Nastolenie stavu udržateľnej mobility si žiada najsť rovnováhu medzi potrebami a požiadavkami bývajúcich a v regióne pracujúcich obyvateľov, zachovania vysoko hodnotného životného prostredia regiónu a potrebami a požiadavkami obyvateľov okolitých regiónov

a krajín, ktorí v tomto vysokohodnotnom území chcú nájsť rekreáciu alebo posilniť svoje zdravie prostredníctvom turistiky alebo služieb kúpeľníctva, pričom tieto aktivity predstavujú hlavný zdroj príjmov tu bývajúcего a pracujúceho obyvateľstva.

Ekonomický príbeh Vysokých Tatier je ukážkou ponuky exkluzívneho prostredia, kvalitných dopravných služieb pri prístupe do regiónu a nadväzujúcich kvalitných najmä ubytovacích a stravovacích služieb (za zodpovedajúce ceny). Rozvoj automobilizmu spôsobil značnú demokratizáciu v prístupe do tohto exkluzívneho prostredia, čo naráža na limity ekologickej únosnosti územia a zároveň prináša iba limitovaný ekonomický osov.

Hlavný cieľ nájdania rovnováhy pre udržateľnosť bude postupne precizovaný do vízie udržateľnej dopravy a formulovaný v strategických cieľoch. V ďalšom toto bude rozpracované do merateľných špecifických cieľov a jednotlivých opatrení.

2.3 Plán a postup vypracovania PUM RVT

PUM RVT bude spracovaný v súlade s metodikou SUMP 2.0, ako bolo vyššie spomínané. Spracovanie sa týka štyroch fáz projektu.

- Fáza A – zber dát, opis metodiky, rozpracovanie zadania a participácia;
- Fáza B – analýzy celku aj jednotlivých módov dopravy;
- Fáza C – formulácia vízií, strategických a špecifických cieľov, rozpracovanie návrhov opatrení;
- Fáza D – implementačný plán s odhadom potrebných finančných prostriedkov a návrhmi na zodpovednosť aj vlastný výkon za navrhované opatrenia;

2.3.1 Hlavné navrhované časové míľníky práce na projekte

18. augusta 2022 – zahajujúce stretnutie pracovnej skupiny v Starom Smokovci;

11. septembra 2022 – smerový prieskum cestnej dopravy v regióne Vysokých Tatier;

12. októbra 2022 – stretnutie pracovnej skupiny v Starom Smokovci;

15. novembra 2022 – dokončenie a odovzdanie správ Fázy A a Fázy B ako otvoreného dokumentu, do ktorého sa budú prípadne dopĺňať údaje, ktoré sa objavia neskôr;

49. týždeň roku 2022 (5. – 9. decembra) – plánované stretnutie pracovnej skupiny v Starom Smokovci (prezentácia spracovanej časti dokumentu a navrhnutie postupu spracovania návrhovej časti (Fáza C);

28. februára 2023 – dokončenie a odovzdanie správy Fázy C ako otvoreného dokumentu, do ktorého sa budú prípadne ešte dopĺňať údaje, ktoré sa objavia neskôr;

7. týždeň roku 2023 (13. – 17. februára) – plánované stretnutie pracovnej skupiny v Starom Smokovci (prezentovaní spracovanej časti dokumentu a navrhnutie postupu spracovaní implementačného plánu časti (Fáza D);

17. týždeň roku 2023 (24. – 28. apríla) – plánované stretnutie pracovnej skupiny v Starom Smokovci (prezentovaní spracovanej návrhovej časti, príprava na finálnu redakciu celého diela;

15. mája 2023 – dokončenie a odovzdanie správy Fázy D a celého diela ako dohotoveného dokumentu, podliehajúceho pripomienkovaniu a procesu SEA;

15. mája 2023 – správa o hodnotení strategického dokumentu pre proces SEA;

Okrem navrhnutých fyzických stretnutí pracovnej skupiny sa navrhuje organizovať on-line stretnutia pracovnej skupiny dvakrát v mesiaci (medzi fyzickými stretnutiami). Na týchto on-line stretnutiach sa bude diskutovať aktuálny postup prác.

2.3.2 Schémy dokumentov jednotlivých fáz

I. etapa – Zber dát a Analýza (Fáza A a Fáza B):

1. Identifikačné údaje projektu
2. Úvod
 - 2.1. Zadanie projektu
 - 2.2. Ciele projektu
 - 2.3. Plán vypracovania PUM RVT
 - 2.4. Formulácia vízie a cieľov
3. Vymedzenie a analýza prostredia
4. Analýza dostupných podkladov
 - 4.1. Európska legislatíva
 - 4.2. Európske strategické dokumenty
 - 4.3. Slovenské národné strategické dokumenty
 - 4.4. Regionálne strategické dokumenty
 - 4.5. Územno-plánovacia dokumentácia
 - 4.6. Lokálne strategické dokumenty
 - 4.7. Analýza plánovaných a pripravovaných stavieb a projektov
5. Participácia a komunikácia
6. Demografia a sociálna štatistika, demografická analýza
7. Ochrana prírody
8. Analýzy cestovného ruchu a turistiky
9. Analýzy dopravy
 - 9.1. Charakteristika dopytu po mobilite
 - 9.2. Cestná doprava
 - 9.3. Verejná osobná doprava
 - 9.4. Zdieľaná mobilita
 - 9.5. Statická doprava
 - 9.6. Cyklistická doprava
 - 9.7. Pešia doprava
 - 9.8. Lanová doprava
 - 9.9. Letecká doprava
 - 9.10. Nákladná doprava a kombinovaná doprava
 - 9.11. Organizácia a riadenie prevádzky, informačné a dopravné telematické systémy
10. Verejný priestor
11. Dopravné modelovanie
12. Situačná analýza
13. Zhrnutie I. etapy PUM RVT

II. etapa – Návrhová a Implementačná časť (Fáza C a Fáza D):

1. Identifikačné údaje projektu
2. Úvod
 - 2.1. Zadanie projektu
 - 2.2. Ciele projektu
 - 2.3. Plán vypracovania PUM RVT
 - 2.4. Riešené územie
3. Návrhová časť
 - 3.1. Vízia udržateľnej mobility v regióne Vysoké Tatry

- 3.2. Identifikácia cieľov
- 3.3. Návrh koncepcie ochrany pred vplyvmi dopravy a riešenia verejných priestorov
- 3.4. Návrh koncepcie riešenia mobility
- 3.5. Opatrenia
- 3.6. Scenáre
- 3.7. Administratívne kapacity
4. Implementačná časť
 - 4.1. Plán implementácie opatrení
 - 4.2. Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov
 - 4.3. Plán monitorovania
 - 4.4. Hodnotenie a monitoring implementácie PUM
5. Zhrnutie II. etapy PUM RVT

Spracovanie hodnotiacej správy o strategickom dokumente bude prebiehať paralelne od okamihu, kedy budú stanovené základné kontúry návrhovej časti.

2.4 Formulácia vízie a cieľov

V súlade s metodikou tvorby plánov udržateľnej mobility SUMP 2.0 má byť predstava o vízii aj strategických cieľoch sformulovaná už na začiatku prác. Je to predstava o smerovaní prác na dokumente a v procese prác (najmä na základe analýz) je nutné ju spresniť, ak to analýzy ukážu. To isté platí pre formuláciu strategických cieľov, ktoré sa uvádzajú nižšie. Víziu udržateľnej mobility pre región Vysokých Tatier tak možno sformulovať ako podklad pre ďalšiu diskusiu o tejto téme:

Región Vysokých Tatier predstavuje veľmi hodnotné územie z pohľadu zachovaného životného prostredia, možností pre klimatické kúpeľníctvo, pre odpočinkovú aj aktívnu rekreáciu a oddych celkovo. Zachovaný ekosystém na veľkom území si vyžaduje ochranu, ktorá je vyjadrená najmä zriadením Tatranského národného parku. Je verejným záujmom zachovať prírodné bohatstvo tohto regiónu a pohybovať sa v ňom tak, aby toto bohatstvo ostalo zachované aj pre budúce generácie.

Naproti tomu je nevyhnutné umožniť život obyvateľov, ktorí tu môžu žiť, pracovať a poskytovať služby tým, ktorí prichádzajú za zdravím alebo rekreáciou. Tu treba hľadať rovnováhu, ktorej narušením hrozí nenávratné poškodenie klimatického prostredia Vysokých Tatier.

Doprava musí byť riešená tak, aby bola čo najefektívnejšia a čo najekologickejšia. Do cenného regiónu by mala smerovať iba tá doprava, ktorá je pre život regiónu a jeho obyvateľov nevyhnutná a takisto pre návštevníkov by mala byť prvou voľbou ekologická doprava, najmä doprava verejná.

Jedna zo všeobecnejších vízií pre región Vysokých Tatier hovorí o bezemisnom regióne v budúcnosti. K tomu by mala prispievať aj doprava, a to dvoma cestami: posilnením roly verejnej dopravy v regióne (verejná doprava je ekologickejšia už pre to, že spotrebováva menej energie na prepravu jedného cestujúceho ako individuálna doprava) a tiež preferovaním ekologickejších dopravných prostriedkov vo verejnej, nákladnej aj individuálnej doprave (elektromobily, vodík alebo iné technológie).

Neoddeliteľnou súčasťou bezemisnej dopravy je aj pešia a cyklistická doprava. Pre tieto dopravné módy treba vytvárať podmienky: bezbariérové pešie chodníky a kvalitné a bezpečné cesty pre bicykle.

Pre dosiahnutie vízie bezemisného regiónu bude potrebné študovať nové technológie a schémy obsluhy a inteligentne ich v regióne implementovať (zdieľanie a ďalšie).

Z tejto vízie a ďalších úvah možno v súlade s krajským plánom udržateľnej mobility sformulovať tieto strategické ciele, v tejto fáze takisto ako podklad pre ďalšiu diskusiu k tejto téme:

1. Ekologická udržateľnosť – zachovanie prírody a kúpeľov

Prírodné prostredie a prostredie pre klimatické kúpeľníctvo sú hlavným bohatstvom aj najdôležitejším lákadlom pre návštevníkov Vysokých Tatier. Preto má ekologická udržateľnosť mobility v tomto území tú najvyššiu prioritu.

Postupným obmedzovaním používania dopravných prostriedkov spôsobujúcich emisie skleníkových plynov možno postupne dôjsť k nízkoemisnému a napokon v dlhšom horizonte aj k bezemisnému dopravnému systému. Spolu s tým je nevyhnutné postupne prispôbovať infraštruktúru pre používanie bezemisných vozidiel (napríklad elektrické rozvody umožňujúce nabíjanie elektrických dopravných prostriedkov) a podporovať ich používanie tak, aby najmä pre trvalo žijúcich obyvateľov neboli drahšie, ako klasické dopravné prostriedky.

Okrem postupného zavádzania čoraz ekologickejších vozidiel bude vhodné regulovať počet prichádzajúcich vozidiel s ohľadom na ekologické dopady dopravy a vplyv na verejný priestor – aby sa kúpeľné lokality nestali parkoviskom pre automobily, hoci ekologické. Regulácia vykonávaná za pomoci smart technológií môže pomôcť aj rovnomernejšiemu zaťaženiu jadrového územia Vysokých Tatier, čo môže priniesť návštevníkom aj oveľa príjemnejší zážitok z navštíveného miesta.

Ponuka možnosti odstaviť menej ekologický individuálny dopravný prostriedok na parkovisku na podhorí musí byť prepojená s ponukou kvalitného ekologického dopravného servisu pre dosiahnutie cieľov v jadrovej časti Vysokých Tatier (ubytovacie možnosti, nástupné miesta pre turistické aktivity, kúpele a iné).

Turistická premávka vo Vysokých Tatrách (ako aj inde) vykazuje určitú mieru sezónnosti. Je preto možné predpokladať, že aspoň v prvých etapách sa môže regulácia dopravy aplikovať iba počas vysokej sezónnej zaťaženia a možno v neskorších etapách vývoja by sa také opatrenia mohli rozšíriť na väčší časový priestor počas roka.

Súčasťou ekologickej udržateľnosti mobility je aj väčšie využívanie bezmotorových druhov dopravy, teda pešej dopravy a bicyklovania.

2. Ekonomicky udržateľný systém dopravy v RVT

Doprava je služba. Z určitej časti je prevádzkovaná na komerčnej báze a z určitej časti ide o verejne financované služby, celkovo (sieť ciest II. a III. triedy, ktorá nie je spolplatnená, cyklotrasy a cesty pre peších) alebo čiastočne (železničná dopravná cesta, spolplatnené diaľnice a cesty, dopravná obsluha dotovaná z verejných zdrojov). Preto treba nájsť ekonomickú rovnováhu medzi požadovanými výkonmi a disponibilnými finančnými zdrojmi. Pre ekonomickú udržateľnosť systému dopravy v regiónu Vysokých Tatier je potrebné brať do úvahy ešte tieto aspekty:

- Záujem zachovať vo Vysokých Tatrách čisté životné prostredie je prinajmenšom celonárodný, preto je odôvodnené žiadať finančnú podporu pre riešenie ekologického dopravného systému zo štátneho rozpočtu;
- Návštevníci vo Vysokých Tatrách chcú nájsť čisté prírodné prostredie (preto sem prichádzajú), preto by sa aj oni na jeho uchovaní mali podieľať. Časť financovania opatrení pre zachovanie čistého životného prostredia by preto mala byť hradená z poplatkov za vjazd, a za parkovanie v jadrovej oblasti alebo z miestnych poplatkov za ubytovanie;
- Záujem na kvalitnom životnom prostredí majú aj miestni obyvatelia, preto by sa takisto mesto Vysoké Tatry a obce Štrba, Ždiar a Tatranská Javorina mali podieľať svojimi prostriedkami a kapacitami;

3. Výkonný a spoľahlivý dopravný systém

Výkonný dopravný systém musí umožňovať dopravu do atraktívnych cieľov, a to tak individuálnou, ako aj verejnou dopravou. Z dôvodov ekologickej aj ekonomickej udržateľnosti treba v regióne Vysokých Tatier preferovať systém verejnej dopravy.

Pre čoraz kvalitnejší systém najmä verejnej dopravy treba využiť moderné komunikačné a informačné technológie. Zo skúseností z okolitých krajín je zjavné, že tieto technológie vo vhodných kombináciách môžu výrazne pomôcť pri organizovaní dopravy – a to aj v reálnom čase – a takisto pri plánovaní dopravy, a to tak pri plánovaní cesty verejnou dopravou zo strany cestujúceho (vrátane možnosti kúpy cestovného lístka elektronicke), ako aj pri plánovaní dopravnej obslužnosti na základe dát o pohybe cestujúcich. To umožňuje optimalizovať využívanie kapacít a dosahovať vysoké výkony. Dostatok informácií z premávky v reálnom čase umožňuje zvyšovať spoľahlivosť dopravného systému prostredníctvom vzájomne previazaných dispečerských systémov. Moderné technológie v odbavovaní cestujúcich umožňujú optimalizovať uhradené cestovné takisto takmer v reálnom čase. Pre budovanie výkonného a spoľahlivého dopravného systému v regióne Vysokých Tatier je potrebné brať do úvahy ešte tieto aspekty:

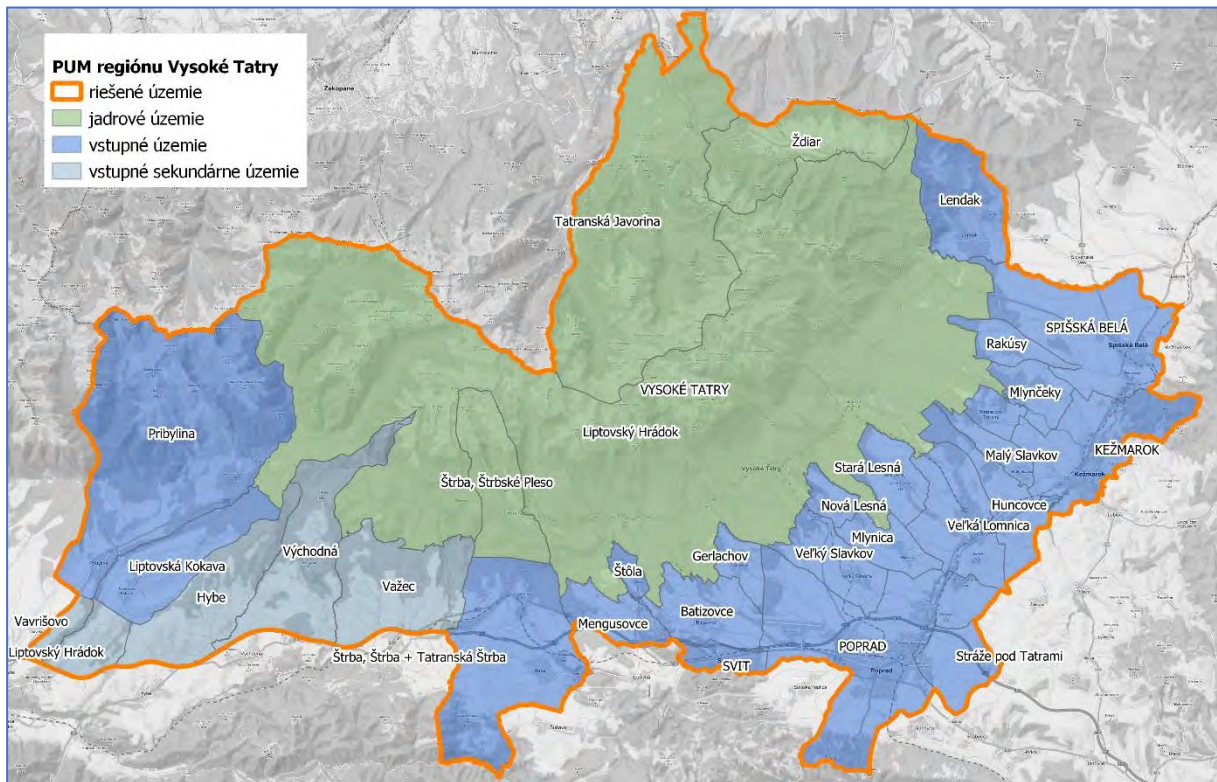
- Systém verejnej dopravy musí byť robustný a schopný ponúkať aspoň z pohľadu časovej dostupnosti komfort porovnateľný s IAD;
- Zberné parkoviská a terminály musia ponúkať spoľahlivé prepojenie na spoje verejnej dopravy do jadrového územia spolu so sprevádzajúcimi službami (sociálne zázemie, občerstvenie...);
- Systém verejnej dopravy by mal byť doplnený o shuttle service zo zberných parkovísk a terminálov do ubytovacích zariadení (vrátane dopravy batožiny), jeden shuttle service môže obsluhovať viac ubytovacích zariadení z jedného parkoviska alebo terminálu;

3 Vymedzenie a analýza prostredia

3.1 Riešené územie

Riešené územie Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je možné rozdeliť na jadrové územie a vstupné územie. Tieto územia spolu predstavujú to, čo je v tomto dokumente chápané pod pomenovaním „región Vysoké Tatry“.

REGIÓN VYSOKÉ TATRY (riešené územie) = JADROVÉ ÚZEMIE + VSTUPNÉ ÚZEMIE



Obrázok 1 Typ územia z pohľadu PUM regiónu Vysoké Tatry

Jadrové územie, predstavuje ekologicky vysoko cenné územie obcí ležiacich v sídelnom páse bezprostredne obkolesujúcom horské pásmo Tatier, kde sú sústredené najväčšie strediská cestovného ruchu, sídla ležia vo vysokom stupni ochrany prírody a vyžadujú príslušnú detailnú pozornosť pri formulácii vízie a možných riešení udržateľnej mobility. Jadrové územie sa tiež pre potreby tohto dokumentu chápe ako **horské sídelné pásmo**. V jadrovom území sa budú navrhovať komplexné riešenia problematiky dopravy. Do jadrového riešeného územia patria:

mesto Vysoké Tatry a obce Štrbské Pleso (časť obce Štrba), Ždiar a Tatranská Javorina

Vstupné územie predstavuje **podhorské sídelné pásmo** (pre potreby tohto dokumentu nazývané aj „podhorie“) s významným vplyvom na jadrové územie. Cez vstupné územie vedú všetky prístupové cesty do jadrového územia a nachádzajú sa tu najväčšie spádové centrá regiónu a ďalšie obce disponujúce významnými kapacitami cestovného ruchu. Vo vstupnom území sa budú navrhovať iba také opatrenia, ktoré ovplyvnia vzťah medzi obcami podhoria a jadrovým územím alebo ovplyvnia javy v príčinnej súvislosti s jadrovým územím. Špeciálnym typom vstupného územia je **vstupné sekundárne územie**, ktoré tvoria neosídlené časti katastrov vybraných obcí Žilinského kraja a kde sa budú navrhovať iba riešenia pre nemotorovú dopravu. Do vstupného územia sú zaradené mestá a obce:

- v **Prešovskom samosprávnom kraji**
 - Poprad, Kežmarok, Svit, Spišská Belá, Pribylina, Štrba (časť Štrba a Tatranská Štrba), Mengusovce, Štôla, Batizovce, Gerlachov, Veľký Slavkov, Nová Lesná, Mlynica, Veľká Lomnica, Stará Lesná, Huncovce, Malý Slavkov, Stráne pod Tatrami, Mlynčeky, Rakúsy, Lendak
- v **Žilinskom samosprávnom kraji**
 - vstupné územie: Pribylina, Liptovská Kokava
 - vstupné sekundárne územie: neosídlené časti katastrov obcí Važec, Východná, Hybe, Liptovský Hrádok, Vavrišovo

Riešené územie je ohraničené:

- zo severu štátnou hranicou s Poľskou republikou,
- zo západu západnou hranicou katastrálneho územia obce Pribylina a cestou II/537,
- z juhu líniou železničná trať 180 / diaľnica D1 / cesta I/18 so zahrnutím sídel Štrba, Svit a Poprad,
- z východu a juhovýchodu cestou I/66 so zahrnutím území na nej ležiacich obcí a obce Lendak.

3.2 Centrá osídlenia

V súlade s vývojom spoločnosti, a najmä úrovni produkčných činností, sa historicky z jednotlivých obcí vyvinuli určité typy obcí. Niektoré z nich špecificky zabezpečovali vybrané činnosti aj pre ostatné obce. Popri vytvorení centier osídlenia sa vyvíjali aj obslužné centrá. Na území regiónu Vysokých Tatier a v jeho okolí sa nachádzajú nasledujúce centrá osídlenia:

Centrá I. skupiny (a jej druhej podskupiny) – mestá plniace funkciu okresného mesta, centrá celoštátneho významu: Poprad

Centrá II. skupiny (a jej druhej podskupiny) – mestá plniace funkciu sídla okresu, centrá nadregionálneho významu: Kežmarok

Centrá III. skupiny (a jej druhej podskupiny) – mestá, v ktorých sa prejavujú špecifické podmienky jednotlivých miest, centrá regionálneho významu zabezpečujúce špecifické funkcie celoštátneho, resp. medzinárodného významu, vyplývajúce z ich špecifických daností:

- Vysoké Tatry (regionálny, celoštátny, medzinárodný význam)
- Svit (regionálny význam)

Centrá IV. skupiny – obce do 12 tis. obyvateľov bez ďalšieho členenia s funkciou regionálneho významu: Spišská Belá

Centrá VI. Skupiny – obce do 12. tis. obyvateľov s funkciou subregionálneho a lokálneho významu: Veľká Lomnica

3.3 Rozvojové osi

V zmysle Konceptie územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011 a v zmysle Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja prechádzajú územím regiónu Vysokých Tatier nasledujúce rozvojové osi.

Rozvojová os prvého stupňa:

- žilinsko-podtatranská rozvojová os: Žilina – Martin – Poprad – Prešov,

Rozvojová os druhého stupňa:



- kežmarsko-toryská rozvojová os: Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov,

Rozvojové osi tretieho stupňa predmetným územím **neprechádzajú**. V širšom kontexte však možno spomenúť nadväznú rozvojovú osi:

- zamagurská rozvojová os: Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves,
- horehronská rozvojová os: Heľpa – hranica BBSK - Vernár – Poprad.

3.4 Dopravné osi

Na území regiónu Vysoké Tatry možno ešte definovať dopravné osi regiónu spoluvytvárajúce dopravnú sieť, ktorej úseky však majú veľmi odlišné územné podmienky pre prevádzku motorovej dopravy.

Primárnu dopravnú os západ – východ pre osobné vozidlá tvorí cesta II/537 – Cesta slobody, ktorá prechádza územím TANAP, je uzavretá pre nákladnú dopravu okrem dopravnej obsluhy a je nevhodná na vedenie tranzitnej dopravy:

- Liptovský Hrádok – Štrbské Pleso – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina – Ždiar – Tatranská Javorina – hranica SK/PL

Na primárnej dopravnej osi ležia sídla nachádzajúce sa v najvyššie položenej osídlenej podhorskej línii – obce Štrba (časť Štrbské Pleso), Vysoké Tatry, Ždiar a Tatranská Javorina.

Sekundárnu dopravnú os západ – východ tvorí prepojenie:

- Liptovský Hrádok – Štrba – Svit – Poprad – Veľká Lomnica – Huncovce – Kežmarok – Spišská Belá – Slovenská Ves – Výborná – Lendak – Ždiar – Tatranská Javorina – hranica SK/PL

Na sekundárnej hlavnej osi ležia okresné mestá Poprad a Kežmarok, ktoré zároveň tvoria prirodzené spádové centrá a ďalej väčšie sídla mestského typu Svit, Spišská Belá a obec Veľká Lomnica. Mesto Poprad je zároveň najväčším a hlavným spádovým centrom celého regiónu.

Dopravné osi sever – juh len pre osobné vozidlá v zásade tvoria prepojenia medzi primárnou a sekundárnou osou západ – východ. Patria medzi ne prepojenia:

- Štrbské Pleso – Tatranská Štrba – Štrba (– Šuňava),
- Vyšné Hágy – Štôla – Mengusovce (– Lučivná),
- Tatranská Polianka – Gerlachov – Batizovce – Svit,
- Starý/Horný Smokovec – Dolný Smokovec – Nová Lesná – Veľký Slavkov / Mlynica – Poprad,
- Tatranská Lomnica – Stará Lesná – Veľká Lomnica,
- Tatranská Lomnica – Eurocamp – Veľká Lomnica,
- Ždiar – Rakúsy – Kežmarok.

3.5 Turistický potenciál regiónu

Prítomnosť turistického potenciálu v regióne výrazne ovplyvňuje dopravu, cestnú sieť a železnici predovšetkým svojimi nárokmi na premiestňovanie návštevníkov a zamestnancov v cestovnom ruchu. Región Vysokých Tatier je súčasťou Tatranského regiónu cestovného ruchu, kam v zmysle slovenskej regionalizácie cestovného ruchu v PSK patrí aj oblasť Zamaguria, severného Spiša a Pienin.

Je tak potrebné podčiarknuť, že „región Vysoké Tatry“ v kontexte tohto plánu udržateľnej mobility nie je totožný s „Tatranským regiónom cestovného ruchu“, ako už bolo zobrazené na obrázku 1.



Obrázok 2 Regióny cestovného ruchu v PSK

Tatranský región CR má na základe hodnotenia v regionalizácii cestovného ruchu v strednodobom ako aj dlhodobom horizonte medzinárodný význam a je zo všetkých regiónov cestovného ruchu v Prešovskom kraji najvýznamnejší. Je vymedzený okresmi Poprad, Kežmarok a Stará Ľubovňa. V strednodobom horizonte by sa Vysoké Tatry mali previazať s poľskými Tatrami, Pieninami s ďalšou väzbou na Poľsko a kúpeľmi Vyšné Ružbachy. V dlhodobom horizonte je perspektívne pripojenie Zamaguria a údolia rieky Poprad. V podstate má teda Tatranský región potenciál vytvoriť ďalšie potenciálne centrá cestovného ruchu so zázemím, konkrétne Kežmarok, Červený Kláštor, Spišskú Starú Ves, Vyšné Ružbachy a Starú Ľubovňu. Takto by sa vytvoril pomerne rozsiahly región cestovného ruchu ponúkajúci širokú paletu atraktivít.

3.5.1 Rekreačné krajinné celky

Rekreačné krajinné celky (ďalej RKC) Tatranského regiónu CR (v zmysle národnej regionalizácie cestovného ruchu), ktoré ležia v území alebo v dotyku s územím PUM RVT, sú:

RKC Vysoké Tatry

Je najatraktívnejším a najvýznamnejším RKC v rámci Prešovského kraja, pričom podstatnú časť územia zaberá TANAP. Ťažiskom RKC je sústredenie stredísk turizmu, športu, kúpeľných centier medzinárodného významu. Vysokohorské a podhorské prostredie vytvára vynikajúce predpoklady pre atraktívne rekreačné a športové činnosti počas celého roka. Najvýznamnejšími centrami sú Štrbské pleso, Smokovce, vo vysokohorskom pásme Solisko a Hrebienok. Súčasťou RKC sú tiež podtatranské obce s vhodnými predpokladmi pre vidiecku turistiku.

RKC Belianske Tatry

Vysokohorská a podhorská krajina Belianskych Tatier vymedzená Vysokými Tatrami, riekou Poprad a Spišskou Magurou. Prírodné a klimatické podmienky vytvárajú predpoklad pre medzinárodný a nadregionálny turizmus a šport, kúpeľníctvo a liečbu pri zachovaní priority ochrany prírody na území TANAP-u. Najvýznamnejšími strediskami sú Tatranská Lomnica, Stará Lesná, Mlynčeky, Spišská Belá, Tatranská Kotlina a Ždiar, vo vysokohorskom pásme Skalnaté pleso a chata pri Zelenom plese, chata Plesnivec a Belianska jaskyňa.

RKC Spišská Magura

Horský až podhorský charakter územia vytvára podmienky pre horskú turistiku, zjazdové a bežecké lyžovanie. Územie RKC je bohaté na zachovalé súbory ľudovej architektúry a na obce vhodné pre vidiecku turistiku. Vymedzenému územiu dominuje lyžiarske stredisko Jezersko – Malá Franková, pamiatková rezervácia Osturňa, kúpeľné miesto Vyšné Ružbachy, so zázemím v Nižných Ružbachoch a rekreačný priestor Ružbašská Míľava.

3.5.2 Okresy Tatranského regiónu CR

Okres Poprad

V okrese Poprad sa nachádza jediné typické pohorie vysokohorského charakteru v Prešovskom kraji. Vysokohorský reliéf a vhodné klimatické podmienky zaraďujú toto územie medzi najvýznamnejšie oblasti turizmu na Slovensku. Prírodný potenciál územia, jeho pestrosť a variabilita, vysoký podiel atraktívnej krajiny s kultúrno-historickými pamiatkami, ľudovou architektúrou a folklórom vytvára veľmi dobré predpoklady pre rozvoj turizmu. Na území sa nachádzajú Tatranský národný park, Národný park Nízke Tatry a Národný park Slovenský raj, ktorých územia sú v značnom rozsahu vyhlásené za prírodné rezervácie s prioritou ochrany prírody. Vysoké a Belianske Tatry majú dominujúce funkcie v oblasti kúpeľov, liečebnej starostlivosti, medzinárodného a nadregionálneho turizmu. Na území TANAP-u v rámci mesta Vysoké Tatry sú strediskami turizmu a kúpeľníctva všetky mestské časti mesta Vysoké Tatry a miestne časti obce Štrba – Tatranská Štrba a Štrbské Pleso. Ďalšími strediskami turizmu na území TANAP-u sú obce Ždiar, Tatranská Javorina a Štôla.

Okres Kežmarok

Prírodný potenciál okresu Kežmarok, jeho pestrosť, kultúrno-historické pamiatky a ľudová architektúra spoločne s folklórom vytvára veľmi dobré predpoklady pre rozvoj turizmu. V severovýchodnej časti okresu sa nachádza Pieninský národný park s prioritou ochrany prírody. Hraničná rieka Dunajec, rekreačný a kúpeľný potenciál prihraničných oblastí vytvára možnosti intenzívneho zapojenia okresu do medzinárodného cestovného ruchu. V okrese je, okrem oblasti Starej Lesnej, nízky štandard základných služieb. Chýbajú stravovacie zariadenia vyšších kategórií, ako aj zariadenia rýchleho občerstvenia. Je malá ponuka doplnkových služieb, ktoré umožňujú kultúrne, spoločenské, zábavné a športové vyžitie návštevníkov.

4 Analýza dostupných podkladov

4.1 Európska legislatíva

4.1.1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007

z 23. októbra 2007, o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave

Účelom tohto nariadenia je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Spoločenstva konať v oblasti verejnej osobnej dopravy (železničnej, inej koľajovej a cestnej), aby zabezpečili poskytovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by boli okrem iného početnejšie, bezpečnejšie, kvalitnejšie alebo poskytované pri nižších nákladoch ako tie, ktorých poskytovanie by umožnilo samotné fungovanie trhu. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátne aj medzinárodné poskytovanie služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave, inej osobnej koľajovej a cestnej osobnej doprave s výnimkou služieb, ktoré sa poskytujú hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Verejná doprava v regióne Vysokých Tatier plní dvojitú rolu, okrem turistického významu plní aj dopravnú funkciu pre obyvateľov regiónu.

Návrhy riešení dopravnej obslužnosti v regióne budú rešpektovať toto nariadenie najmä v oblasti návrhov na organizáciu integrovaného dopravného systému.

4.1.2 Uznesenie Európskeho parlamentu (2010/2235(INI))

zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020

„Dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod. v obytných zónach a na všetkých jednopruďových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.“

„Víta skutočnosť, že Komisia zameriava svoju pozornosť na najviac zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky (užívatelia jednostopových vozidiel, chodci atď.), kde sú počty nehôd stále príliš vysoké; vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby mali pri navrhovaní cestnej infraštruktúry a zariadení pre týchto účastníkov na pamäti to, aby budované cesty boli bezpečné pre všetkých užívateľov; žiada, aby pri projektovaní a údržbe ciest bola väčšia pozornosť venovaná opatreniam v oblasti infraštruktúry na ochranu cyklistov a chodcov, napr. opatrenia na oddelenie dopravy, rozširovanie siete cyklistických komunikácií a bezbariérových prístupov a priechodov pre chodcov.“

„Vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali cyklistiku a pešiu turistiku ako samostatný druh dopravy a neoddeliteľnú súčasť všetkých dopravných systémov.“

Cieľom oznámenia je posilniť podporu pre európskej mestá v súvislosti s riešením výziev v oblasti mestskej mobility. Je potrebná postupná zmena prístupu k mestskej mobilite, aby sa mestské oblasti Európy rozvíjali udržateľnejším spôsobom a aby sa splnili ciele EÚ týkajúce sa konkurencieschopného európskeho dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

V rámci Plánu udržateľnej mobility Regiónu Vysokých Tatier budú rešpektované vyššie uvedené európske trendy a budú aplikované pozitívne skúsenosti z okolitých krajín EU.

4.1.3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EU

o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

Touto smernicou sa zriaďuje spoločný rámec opatrení na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii s cieľom minimalizovať závislosť od ropy a zmierniť vplyv dopravy na životné prostredie. V tejto smernici sa stanovujú minimálne požiadavky na výstavbu infraštruktúry pre alternatívne palivá,

vrátane nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá a čerpacích staníc zemného plynu (LNG a CNG) a vodíka, ktoré sa majú vykonať prostredníctvom národných politických rámcov členských štátov, ako aj spoločných technických špecifikácií týkajúcich sa takýchto nabíjajúcich a čerpacích staníc a požiadaviek týkajúcich sa informácií pre používateľov.

4.2 Európske strategické dokumenty

4.2.1 Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru

Biela kniha o doprave predstavuje „akčný plán“ pre praktické využívanie Stratégie Doprava 2050. Formuluje východiskové požiadavky a ciele pre dlhodobý rozvoj dopravy na európskom kontinente. Udržateľná mobilita je celosvetovým cieľom. Na dosiahnutie cieľov vízie je potrebné vytvoriť nové dopravné modely, využívajúce prostriedky s menšou spotrebou energie a ekologickejšie zdroje, kde je preprava umožnená najefektívnejšími druhmi dopravy za pomoci informačných technológií.

Zásadným cieľom európskej dopravnej politiky je pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, posilňuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility, pričom efektívnejšie využíva zdroje.

Ciele pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje: kritériá na dosiahnutie cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 60 %:

- Vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov
 - Znížiť používanie „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave na ½ do 2030
 - Používanie nízko uhlíkových udržateľných palív v leteckej doprave by malo do roku 2050 dosiahnuť 40 %
- Optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy
 - 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy
 - Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť
 - Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T
 - Prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou
- Zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhov orientovaných stimulov:
 - Zavedenie systémov SESAR, ERTMS, ITS, SSN, LRIT, RIS, Galileo;
 - Do roku 2020 vytvoriť rámec pre informačné, riadiace a platobné systémy európskej multimodálnej dopravy;
 - Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu;
 - Uplatňovať v plnej miere zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“.

Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry sleduje trendy udržateľnosti vo viacerých atribútoch. Bude podporovať využívanie moderných informačných technológií a tým sa stane príspevkom k naplňovaniu vízií Bielej knihy.

4.2.2 Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu

Nízkoemisná mobilita predstavuje základnú zložku širšieho prechodu na nízkouhlíkové, obehové hospodárstvo, ktoré Európa potrebuje, aby zostala konkurencieschopnou a aby mohla uspokojovať potreby v oblasti mobility osôb a tovarov. Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry sleduje trendy udržateľnosti vo viacerých atribútoch a je v súlade s touto stratégiou.

4.2.3 Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu

Európska komisia vydala 9. decembra 2020 Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov týkajúce **Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu** prezentujúce víziu smerovania európskej dopravy do budúcnosti. Stratégia stanovuje plán na pevné nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti. Čiastkové míľniky, ktoré majú prispieť k naplneniu cieľa sú stanovené nasledovne:

Do roku 2030:

- bude na európskych cestách v prevádzke aspoň 30 miliónov vozidiel s nulovými emisiami,
- 100 európskych veľkých miest bude klimaticky neutrálnych,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa zdvojnásobí,
- plánované kolektívne cestovanie na vzdialenosť menej než 500 km by malo byť v rámci EÚ uhlíkovo neutrálne,
- vo veľkom rozsahu bude zavedená automatizovaná mobilita,
- pripravené na uvedenie na trh budú plavidlá s nulovými emisiami.

Do roku 2035:

- pripravené na uvedenie na trh budú veľké lietadlá s nulovými emisiami.

Do roku 2050:

- takmer všetky automobily, dodávky, autobusy, ako aj nové ťažké úžitkové vozidlá budú mať nulové emisie,
- zdvojnásobí sa železničná nákladná doprava,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa strojnásobí,
- multimodálna transeurópska dopravná sieť (TEN-T) vybavená pre udržateľnú a inteligentnú dopravu s vysokorýchlostnou prepojenosťou bude schopná prevádzky v súhrnnej sieti.

Pokiaľ ide o verejnú dopravu, Stratégia si kladie za cieľ zlepšenie cezhraničných prepojení, prepojenia dopravy vo vidieckych, okrajových a odľahlých oblastiach, aby sa zaručil neobmedzený prístup k mobilite pre všetkých a ďalej rozvoj konceptu „mobilita ako služba“ (skr. MaaS – Mobility as a service). Pri cezhraničnej doprave chce Európska Komisia docieľiť uľahčenie nákupu a používania cezhraničných cestovných lístkov a zjednodušenie nákupov cestovných lístkov na multimodálne cesty. Z konkrétnejších míľnikov treba spomenúť ambíciu do roku 2030 zabezpečiť na všetkých spojeniach integrovaný elektronický predaj cestovných lístkov zabezpečujúci plynulú multimodálnu osobnú dopravu. Ambíciou Stratégie je tiež ekologizácia dopravy súvisiacej s cestovným ruchom a turizmom.

Návrhy v tomto PUM sa budú opierať o Stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

4.2.4 Európsky ekologický dohovor

Európsky ekologický dohovor pre Európsku úniu (EÚ) a jej občanov predstavuje nový začiatok v boji Komisie proti zmene klímy a riešení environmentálnych výziev, čo je úloha, ktorá definuje túto generáciu. Cieľom je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, kde budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule a kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál EÚ a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi.



Obrázok 3 Európsky ekologický dohovor

Dohovor obsahuje podrobný návrh súboru politík hĺbkovej transformácie a popisuje nástroje začleňovania hľadiska udržateľnosti do všetkých politík EÚ, pričom bude taktiež zastrešovať spoluprácu s ďalšími partnermi.

4.2.5 Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050

Prechod na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo znamená, že EÚ by sa mala pripraviť na to, aby do roku 2050 dokázala znížiť svoje interné emisie o 80 % v porovnaní s rokom 1990. Komisia vykonala rozsiahlu modelovú analýzu s rôznymi možnými scenármi, ktorá ukazuje, ako by bolo možné tieto ciele splniť.

Z tejto analýzy rôznych scenárov vyplýva, že z hľadiska nákladovej efektívnosti by bolo ideálne dosiahnuť do roku 2030 interné zníženie emisií o 40 % v porovnaní s úrovňou z roku 1990 a o 60 % do roku 2040. V tomto kontexte sa uvádza aj zníženie emisií o 25 % do roku 2020. Týmto spôsobom by sa podarilo docieľiť, že v porovnaní s úrovňou z roku 1990 by v prvom desaťročí do roku 2020 došlo k ročnému zníženiu o približne 1 %, v druhom desaťročí od roku 2020 do roku 2030 o 1,5 % a v posledných dvoch desaťročiach do roku 2050 o 2 %. Počíta sa s tým, že keď bude časom dostupných viac nákladovo efektívnych technológií, úsilie sa zintenzívni. V oblasti dopravy (vrátane leteckej a okrem námornej dopravy) sa počíta od roku 1990 do roku 2030 so znížením emisií o 9 %, do roku 2050 o 54-67 %.

Cieľom Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je podporovať udržateľné módy dopravy, predovšetkým verejnú a nemotorovú dopravu, ktorá je vo svojej podstate nízkouhlíková a ktorej podpora je úzko previazaná s postupným útlmom individuálnej automobilovej dopravy. PUM RVT je v súlade s plánom prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo.

4.2.6 Agenda 2030

Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj je súhrnom globálnych záväzkov, ktorými medzinárodné spoločenstvo reaguje na najzávažnejšie výzvy súčasnosti. Zmena klímy, chudoba, zvyšujúce sa ekonomické a sociálne nerovnosti alebo neudržateľnosť prevládajúcich vzorcov výroby a spotreby sú komplexné a navzájom previazané problémy. Izolované zásahy a opatrenia preto strácajú účinnosť pri ich riešení. Agenda 2030 bola prijatá členskými štátmi Organizácie Spojených národov v roku 2015 a vyzýva štáty k spoločnému koordinovanému postupu pri riešení globálnych výziev.

4.2.7 Európska zelená dohoda (European Green Deal)

Kľúčovým dokumentom pre komplexný rozvoj v nadchádzajúcom období je **Európska zelená dohoda (EGD)**. Účelom tejto dohody je zmierniť zmeny klímy a zhoršovanie stavu životného prostredia, pretože tieto predstavujú existenčnú hrozbu pre Európu a svet. Ambíciou Európskej únie je prostredníctvom EGD dosiahnuť do roku 2030 zníženie emisií skleníkových plynov z áut aspoň o 55 % a z dodávok aspoň o 50 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Po roku 2035 sa má dosiahnuť nulová produkcia emisií z nových áut.

Od roku 2026 je cieľom zahrnúť emisie produkované cestnou dopravou do medzištátneho obchodovania s emisiami, čoho cieľom je vyvinúť tlak na znižovanie emisií v cestnej doprave a stimulovať používanie čistejších palív a investovanie do čistých technológií.

4.2.8 Zelená kniha

Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009). EK tu identifikuje päť výziev, pred ktorými stoja európske mestá a ktorým je potrebné čeliť integrovaným prístupom. Prvá výzva sa týka plynulosti cestnej premávky, kde je možným riešením podpora environmentálne šetrných spôsobov dopravy ako je chôdza, cyklistika a verejná doprava.

4.2.9 Usmernenie EÚ o fyzickej aktivite (október 2018)

Dokument vyzývajúci k zvýšeniu fyzickej aktivity medzi deťmi, mládežou, ale aj dospelými, z dôvodu narastajúceho trendu sedavého, fyzicky nečinného spôsobu trávenia pracovného aj voľného času. Podpora aktívnej cyklistickej dopravy má významný podiel na naplňaní Politickej deklarácie stretnutia valného zhromaždenia OSN k chronickým neinfekčným ochoreniam a Akčného plánu Európskeho úradu Svetovej zdravotníckej organizácie k implementácii Európskej stratégie pre prevenciu a kontrolu neinfekčných ochorení na roky 2012 – 2016.

Hoci regionálnom meradle horského regiónu Vysokých Tatier nie je nemotorová doprava používaná na dopravnú funkciu taká významná, v dochádzke na krátke vzdialenosti bude v PUM podporovaná a budú navrhnuté opatrenia v tejto oblasti.

4.3 Slovenské národné strategické dokumenty

4.3.1 Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030

Strategický plán rozvoja dopravy bol predložený vláde Slovenskej republiky ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja v roku 2016. Schválený bol uznesením vlády č. 13 dňa 11. januára 2019. Základom materiálu je vízia dopravného sektora do roku 2030 sformulovaná na základe analýzy dopravného sektora Slovenskej republiky:

„Udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.“

K dosiahnutiu tejto vízie je sformulovaných päť strategických globálnych cieľov a viacero horizontálnych špecifických cieľov a modálnych špecifických cieľov. Explicitne sa východoslovenského regiónu dotýkajú tri opatrenia:

- „Modernizácia nosnej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou“
- „Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku“
- „Dobudovanie prioritnej osi západ – východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)“

Dokument podrobne opisuje strategické a špecifické ciele pre jednotlivé oblasti a ich vzájomnú väzbu. Tieto ciele sú v PUM RVT rešpektované.

4.3.2 Partnerská dohoda SR na roky 2021 – 2027

Cieľom Partnerskej dohody Slovenskej republiky na roky 2021 - 2027 je stanoviť stratégiu, priority a opatrenia pre účinné a efektívne využívanie prostriedkov z fondov politiky súdržnosti Európskej únie na programové obdobie 2021 – 2027.

Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry rešpektuje ciele definované v tejto dohode.

4.3.3 Program Slovensko 2021-2027

Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je vytváraný ako neoddeliteľná súčasť Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja, ktorý bol ex-ante kondicionalitou pre možnosť čerpania finančnej podpory Európskej únie z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020. Tento program bol nahradený novým platným Programom Slovensko 2021-2027.

Program Slovensko 2021 – 27 sa rozdeľuje do nasledovných 5 oblastí podpory/cieľov politiky (CP):

- CP 1: Konkurencieschopnejšia a inteligentnejšia Európa (1,9 mld. EUR)
- CP 2: Zelenšia, nízkouhlíková Európa (4,2 mld. EUR)
- CP 3: Prepojenejšia Európa (2 mld. EUR)
- CP 4: Sociálnejšia a inkluzívnejšia Európa (3,3 mld. EUR)
- CP 5: Európa bližšie k občanom (400 mil. EUR)
- Fond na spravodlivú transformáciu (441 mil. EUR)
- Technická pomoc (410 mil. EUR)

V celi politiky 3 sa podporí rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej transeurópskej dopravnej siete, ako aj vnútroštátna, regionálna a miestna mobilita.

4.3.4 Plán dopravnej obslužnosti (pre železničnú osobnú dopravu)

Plán dopravnej obslužnosti (PDO) je koncepčným plánovacím dokumentom objednávateľa verejnej osobnej dopravy (Ministerstvo dopravy a výstavby SR; ďalej len „MDV SR“), ktorý načrtáva potenciál rozvoja verejnej osobnej železničnej dopravy. Služi ako základný podklad pre vypracovanie zmluvy o službách vo verejnom záujme. Spracovanie plánu dopravnej obslužnosti železničnou dopravou vychádza § 20 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.

Vypracovanie a schválenie plánu je jedným z míľnikov Plánu obnovy a odolnosti s termínom plnenia do 31.3.2022. Podľa POO nový plán dopravnej obslužnosti tvorí hlavnú časť komplexnej reformy verejnej dopravy. Cieľom je presun cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy do vlakov zvýšením frekvencie železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom, s priamym pozitívnym dopadom na emisie skleníkových plynov a kvalitu ovzdušia ako aj efektívnosť v prípade využitia dopravného systému (preferencia tých druhov dopravy, ktoré vzhľadom na počet cestujúcich nespôsobia kongescie, nepriepustnosť systému a podobne).

PDO je spracovaný v troch vývojových fázach, ktorými sú počiatková fáza (0. etapa), cieľový stav v rámci 1. etapy a optimálny stav.

Počiatková fáza (0. etapa – časový horizont rok 2022) je realizovaná na súčasnej železničnej infraštruktúre, je optimalizáciou súčasného stavu jazdy vlakov vo verejnom záujme a spočíva najmä v prevádzkových opatreniach (konsolidácia súčasného stavu, predovšetkým vytvorenie prehľadného systému jednotných vlakových liniek, zmena nepárového grafikonu na párový, zjednotenie typu súprav na jednotlivých linkách a tratiach a pod.; opatrenia vytvoria predpoklady pre sledovanie nákladov po jednotlivých linkách). Začiatok implementácie tejto fázy je december 2021 pri zavádzaní nového grafikonu vlakovej dopravy 2021/22, postupne bude ďalej implementovaná ešte v priebehu roku 2022 a následne pri príprave grafikonu 2022/23.

Cieľový stav v rámci 1. etapy (časový horizont 2024) predpokladá úspešné uskutočnenie aktuálne prebiehajúcich investičných akcií, najmä ukončenie modernizácie uzla Žilina, trate Kúty št. hr. – Devínska Nová Ves a elektrifikáciu trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, ktoré využije na zriadenie pevného systému najdôležitejších taktových uzlov na sieti Železníc Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) a uvažuje s výrazným posilnením dopravy na tratiach s najväčším prepravným potenciálom, pokiaľ to aktuálny stav ich železničnej infraštruktúry umožňuje. Dosiahnutie tohto stavu sa v nadväznosti na realizáciu 0. etapy predpokladá postupnou implementáciou pri zmenách grafikonov v rokoch 2023, 2024, prípadne aj v neskoršom období – v roku 2025 (grafikon na rok 2024/25; v závislosti od ukončenia výlukových prác na infraštruktúre, predovšetkým v súvislosti s modernizáciou uzla Žilina).

Cieľom optimálneho stavu (časový horizont 2030) je konsolidácia železničnej osobnej dopravy na všetkých perspektívnych tratiach do podoby, zodpovedajúcej príkladom dobrej praxe na úrovni európskeho štandardu. Nevyhnutným predpokladom je zahustenie vlakovej dopravy aj na tých tratiach, ktoré síce disponujú dostatočným potenciálom pre ich plnohodnotné využitie vo verejnej osobnej doprave, avšak nedokážu ho naplniť pre nedostatočné parametre svojej infraštruktúry, znemožňujúce realizovať tu požadovanú intenzitu vlakovej dopravy (symetrický pravidelný takt 60, resp. 30, alebo i 15 minút počas dopravných špičiek, podľa mohutnosti obsluhovaného prúdu cestujúcich). Nevyhnutným predpokladom pre realizáciu optimálneho stavu je investičný rozvoj týchto železničných tratí.

V regióne Vysokých Tatier a okolí identifikuje PDO Slovenska ako nadnárodné centrá cestovného ruchu mestá Poprad a Liptovský Mikuláš. Regionálne centrum kategórie 2 so zastavovaním všetkých vlakov je Poprad, mikroregionálne centrum kategórie 3 so zastavovaním zrýchlených vlakov je tiež Kežmarok a lokálne centrá so zastavovaním iba osobných vlakov sú tiež Vysoké Tatry, Svit, Štrba (kde zastavujú aj expresy z dôvodu cestovného ruchu) a Spišská Belá.

Ďalej identifikuje oblasť Vysokých Tatier ako oblasť s výnimočným postavením z hľadiska turistickej perspektívy. Identifikuje tu dostatočný celoročný prepravný prúd s potrebným posilnením dopravy počas turistickej sezóny.

Návrhy na obsluhu na jednotlivých tratiach taktovými osobnými vlakmi sú nasledujúce:

Trať 180:

- **EX (Bratislava –) Žilina – Košice:** Štrba (05. min odchod) – Poprad (20. min)
- **Os Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok – Poprad:** Liptovský Mikuláš (40. min odchod) – Liptovský Hrádok (55. min) – Poprad (40. min, príchod); v špičke interval 60 min, v úseku Liptovský Hrádok – Poprad interval v špičke 120 min;

- **Os Svit – Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa:** Svit (35. min) – Poprad (45. min) – Studený Potok (00. min, križovanie) – Spišská Belá (25. min) – Stará Ľubovňa (55. min, príchod); interval 120 min, v špičke v úseku Poprad – Spišská Belá (Stará Ľubovňa) v špičke 60 min.;

Trať 182:

- **Os Štrba – Štrbské Pleso:** Štrba (10. min odchod) – Štrbské Plesov (30. min, príchod); interval 60 min, v špičke turistickej sezóny doplnené vlaky do súhrnného intervalu 30 min;

Trať 183:

- **Os Štrbské Pleso – Poprad:** Štrbské Pleso (15. min odchod) – Vyšné Hágy (30. min, križovanie) – Starý Smokovec (00. min, križovanie) – Poprad (25. min, príchod); interval 60 min, v špičke interval približne 30 min;

Trať 184:

- **Os Starý Smokovec – Tatranská Lomnica:** Starý Smokovec (00. min, odchod) – Tatranská Lomnica (15. min, príchod); interval 60 min, v špičke interval približne 30 min (vložené vlaky nezastavujú v zastávkach);

Trať 185:

- **Studený Potok – Tatranská Lomnica:** odporúča sa zavedenie turistickej dopravy, výhľadovo v nadväznosti na Plán udržateľnej mobility mesta Vysoké Tatry a plánované obmedzenie individuálnej automobilovej dopravy zavedenie pravidelnej dopravy v úseku Poprad – Tatranská Lomnica;

PDO Slovenska tiež vymenúva v oblasti Vysokých Tatier problémy na dopravnej ceste a navrhuje infraštruktúrne opatrenia:

Tabuľka 1 **Infraštruktúrne opatrenia na tratiach v regióne Vysoké Tatry navrhnuté PDO Slovenska**

Trať	Identifikovaný problém	Návrh prevádzkového (dočasného) riešenia	Indikatívny návrh investičného riešenia
Poprad – Štrbské Pleso	Nemožný pravidelný interval Poprad – St. Smokovec 30 min	Nepravidelný interval Poprad – St. Smokovec	Zriadenie výhybne Tatran. zruby a zrýchlenie Poprad – Pod Lesom o 1 min
Poprad – Stará Ľubovňa	Nemožný pravidelný interval Os Poprad – Spiš. Belá 30 min Spiš. Belá – S. Ľubovňa 60 min	Investičné riešenie: Úprava stanice Matejovce a Kežmarok vrátane modernizácie zabezpečovacích zariadení (dispečerizácia trate)	

Existujúci systém obsluhy Tatier a podhoria navrhuje PDO v budúcnosti upraviť najmä zlepšením spojenia v okolí Popradu, so zavedením pravidelných 30 min intervalov v regionálnej doprave na trati do Kežmarku a na Štrbské Pleso. Preto navrhuje realizovať nasledujúce investičné akcie:

- **na trati Poprad – Stará Ľubovňa** (posilnenie dopravy na interval 30 min v úseku Poprad – Spišská Belá a 60 min Spišská Belá – St. Ľubovňa) modernizovať zabezpečovacie zariadenia na trati a tiež upraviť koľajisko stanice Matejovce pri Poprade tak, aby tu bolo možné križovať vlaky.

- **na trati Poprad – Štrbské Pleso** (zavedenie pravidelného intervalu 30 min) je potrebné buď zriadiť novú výhybňu (ideálne v lokalite Tatranské Zruby) alebo skrátiť cestovné časy v úseku Starý Smokovec – Veľký Slavkov pod 14 minút.

4.3.5 Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike

Dokument vydaný v roku 2013 (druhé vydanie v marci 2015) prezentuje rozvoj cykloturistiky ako jednu z významných príležitostí udržateľného rozvoja cestovného ruchu, upozorňuje na čoraz početnejšiu cieľovú skupinu Európanov preferujúcu aktívne trávenie dovolenky spojené s poznávaním krajiny zo sedla bicykla a výhody cykloturistiky najmä pre využitie mimosezónnych období. Dokument stanovuje priority a opatrenia rozvoja cykloturistiky a navrhuje jeho finančné nástroje.

Základným smerovaním, víziou cyklostratégie je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky, výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom.

4.3.6 Prioritizácia a harmonogramy projektov cestnej a železničnej infraštruktúry

Prioritizácia projektov cestnej a železničnej infraštruktúry predstavuje dokument, ktorým a bude riadiť príprava, výstavba aj údržba cestnej infraštruktúry nasledujúce desaťročie. Dokument vypracoval v rokoch 2020 a 2021 Útvár hodnoty za peniaze pod záštitou Ministerstva financií SR. Dokument v princípe definuje priority jednotlivých projektov cestných stavieb a projektov železničných stavieb. Harmonogram priorít bude rešpektovaný v rámci návrhov opatrení pre jednotlivé oblasti v Návrhovej časti PUM RVT.

4.3.7 Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky

Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky (ďalej „POO“) je komplexnou odpoveďou na dôsledky krízy spojené s pandémiou COVID-19, ako aj reakciou na identifikované hlavné výzvy a systémové nedostatky slovenskej ekonomiky. Súčasťou POO je súbor viacerých politík a ich komponentov. Plánu udržateľnej mobility RVT sa týka Komponent 3: Udržateľná doprava.

Cieľom je vytvoriť čistejší, inteligentnejší, bezpečnejší a efektívnejší dopravný sektor. Cieľom je prostredníctvom opatrení a inteligentných riešení, vychádzajúcich z analýzy dát a simulácií, zvýšiť podiel ekologických foriem dopravy, zvýšiť počet cestujúcich v železničnej a verejnej osobnej doprave, objem prepraveného tovaru v ekologickej intermodálnej doprave a podporiť budovanie infraštruktúry pre alternatívne pohony. Definované sú nasledujúce reformy, ktoré prispievajú k uvedenému cieľu:

- Reforma prípravy investičných projektov v doprave
- Reforma verejnej osobnej dopravy
- Reforma zavedenia nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy
- Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy
- Podpora ekologickej osobnej dopravy
- Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony

4.3.8 Národný investičný plán SR na roky 2015 – 2030

Národný investičný plán SR 2018 – 2030 má povahu nadrezortného a integrovaného strategického dokumentu, definujúceho prioritné témy a kľúčové programy do roku 2030. V oblasti dopravy

predstavuje tento dokument nasledujúce kľúčové investičné programy a projekty v cestnej a železničnej doprave a civilnom letectve, relevantné pre PUM RVT:

Cestná doprava:

- Dobudujú sa úseky diaľnice D1 v Žilinskom, Prešovskom a Košickom kraji: Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, Turany – Hubová, Hubová – Ivachnová.
- Na skrátenie vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov Slovenskej republiky je potrebné budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T.

Železničná doprava:

- modernizácia hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: úsek Poprad – Lučivná na rýchlosť 160 km/hod,
- do roku 2030 je potrebné zmodernizovať zostávajúce úseky na rýchlosť 160 km/hod. na chrbtovej železničnej trati Žilina – Košice (úseky, kde to dovoľia ekonomické okolnosti a geomorfologické podmienky).

Civilné letectvo:

- kompletná rekonštrukcia prístávacej dráhy na letisku Poprad – Tatry.

4.3.9 Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska

Dokument Ministerstva dopravy a výstavby (spolugestorom je MF SR) vychádza z Európskej zelenej dohody. Dokument vyslovuje potrebu prijímať nielen opatrenia pre redukciu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie, ale tiež opatrenia pre transformáciu dopravy na inteligentnú mobilitu, vďaka ktorej bude doprava bezpečnejšia, efektívnejšia a ekologickejšia. Hlavným deklarovaným cieľom stratégie je cieľ znížiť emisie skleníkových plynov, na ktorých sa doprava podieľa významnou mierou, do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a do roku 2050 dosiahnuť uhlíkovú neutralitu.

Následne dokument stanovuje a podrobne popisuje ciele pre jednotlivé strategické oblasti, ktorými sú:

- Strategická oblasť **inteligentná mobilita** s cieľmi:
 - realizácia prepojenej a automatizovanej multimodálnej mobility,
 - inovácie v doprave,
 - údaje a umelá inteligencia v službách inteligentnejšej mobility,
 - zlepšenie bezpečnosti dopravy,
 - prevencia kybernetických hrozieb.
- Strategická oblasť **udržateľná mobilita** s cieľmi:
 - zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility,
 - ekologizácia nákladnej dopravy,
 - stanovovanie cien uhlíka a lepšie stimuly pre užívateľov.
- Strategická oblasť **odolná mobilita** s cieľmi:
 - posilnenie spoločného trhu,
 - vyvážená a spravodlivá mobilita pre všetkých.

4.3.10 Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy

Hlavným cieľom aktualizovanej Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy je zlepšiť pripravenosť Slovenska čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, priniesť čo najširšiu informáciu o súčasných adaptačných procesoch na Slovensku, a na základe ich analýzy ustanoviť inštitucionálny

rámec a koordinačný mechanizmus na zabezpečenie účinnej implementácie adaptačných opatrení na všetkých úrovniach a vo všetkých oblastiach, ako aj zvýšiť celkovú informovanosť o tejto problematike.

Stratégia adaptácie podrobne popisuje dôsledky zmien klímy na vybrané oblasti a navrhuje adaptačné opatrenia. V oblasti dopravy uvádza prejavy zmeny klímy, ich dôsledky a navrhuje adaptačné opatrenia popísané v oblastiach cestnej, železničnej a leteckej dopravy.

4.3.11 Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021 – 2030

Plán je vypracovaný v zmysle čl. 9 nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 2018/1999 o riadení EÚ a opatrení v oblasti klímy. Týmto plánom sa aktualizuje platná energetická politika z roku 2014. Okrem základných pôvodných štyroch pilierov, o ktoré sa opierala energetická politika (energetická bezpečnosť, energetická efektívnosť, konkurencieschopnosť a udržateľnosť energetiky) sa plánom rozširuje aj o rozmer dekarbonizácie.

Hlavnými kvantifikovanými cieľmi v oblasti energetiky a klímy do roku 2030 je, v rámci celej Únie, dosiahnuť v porovnaní s rokom 1990 zníženie emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % (jednotlivé členské štáty majú určené podiely podľa miestnych podmienok), záväzný cieľ na úrovni Únie je dosiahnuť podiel energie z obnoviteľných zdrojov energie (ďalej len „OZE“) na hrubej konečnej energetickej spotrebe aspoň 32 %, pričom podiel OZE v doprave musí byť v každom členskom štáte aspoň 14 %, národný príspevok v oblasti energetickej efektívnosti aspoň 32,5 % a prepojenosť elektrických sústav na úrovni minimálne 15 %.

Hlavnými kvantifikovanými cieľmi NECP v rámci SR do roku 2030 je zníženie emisií skleníkových plynov pre sektory mimo obchodovania s emisiami (non-ETS) o 20 % (podiel bol zvýšený z pôvodne deklarovanej úrovne 12 %). Využívanie OZE na konečnej spotrebe energie je stanovené v roku 2030 vo výške 19,2 % s plnením požadovaného cieľa 14 % OZE v doprave. Spracované opatrenia pre dosiahnutie národného príspevku SR v oblasti energetickej efektívnosti ukazujú hodnoty o niečo nižšie (30,3 %) ako je európsky cieľ 32,5 %. Kľúčovými pre dosiahnutie cieľov budú sektory priemyslu a budov. Prepojenosť elektrických sústav sa už teraz pohybuje nad hranicou 50 % a bude taká aj v roku 2030, takže cieľ minimálne 15 % bude splnený.

Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry rešpektuje ciele definované v tomto pláne.

4.3.12 Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2021 – 2030

Dokument definuje súbory opatrení pre jednotlivé rezorty, ktorými sa má dosiahnuť integrácia osôb so zdravotným postihnutím do bežného života. Pre rezort dopravy je definované opatrenie „*Systematické zvyšovanie prístupnosti dopravných prostriedkov a dopravnej infraštruktúry*“. Opísané sú nasledujúce spôsoby plnenia:

1. Systematicky zvyšovať počet bezbariérových vozidiel verejnej osobnej dopravy a dráhových vozidiel a stanoviť termín odkedy nebude možné uvádzať do prevádzky nové vozidlá nespĺňajúce kritériá prístupnosti bezbariérovosti (všetky nové a modernizované vozidlá vybavovať informačnými systémami pre osoby so zrakovým postihnutím a informačnými systémami pre osoby so sluchovým postihnutím).
2. Systematicky zvyšovať prístupnosť autobusových a železničných staníc a letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami, z ktorých sa vykonáva obchodná letecká doprava pre osoby s obmedzenou mobilitou a orientáciou (zabezpečiť prístup osôb so zdravotným postihnutím, osôb s obmedzenou mobilitou a orientáciou k informáciám o možnostiach bezbariérovej prepravy).

Zodpovedným gestorom tohto opatrenia je Ministerstvo dopravy SR, VÚC a mestá v pozícii objednávateľov verejnej osobnej dopravy.

4.3.13 Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025

Dokument predstavuje návrh dlhodobého plánu pre adresovanie výziev v cestnej doprave do roku 2030 (ďalej aj ako „Dlhodobý plán“ v príslušnom gramatickom tvare). Predstavuje víziu rozvoja inteligentnej mobility a politiku pre nastavenie podmienok prostredia, rozvoj ekosystému a využitie jej konceptov v dopravných systémoch a v spoločenskej praxi Slovenskej republiky.

Dokument definuje 2 dlhodobé ciele rozobrané do niekoľkých špecifických cieľov a naplňajúcich opatrení. Zobrazuje ich nasledujúca tabuľka:

Tabuľka 2 Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021-2025

Dlhodobý cieľ		Špecifický cieľ		Názov opatrenia		Zodpovednosť	Realizácia
1.	Využívanie výhod inteligentnej mobility v bežnej prevádzke	1.1	Lepšie štruktúrované dáta (údaje) pre inteligentné rozhodovanie v dopravnej politike	1.1.1	Zlepšenie rozsahu, kvality a manažmentu zberu údajov v cestnej doprave	MDV SR	do 2023
		1.2	Lepšia infraštruktúra pre inteligentnú mobilitu	1.2.1	Vybudovanie novej inteligentnej infraštruktúry	MDV SR, NDS a príslušné rezorty	do 2025
				1.2.2	Implementácia 5G siete pre účely zabezpečenia konektivity prvkov inteligentnej mobility	MDV SR, RÚ, MIRRI SR	do 2024
				1.2.3	Vytvorenie podmienok pre zriadenie osobitného testovacieho prostredia	MDV SR	do 03/2023
		1.3	Odstránenie legislatívnych bariér pre plnohodnotné využívanie výhod inteligentnej mobility	1.3.1	Prijatie osobitnej právnej úpravy a novelizácie dotknutých právnych predpisov v oblasti inteligentnej mobility v Slovenskej republike	MDV SR, MV SR, MH SR, MIRRI SR, ÚOOÚ SR	do 2023
1.4	Inštitucionálne zabezpečenie agendy inteligentnej mobility vo verejnom sektore	1.4.1	Zriadenie národného koordinátora inteligentnej mobility pre oblasť dopravy	MDV SR	do 2023		
2.	Zvýšenie konkurencieschopnosti ekosystému mobility a zlepšenie	2.1	Stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom podpory vedy a výskumu a	2.1.1	Zvýšenie objemu verejnej finančnej podpory a adresná podpora pre VVI v oblasti inteligentnej mobility	MIRRI SR, MŠVVŠ SR, MDV SR, MH SR, MF SR, Vrátane zainteresovaných priamo riadených organizácií	do 2025

Dlhodobý cieľ		Špecifický cieľ		Názov opatrenia		Zodpovednosť	Realizácia
	podporného prostredia pre rozvoj inteligentnej mobility		inovačných aktivít v podnikoch	2.1.2	<i>Inštitucionálna podpora funkčného ekosystému inteligentnej mobility medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom</i>	MDV SR, MIRRI SR	do 06/2023

Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry rešpektuje ciele definované v tomto dokumente.

4.3.14 Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011

Materiál opisuje podrobne osídlenie Slovenska v kontexte osídlenia okolitých krajín aj strednej Európy ako celku. Popisuje centrá a ťažiská osídlenia, ktoré pomenováva a kategorizuje podľa ich veľkosti a významu. Tieto ťažiska osídlenia a dopravné väzby medzi nimi predstavujú rozvojové osi, kde má zmysel podporovať aj očakávať ďalší hospodársky rozvoj.

Dokument je podrobne popísaný v krajskom dokumente Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja. Z pohľadu regiónu Vysoké Tatry sú dôležité tieto centrá osídlenia:

Prvá skupina, jej prvá podskupina zahŕňa 6 najväčších slovenských miest, z ktorých pre PSK sú dôležité:

- Prešov ako hlavné mesto kraja,
- Žilina ako hlavné mesto susedného kraja s významnými dopravnými väzbami.

Prvá skupina, jej druhá podskupina sú mesta s počtom 40 – 70 tis. obyvateľov, čo sú najväčšie okresné mestá, ktorá je možné charakterizovať aj ako centrá celoštátneho významu:

- Poprad ako dôležité centrum západnej časti kraja,

Druhá skupina, jej prvá podskupina zahŕňa okresné mestá o veľkosti 25 – 50 tis. obyvateľov, ktoré predstavujú centrá nadregionálneho významu:

- Liptovský Mikuláš ako okresné mesto susediaceho okresu
- Spišská Nová Ves ako okresné mesto susediaceho okresu

Druhá skupina, jej druhá podskupina zahŕňa okresné mestá o veľkosti 20 – 30 tis. obyvateľov, ktoré v zásade predstavujú centrá nadregionálneho významu:

- Kežmarok ako významné okresné mesto v Prešovskom kraji,

Tretia skupina, jej druhá podskupina zahŕňa menšie, niekedy okresné mestá, ktoré je možné charakterizovať ako centrá regionálneho významu s niektorými funkciami vyššieho významu:

- Svit – mesto v Prešovskom kraji,
- Vysoké Tatry – mesto v Prešovskom kraji, významný rekreačný cieľ.

Do štvrtej skupiny sú zaradené mestá, ktoré v zásade plnia funkcie regionálneho významu:

- Spišská Belá – mesto v Prešovskom kraji,

Do piatej skupiny sú zaradené mestá, ktoré v zásade plnia funkcie subregionálneho významu:

- Podolíneec – mesto v Prešovskom kraji,

- Spišská Stará Ves – mesto v Prešovskom kraji,

Do štvrtej a piatej skupiny sú zaradené obce s počtom obyvateľov do 12 tis.

Ťažiská osídlenia predstavujú aglomerácie, ktoré predstavujú veľmi previazané územia, v ktorých sú pozorovateľné suburbanizačné a decentralizačné efekty. Vytvára sa tak úplný, alebo čiastočný „prstenec“ obcí, ktoré tvoria spolu s jadrovým mestom – jadrové pásmo. Z pohľadu Plánu udržateľnej mobility RVT sú dôležité tieto ťažiská osídlenia:

V rámci ťažisk osídlenia druhej úrovne ide o:

- popradsko-spišskonovoveské

Rozvojové osi podľa KURS 2011:

„Rozvojové osi sú súčasťou tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Podporujú sídelné väzby medzi obcami a rovnovážny sídelný rozvoj vrátane rozvoja vidieka. Vytvárajú podmienky pre dostupnosť k infraštruktúram, zachovanie a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva a zabezpečujú požiadavky ktoré sú na sídelnú štruktúru kladené z hľadiska ekonomických, sociálnych a environmentálnych súvislostí. Rozvojové osi tak efektívne plnia požiadavky trvalej udržateľnosti a vytvárania zdravého a environmentálne vhodného obytného i pracovného prostredia.

Rozvojové osi týkajúce sa PUM RVT:

Rozvojové osi prvého stupňa:

- žilinsko-podtatranská rozvojová os: Žilina – Martin – Poprad – Prešov;

Rozvojové osi druhého stupňa:

- kežmarsko-toryská rozvojová os: Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov;

Najdôležitejšie projekty v oblasti cestnej infraštruktúry dotýkajúce sa RVT sú:

- Diaľnica D1 – Bratislava/Petržalka – (križovatka s D2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina (zodpovedá helsinskému koridoru Va a predstavuje v celej dĺžke časť siete TEN-T).

Najdôležitejšie projekty v oblasti železničnej infraštruktúry dotýkajúce sa RVT sú:

- Modernizácia trate Žilina – Košice – štátna hranica – Slovensko/Ukrajina;
- Obnova a rekonštrukcia železničnej stanice Poprad–Tatry.

Záväzná časť KURS 2011, tak ako má charakter územno-plánovacej dokumentácie vymenováva celý rad koridorov a ďalších prvkov dopravnej infraštruktúry Slovenska, ktoré majú byť rešpektované do budúcnosti. Regiónu Vysoké Tatry sa v oblasti dopravy bezprostredne dotýkajú:

- V oblasti nadradeného dopravného vybavenia stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestore východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov.
- Rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN-T a európskych dohôd alokované a plánované v trasách paneurópskych multimodálnych koridorov ITF
 - multimodálny koridor č. V. vetva Va. (Rakúsko) – Bratislava/Jarovce – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaný pre cesty, pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy a pre vysokorychlostnú železničnú trať Bratislava – Žilina,

- letiská sieť TEN-T pre medzinárodnú dopravu v Bratislave (multimodálne koridory č. IV. a V. vetva Va), Košiciach a Poprade (multimodálny koridor č. V. vetva Va),
- Rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN-T alokované a plánované v trasách pripravovaných multimodálnych koridorov a ich vetvi – prioritnej osi západ – východ (Norimberg/Drážďany – Praha – Olomouc) – Lysá pod Makytou – Púchov – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaná pre cesty a konvenčné železničné trate siete TEN-T.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa kritérií medzinárodných leteckých organizácií – letiská hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu: letisko Poprad,
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru celoštátnej úrovne – koridory ciest
 - Poprad – Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – (Piwniczna),
 - (Poľská republika) – Podspády/Javorina – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava.
- Proporcionálne podporovať doplnkové postavenie dopravnej infraštruktúry medzinárodného, celoštátneho a nadregionálneho významu, ktorá, spolu s paneurópskymi multimodálnymi koridorami ITF a sieťami TEN-T, vytvára nadradenú dopravnú sústavu Slovenskej republiky.

4.4 Regionálne strategické dokumenty

4.4.1 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja 2021 – 2030

Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021-2030 je kľúčovým dokumentom rozvoja kraja, ktorý slúži ako nástroj pre čerpanie verejných prostriedkov a eurofondov na najbližších 10 rokov. Pomocou špecifických a strategických cieľov, ktoré boli identifikované v rámci prípravy dokumentu, zároveň nastavuje priority rozvoja územia kraja. Dokument sa skladá z analytickej časti, strategicko-programovej časti, realizačno-finančnej časti a príloh. Okrem toho je v príprave aj skrátená verzia dokumentu, ktorá bude k dispozícii na stiahnutie neskôr.

Základnou úlohou dokumentu je zabezpečiť všeobecný rozvoj kraja a naplnenie potrieb jeho obyvateľov v strednodobom horizonte. Kam sa bude kraj ako celok uberať, určuje ciele a opatrenia pre dosiahnutie týchto cieľov. Vychádza z potrieb obyvateľov, samospráv obcí, podnikateľských subjektov, záujmových združení, občianskeho a neziskového sektoru a z odborných analýz napriek odvetvami.

Súčasne tento program reaguje na témy uvedené v jednotlivých operačných programoch pre rovnaké obdobie a ďalej ich rozvíja, či implementuje do svojej štruktúry. Vďaka tomu vytvára predpoklady pre čerpanie financií a zdrojov z európskych štrukturálnych a investičných fondov.

Stanoví mnoho analýz a opatrení v hospodárstve, sociálnej a environmentálnej rovine, z ktorých by sa pre potreby tejto správy dali vybrať tieto strategické (SC) a špecifické (ŠC) ciele:

SC 3.1 Vytvoriť udržateľný model rozvoja dopravnej infraštruktúry a udržateľnej energetiky na území kraja

ŠC 3.1.1 Vytvoriť systém udržateľnej ekologickej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie dopravnej infraštruktúry a optimalizácie dopravnej obslužnosti v kraji v nadväznosti na budovanie IDS.

Daný špecifický cieľ naplňuje skupina opatrení a ich aktivít. Pre potreby tohto PUM je uvedený zoznam naplňujúcich opatrení:

- 3.1.1.1. Strategické plánovanie rozvoja dopravy na území kraja s využitím SMART nástrojov, digitálnych a informačných systémov pri plánovaní, organizovaní a riadení procesov v doprave
- 3.1.1.2. Podpora zavádzania efektívnych a ekologických alternatívnych foriem prepravy osôb
- 3.1.1.3. Podpora rozvoja ekologickej verejnej osobnej železničnej dopravy a nadväznej prímestskej a mestskej dopravy
- 3.1.1.4. Podpora rozvoja intermodálnej dopravy tovaru
- 3.1.1.5. Podpora rozvoja leteckej dopravy
- 3.1.1.6. Podpora rozvoja integrovaných dopravných systémov (IDS) prepájajúcich rôzne druhy dopravy
- 3.1.1.7. Vytvorenie podmienok a infraštruktúry pre cyklodopravu a pešiu dopravu ako súčasť multimodálnej mestskej a prímestskej dopravy pre regionálnu mobilitu a prepravné potreby obyvateľov kraja
- 3.1.1.8. Zvýšenie atraktivity, spoľahlivosti a efektivity verejnej osobnej dopravy
- 3.1.1.9. Podpora a aplikácia výskumno-vývojových aktivít a prepájania v sektore dopravy
- 3.1.1.10. Podpora optimalizácie dopravnej infraštruktúry pre zvýšenie bezpečnosti, lepšiu obsluhu, prepojenosť, regionálnu mobilitu, ekonomických centier na území kraja a cezhraničného prepojenia / Minimalizácia kritických dopravných uzlov
- 3.1.1.11. Podpora statickej dopravy vrátane dopravného značenia

Jednotlivé aktivity nie sú pre ich všeobecné formulácie uvedené, sú však vyhľadateľné v dokumente PHSR PSK 2021-2030. Tento PUM je v súlade so všetkými definovanými opatreniami a ich aktivitami.

4.4.2 Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja

Dokument zo septembra 2015 vznikol na základe dlhodobej potreby spracovania komplexnej dokumentácie tohto druhu pre Prešovský kraj. Dokument sa zaoberá infraštruktúrou pre všetky druhy dopravy – cestná, železničná, vodná, letecká a nemotorová. V nasledujúcom výťahu sú uvedené iba položky týkajúce sa regiónu Vysoké Tatry pre potreby PUM RVT.

Hlavné ciele územnej prognózy:

- stanoviť hlavné zásady rozvoja dopravnej infraštruktúry, zásady jej optimalizácie a priority pre postup skvalitňovania dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji, so zameraním najmä na optimalizáciu cestnej a železničnej dopravy, vrátane ostatných druhov dopravy (leteckej, vodnej a cyklistickej), pri primeranom zohľadnení samosprávnych rozvojových zámerov definovaných v územnoplánovacích dokumentáciách,
- riešiť možnosti podpory dlhodobého funkčného využívania územia samosprávneho kraja verejnou cestnou, železničnou a cyklistickou dopravou, pri zohľadnení mestských aglomerácií a území vykazujúcich vysokú návštevnosť,
- zohľadniť a rozpracovať vybrané časti aktuálnych dopravných dokumentov na úrovni Slovenskej republiky, súvisiacich s Prešovským samosprávnym krajom, napr. so Strategickým plánom rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy na roky 2014-2020,
- vytvoriť územnoplánovací podklad, ktorý bude slúžiť pre spracovanie Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja.

Rozvojové osi



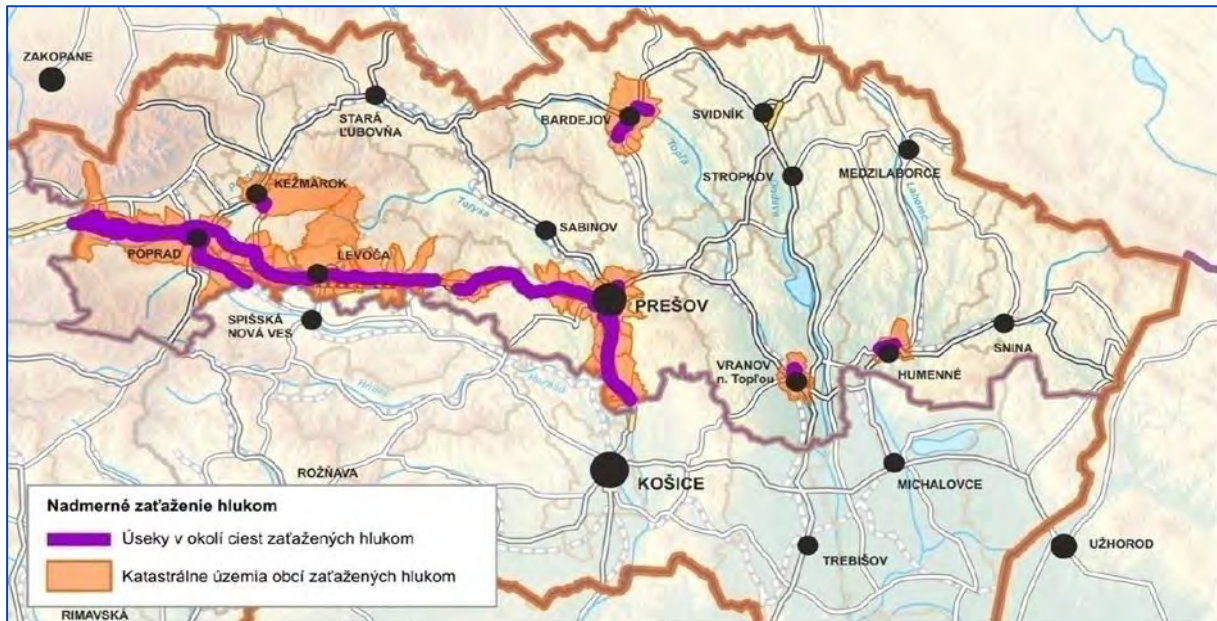
Na základe komplexného vyhodnotenia rozvoja sídelnej štruktúry, odporúča sa prednostne podporovať územný rozvoj v smere týchto osí:

Rozvojové osi prvého stupňa:

- o žilinsko-podtatranská rozvojová os: Žilina — Martin – Poprad – Prešov.

Rozvojové osi tretieho stupňa:

- o kežmarsko-ľubovnianska rozvojová os: Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves,
- o horehronská rozvojová os: Telgárt – Vernár – Poprad.



Obrazok 4 Nadmerné zaťaženie hlukom – PSK, zdroj VÚC PSK

Cestná infraštruktúra

Medzinárodná doprava- cezhraničné súvislosti

- Základná sieť TEN-T: multimodálny koridor č. V.a. (TEM 4)
- Súhrnná sieť TEN-T: multimodálny koridor s pracovným názvom „Pobaltský koridor“
- Medzinárodná sieť „E“- sieť európskych ciest E 50, E 371, a „TEM “ – transeurópskych magistrál E50
- Sieť zaradená podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC)

Celoštátna doprava, susediace regióny

Celoštátnu dopravnú sieť a nadväznosť na susediace regióny vytvárajú predovšetkým cesty I. a II. triedy.

Regionálna doprava

Hlavnú dopravnú rozvojovú os západ - východ tvorí prepojenie:

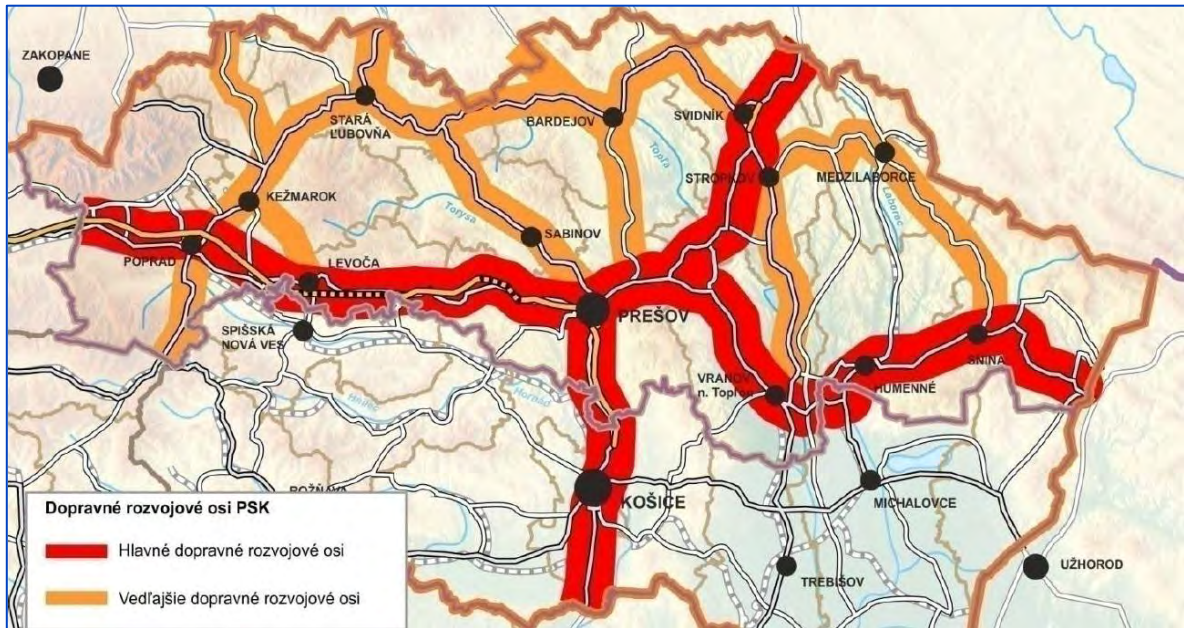
- hranica Žilinský samosprávny kraj - Štrba – Poprad – Levoča – Prešov – Vranov nad Topľou Humenné – Snina – Ubľa – hranica Slovensko/Ukrajina (Malyj Bereznyj).

Vedľajšiu dopravnú rozvojovú os západ - východ tvorí prepojenie:

- hranice BBSK (Telgárt) a KSK (Stratená) – Vernár – Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník – Stropkov - Medzilaborce – Snina.

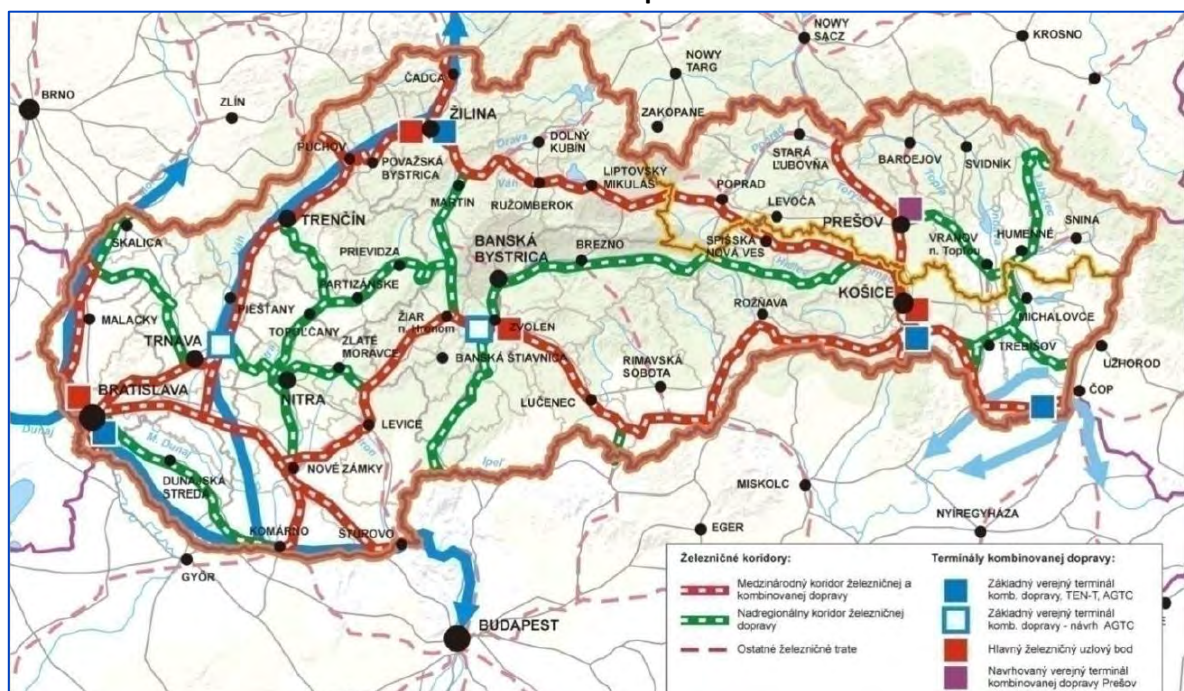
Vedľajšie dopravné rozvojové osy sever – juh tvoria prepojenia:

- hranica Slovensko/Poľsko (Niedzica) – Spišská Stará Ves, Lysá nad Dunajcom – Kežmarok – Ruskinovce (bývalý VO Javorina) – Levoča - hranica Košický samosprávny kraj (Spišská Nová Ves).



Obrázok 5 Hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy PSK, zdroj: GDI PSK

Železničná doprava



Obrázok 6 Hierarchia a štruktúra rozvojových koridorov - železničná doprava, zdroj: KURS 2011

Trate medzinárodného a celoštátneho významu

- Koridor Rýn – Dunaj

Trate nadregionálneho a regionálneho významu

- Plaveč – Stará Ľubovňa – Poprad

Letecká doprava

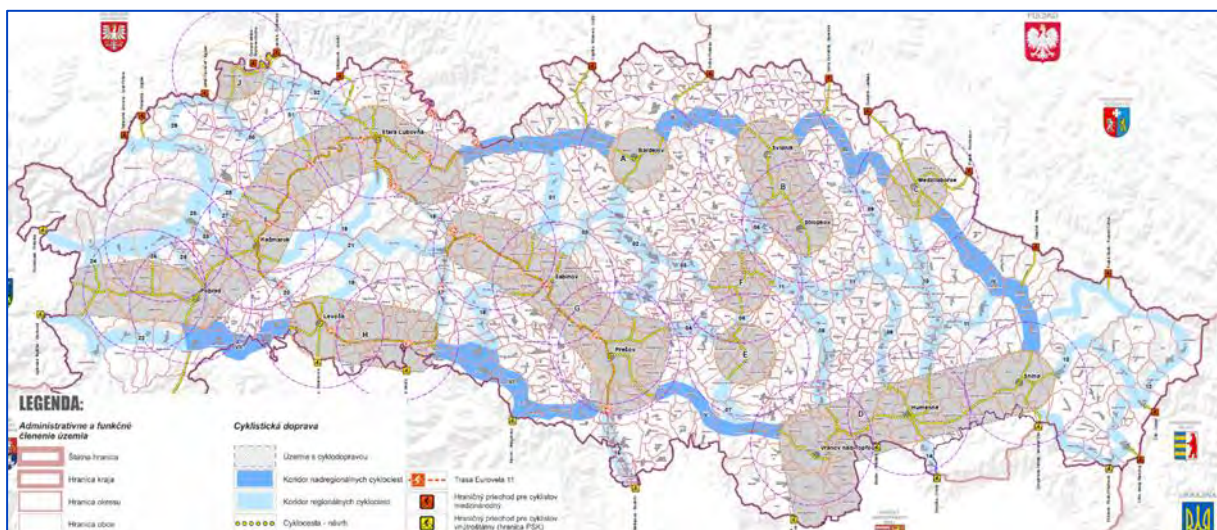
Spolu s letiskom Košice patrí letisko Poprad – Tatry do súhrnnej siete letísk systému transeurópskej dopravnej siete TEN-T. V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít na území Prešovského samosprávneho kraja je potrebné rešpektovať ochranné pásma a územia letísk a leteckých pozemných zariadení.

Cyklistická doprava a cykloturistika, pešia doprava

Základná sieť je tvorená základnou sieťou cyklociest v územiach s cyklodopravou, na ktoré nadväzujú základné cyklotrasy v koridoroch nadregionálnej úrovne v územiach s cyklokoridormi (nadregionálne a regionálne).

S cieľom znižovania podielu motorovej dopravy a zvyšovania podielu cyklistickej dopravy vo všetkých ťažiskách osídlenia samosprávneho kraja a na územiach preukazujúcich aglomeračné súvislosti je navrhnutá základná sieť cyklociest a cyklotrás Prešovského samosprávneho kraja v rozsahu návrhu územnej prognózy.

Pre potreby samosprávneho kraja sú cyklokoridory hierarchicky členené do dvoch úrovní. Nadregionálne cyklokoridory spoločne s prihraničnými územiami cyklodopravy kopírujú hranice samosprávneho kraja. Regionálne cyklokoridory sú navrhnuté na obsluhu uzavretých vidieckych regiónov najmä v severojužnom a východno-západnom smere.



Obrázok 7 **Cyklokoridory v PSK**

4.4.3 Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja

Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja spracovala Žilinská univerzita v Žiline. Dopracovaný bol v auguste 2020. Z hľadiska Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja (a jeho aktualizácií) je prínosné spomenúť predovšetkým prehľad princípov a návrhov Plánu dopravnej obslužnosti PSK, ktoré PDO uvádza. Cieľom PDO je vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja.

Vzhľadom na to, že nový Plán dopravnej obslužnosti PSK bol spracovaný v roku 2020 na základe PUM PSK spracovaného v roku 2019, mnohé návrhy PDO podrobnejšie rozvíjajú koncept navrhnutý Plánom udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja. Princípy integrovanej dopravy definované v PDO v rámci funkčného regiónu východné Slovensko obsahujú a rozpracovávajú princípy optimalizácie dopravnej obsluhy regionálnou VOD definované v rámci PUM PSK.

Dokument PDO PSK sa vo svojej návrhovej časti venuje trom hlavným témam, ktoré obsahujú ďalšie
Nasledujúci text obsahuje výťah informácií o PDO PSK relevantných pre PUM RVT.

Návrh linkového vedenia v ŽD, PAD a MHD obsahuje:

- stanovenie modálneho charakteru linky,
- trasu linky a určenie zastávok (tarifných bodov), ktoré bude linka obsluhovať,
- definovanie základnej obslužnej funkcie linky,
- stanovené systematické jazdné časy,
- systematickosť cestovného poriadku a intervaly podľa obdobia dňa pracovného (špička, sedlo, noc) a počas víkendových dní, vrátane charakteristiky výnimiek z tejto systematickosti,
- stanovenie nasadzovaných vozidiel a ich kapacitnej kategórie,
- stanovenie potrebného počtu vozidiel na zabezpečenie turnusových náležitostí linky,
- linky ŽD budú mať spracovaný cestovný poriadok (grafikon vlakovej dopravy) aj pre variant po navrhovaných infraštruktúrnych opatreniach,
- návrh špecifického systému obsluhy pre obce s potrebou nízkeho počtu spojov,
- vyhodnotenie návrhu dopravnej obsluhy kvantitatívnymi a kvalitatívnymi ukazovateľmi zabezpečenej služby vrátane porovnania so súčasným stavom.

Navrhovaný systém linkovej obsluhy tak plne rešpektuje:

- princípy integrovanej dopravy (koordináciu jednotlivých druhov dopravy),
- efektívne využívanie vozidiel,
- atraktívny čas dochádzky do/z práce/školy (do 45 minút jazdy vo vozidle) – všade tam, kde je to možné a efektívne,
- časovú synchronizáciu liniek v relevantných prestupných bodoch a relevantných prepravných smeroch (pri cestách tam aj späť),
- sieťový charakter dopravnej obsluhy (znižovanie počtu koncových liniek – všade tam, kde je to možné a efektívne),
- zvyšovanie konkurencieschopnosti VOD voči IAD (zrýchľovanie, zvyšovanie ponuky spojení, zjednodušovanie celého systému),
- výnimky z taktu pre linky s malým počtom spojov (napr. 6 párov v pracovné dni alebo s nekonvenčným systémom obsluhy – doprava na zavolanie a pod.).

K hlavným znakom v oblasti návrhu linkového vedenia patria:

- vytváranie nosných liniek a obslužných liniek, pričom niektoré budú vynechávať zastávky pre dosiahnutie rýchlejšieho spojenia s centrom (spojovacie linky),
- výrazná revízia linkového vedenia a frekvencie spojov (ŽD, PAD) vzhľadom na eliminovanie súbežnosti spojov ŽD a PAD a na definovanie nosného systému liniek,
- vytvorenie dopravného systému s uceleným, komplexným systémom liniek s preferenciou ITCP,
- optimalizácia dopravného systému (ponukový princíp),
- postupné dotváranie systému realizáciou nadväzných projektov.

Východiská návrhu dopravnej obslužnosti:

- dostatočná kapacita železničnej trate Košice – Kysak – Poprad-Tatry – Štrba,
- potenciál dobudovania prestupných uzlov VLAK-BUS a BUS-BUS.

Stručné zhodnotenie prínosov pre cestujúcich a objednávateľov dopravných výkonov navrhnutého modelu PDO PSK obsahuje SWOT analýza. Charakterizuje vnútorné faktory ako silné stránky, slabé stránky na PDO PSK vo vzťahu k dopravnej obslužnosti a vonkajšie faktory ako príležitosti a hrozby.

	Silné stránky	Slabé stránky
Vnútorné faktory	<ul style="list-style-type: none"> • vytvorenie ľahkého prestupového systému na vybraných uzloch IDS, • zabezpečenie optimálnej časovej dostupnosti okresných miest ako aj krajského mesta Prešov, • zvýšenie počtu spojov v obciach, • pravidelnosť dopravy, taktový interval a atraktívna ponuka spojov na nosných linkách, • ponúknutie príležitostí pre voľbu systému VOD medzi PAD alebo ŽD, • systematické, jednoznačné a prehľadné trasovanie liniek PAD, • maximálna eliminácia súbehov liniek ŽD a PAD, • dostatočná rezerva kapacity železničnej infraštruktúry pre navýšenie počtu spojov ŽD, • optimalizácia jazdných časov v PAD a ŽD, • významný podklad pre zavedenie IDS pre Prešovský kraj a jeho prepojenie s Košickým krajom. 	<ul style="list-style-type: none"> • počiatočná nedôvera cestujúcich voči IDS, • zlý stav niektorých prestupových bodov, • absencia rekonštrukcie významných prestupových bodov (najmä niektorých železničných a autobusových staníc), • zvýšené náklady na zabezpečenie navrhnutého variantu dopravnej obslužnosti najmä v železničnej osobnej doprave, • zlý stav niektorých autobusových zastávok (bez nástupného priestoru, prístrešku atď.), • zlá dostupnosť zastávok pre peších a cyklistov, • nedostatočne bezbariérová prímestská autobusová doprava, • nevyhovujúca štruktúra vozidlového parku železničného dopravcu, • nedostatočné marketingové aktivity k zavádzaniu IDS.

	Príležitosti	Hrozby
Vonkajšie faktory	<ul style="list-style-type: none">• možnosť zvýšiť podiel verejnej osobnej dopravy v delfbe prepravnej práce,• možnosť dosiahnutia zvýšenia tržieb pri atraktívnej ponuke cestovných príležitostí,• dobudovanie parkovísk P+R, B+R a K+R pri dôležitých železničných a autobusových a zastávkach,• väčšie zapojenie obcí, významných zamestnávateľov, občianskych združení do objednávky verejnej dopravy,• doplniť navrhnutý model PDO o turistické spoje počas sezóny (napr. premávajúce len v turistickej sezóne, cyklobusy, cyklovlaky, skivlaky),• komfortom a spoľahlivosťou prilákať cestujúcich z IAD,• možnosť otestovania spôsobu integrácie a prípadne odstránenie nedostatkov do výhľadového stavu,• možnosť zvýšiť kvalitu dopravných prostriedkov VOD cestou čerpania štrukturálnych fondov EÚ,• zavedenie nízkoemisnej zóny v širšom centre mesta Prešov,• možnosť prípravy nových kritérií kvality pre nové zmluvy vo verejnom záujme v PAD po roku 2022,• rozšírenie dopravného systému a linkového vedenia do susedných štátov Poľsku, Ukrajina,• tvorba nových pracovných príležitostí v priemyselných parkoch dopravne obsluhovanými VOD,	<ul style="list-style-type: none">• tretia vlna pandémie koronavírusu COVID-19 a možné dopady na dopyt po VOD,• absencia preferencie VOD na území mesta Prešova,• nezavedenie parkovacích politík na území mesta Prešov a okresných miest Prešovského kraja,• nedobudovanie prestupných terminálov v požadovanej kvalite,• obmedzená rýchlosť na cestných komunikáciách počas kongescií,• nedobudovanie nových zastávok PAD,• nedostatočná koordinácia prípojov na jednotlivých linkách v prestupných uzloch pri konkrétnej zostave cestovného poriadku – neexistencia centrálného dispečingu IDS,• nevybavenie novými vybavovacími a informačnými systémami vozidiel VOD potrebnými pre IDS,• obmedzená rýchlosť na jednokofajných tratiach (zlý technický stav, pomalé jazdy) a tým dlhšie cestovné časy,• nebude včas zlepšená infraštruktúra a vozidlový park železničných dopravcov, najmä čo sa týka zabezpečenia kapacitných a kvalitných vozidiel,• možné riziko nezabezpečenia náhradnej autobusovej dopravy pri mimoriadnych situáciách na železničných tratiach v rámci PSK,• neprilákanie dostatočného počtu cestujúcich v ŽD,• vnímanie VOD len ako „sociálnej služby“ pre tých, ktorí nemôžu využívať IAD,• dlhé zvykanie si cestujúcich na potrebu väčšieho počtu prestupov,• nedostatočná informovanosť o výhodách dopravného IDS Východ,• nevybudovanie parkovísk typu P+R, B+R a K+R,
Vonkajšie faktory		<ul style="list-style-type: none">• nedostatok vodičov a rušňovodičov dopravných prostriedkov verejnej osobnej dopravy,• nedostatočná priepustnosť jednokofajných tratí v kontexte s realizáciou dopravných výkonov nákladných železničných dopravcov,• zvýšená nezamestnanosť v menej rozvinutých častiach PSK,• vandalizmus,• nekoordinovanosť pri objednávaní dopravných výkonov vo verejnom záujme (MDaV SR v ŽD a PSK v PAD).

Dokument tiež obsahuje rámcový harmonogram na implementáciu odporúčaných opatrení:

Rámcový harmonogram na vykonanie zmien	
Rok	Popis
2021	Schválenie Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja Rokovanie o finančnom zabezpečení Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja na úrovni kraja a úrovni Ministerstva dopravy a výstavby SR (železničná osobná doprava).
2021	Dokončenie D1 Prešov, západ – Prešov, juh – západný obchvat, čo odľahčí dopravné zaťaženie mesta Prešov tranzitnou dopravou a zlepši presnosť dodržiavania cestovných poriadkov v PAD.
2021	Zavedenie tarifnej integrácie IDS Východ v PAD.
2021-2023	Obstaranie nových železničných koľajových vozidiel pre prímestskú a regionálnu dopravu v PSK a KSK.
2022	Príprava finálnych cestovných poriadkov na základe finančného zabezpečenia realizácie Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja. Príprava súťaže na dopravnú obslužnosť v prímestskej autobusovej doprave v Prešovskom kraji.
2022	Rozšírenie tarifnej integrácie IDS Východ o ŽD.
2022	Vypracovanie a schválenie technických štandardov pre vozidla PAD. Vypracovanie technických štandardov na vybavenie autobusových staníc a zastávok PAD v PSK.
2022	Príprava projektov na záchytné parkoviská P+R (B+R) pri vybraných železničných a autobusových staniciach a zastávkach.
2023	Dokončenie R4 Prešov- severný obchvat, I. etapa čo odľahčí dopravné zaťaženie mesta Prešov tranzitnou dopravou a zlepši presnosť dodržiavania cestovných poriadkov v PAD.
2023	Zavedenie preferencie autobusovej dopravy v krajskom meste Prešov.
2023	Výbudovanie centrálneho dispečingu IDS Východ.

Rok	Popis
2023	Aplikácia nového linkového vedenia PAD.
2023	Aplikácia GVD variant 0
2023	Rozšírenie IDS Východ na vybrané linky do Žilinského kraja.
2023-2025	Realizácia projektov na záchytné parkoviská P+R (B+R) pri vybraných železničných a autobusových staniciach a zastávkach.
2025	Zavedenie nízkoemisnej zóny v širšom centre Prešova.
2025	Rozšírenie IDS východ na vybrané linky do Poľska a Maďarska.
2025-2030	Dobudovanie záchytných parkovísk P+R (B+R, K+ R) pri všetkých prestupových bodoch v PSK.
2026	Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK.
2030	Dokončenie infraštruktúrnych opatrení v ŽD v PSK.
2031	Aplikácia GVD variant 1

4.4.4 Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji

Dokument bol v gescii Prešovského samosprávneho kraja spracovaný spoločnosťou URBEKO s.r.o. v roku 2018, vydaný v decembri 2018 v reakcii na rozvoj nielen rekreačnej cyklistiky, ale taktiež dopravnej cyklistiky, ktorú definuje ako využívanie bicykla ako vhodného dopravného prostriedku v mestách a obciach na vzdialenosti do 5 až 10 km. Rozvoj nemotoristickej dopravy je jednou zo základných úloh dopravnej politiky podporovanej Európskou úniou v rámci stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Európske i národné politiky ohľadom klimatických zmien, kvality vzduchu, cestnej bezpečnosti, rozvoja turizmu, ako aj mnohé ďalšie, svorne uvádzajú potrebu rozvoja príležitosti pre rozvoj a propagáciu cyklistiky ako jedného zo základných druhov dopravy najmä v urbanizovaných územiach.

Kľúčovým výstupom vyhľadávacej štúdie je návrh hlavnej kostrovej siete, regiónom Vysoké Tatry prechádzajú nasledujúce 2 hlavné vetvy:

- **P1 – Vysoké Tatry:** Podbanské – Tatranská Kotlina – Ždiar /Osturňa/
- **P2 – Tatry – Pieniny:** Štrba - Poprad – Kežmarok – Sp. Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ – Podolíneec – Červený Kláštor

Časť dokumentu koncepcia návrhu kostrovej siete cyklistických komunikácií sa zaoberá analýzou a posúdením hlavnej infraštruktúry podľa jednotlivých koridorov a návrhom technických opatrení a stavebných úprav, obsahuje orientačné vyčíslenie stavebných nákladov na úpravy, modernizácie existujúcich či stavby nových úsekov a ďalej uvádza plán realizácie kostrovej siete s definíciou hlavných krajských priorít na jednotlivých vetvách kostrovej siete a priorít v jednotlivých okresoch PSK.

Hlavné priority:

Hlavnými prioritami výstavby kostrovej siete cyklistických komunikácií na území Prešovského kraja je výstavba cyklistických komunikácií medzinárodného významu, ktorými sú EuroVelo 11 a Veľký tatranský cyklistický okruh.

V rámci výstavby Veľkého Tatranského cyklistického okruhu sú prioritnými úseky Kežmarok - Veľká Lomnica, Poprad - Veľká Lomnica, Strážky - Spišská Belá a Svit (Lopušná dolina) - Lučivná.

Priority pre vetvu P1 – Vysoké Tatry:

- Na území mesta Vysoké Tatry ako prioritu realizovať úpravu existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody tak, aby po ňom bola možná premávka cyklistov, vrátane samostatných cyklistických trás v zastavaných častiach Smokovcov a Tatranskej Lomnice. V rámci prvej etapy je potrebné zrealizovať aj úsek cyklocestičky (alebo združeného chodníka) Tatranská Polianka – Štrbské Pleso.
- V druhej etape realizovať výstavbu úsekov Biele vody – Tatranská Kotlina a Ždiar – rázcestie Osturňa.

Priority pre vetvu P2 – Tatry – Pieniny:

- V rámci výstavby Veľkého tatranského cyklistického okruhu sú už vybudované úseky Poprad – Svit/Lopušná dolina, Kežmarok – Strážky a Spišská Belá – Tatranská Kotlina. Na tejto trase sú na realizáciu pripravené úseky Kežmarok – Veľká Lomnica, Strážky – Spišská Belá a Spišská Belá – Slovenská Ves. Je potrebné spojiť rozostavané úseky Stará Ľubovňa – Hniezdne a Hniezdne – Kamienka. Pre funkčnosť trasy sú ďalšími prioritnými stavbami úseky Poprad – Veľká Lomnica a Svit (Lopušná dolina) – Lučivná.
- V druhej etape výstavby je potrebné zabezpečiť výstavbu úseku Vojňany – Toporec, Holumnica – Nižné Ružbachy a Červený Kláštor – Veľký Lipník. Odporúča sa aj príprava realizácie úseku Lučivná – Štrba.

Priority pre okres Poprad:

- Prvá etapa: úprava existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody, výstavba úsekov Tatranská Polianka – Štrbské Pleso, Poprad-Spišská Sobota – Veľká Lomnica a Svit (Lopušná dolina) – Lučivná.
- Druhá etapa: Biele vody – Tatranská Kotlina, Ždiar – rázcestie Osturňa, Lučivná – Štrba.

Priority pre okres Kežmarok:

- Prvá etapa: Kežmarok – Veľká Lomnica, Strážky – Spišská Belá, Spišská Belá – Slovenská Ves, Vojňany – Toporec, Holumnica – Podolíneec, Ľubica – rázcestie Tvarožná.

4.5 Územno-plánovacia dokumentácia

4.5.1 Územný plán Prešovského samosprávneho kraja

Územný plán Prešovského samosprávneho kraja bol schválený uznesením Zastupiteľstva Prešovského samosprávneho kraja č. 268/2019 zo dňa 26. augusta 2019 a jeho záväzná časť bola vydaná Všeobecným záväzným nariadením č. 77/2019, ktoré nadobudlo účinnosť 6. septembra 2019. Územný plán Prešovského samosprávneho kraja v plnom znení nahradil Územný plán Veľkého územného celku Prešovského kraja z roku 1998 v znení neskorších Zmien a doplnkov.

V oblasti verejného dopravného vybavenia Územný plán Prešovského samosprávneho kraja obsahuje tieto záväzné zásady a regulatívy rozvoja územia relevantné pre región Vysoké Tatry:

1. Širšie vzťahy, dopravná regionalizácia

- 1.1. Realizovať opatrenia stabilizujúce pozíciu Prešovského kraja v návrhovom období v dopravno-gravitačnom regióne východné Slovensko.
- 1.2. Rešpektovať postavenia paneurópskych multimodálnych koridorov Va., ako súčasť koridorovej siete TEN-T, v línii Bratislava – Trnava – Žilina – Prešov/Košice – Záhор/Čierna nad Tisou – Ukrajina/Užhorod, určený pre diaľničnú sieť – D1.

2. Cestná doprava

- 2.1. Rešpektovať trasovanie ciest zaradených podľa európskej dohody AGR, lokalizovaných v Prešovskom kraji:
 - 2.1.1. E 50 v trase hranica ŽSK – Poprad – Prešov – hranica KSK.
- 2.2. Rešpektovať lokalizáciu existujúcej cestnej infraštruktúry diaľnic až ciest III. triedy – definovanú pasportom Slovenskej správy ciest “Miestopisným priebehom cestných komunikácií”, ohraničenú jej ochrannými pásmami mimo zastavaného územia a cestných pozemkov v zastavanom území Prešovského kraja.

2.3. Chrániť územné koridory a realizovať cesty I. triedy:

- 2.3.1. Cesta I/18:
 - 2.3.1.1. Prestavbu križovatky ciest č. I/18 – II/536.
- 2.3.2. Cesta I/66:
 - 2.3.2.1. Modernizácia úseku cesty hranica KSK – Vernár – Poprad s obchvatom obce Hranovnica, Vernár s tunelom popod horský priesmyk Vernár.
 - 2.3.2.2. Modernizácia úseku cesty Poprad – Matejovce – Spišská Belá a obchvaty obcí Veľká Lomnica, Huncovce, časti mesta Kežmarok a časti mesta Spišská Belá v nadväznosti na cestu I/77.
 - 2.3.2.3. Obchvat cesty v meste Kežmarok, v úseku od kruhového objazdu v priemyselnej zóne Pradiareň mimo zastavané územie, vyústenie obchvatu zo strany „Turbína“ – západná časť, smerom ku križovatke cesty II/536 s cestou III/3092 – križovatka na obec Tvarožná – Vlkovce.
 - 2.3.2.4. Modernizácia cesty Spišská Belá – hranica PL.
- 2.3.3. Cesta I/77:
 - 2.3.3.1. Obchvat časti mesta Spišská Belá, spoločne s obcou Bušovce zo severozápadnej strany, mesta Podolíneec z juhovýchodnej strany, obcí Nižné Ružbachy, Forbasy, Hniezdne a obchvat severozápadne od centra mesta Stará Ľubovňa (v nadväznosti na realizovanú preložku cesty I/68) s úpravou parametrov celého úseku cesty do času realizácie obchvatov.

2.4. Chrániť územné koridory a realizovať cesty II. triedy:

- 2.4.1. Cesta II/534:

- 2.4.1.1. Napojenie cesty Poprad mesto – Poprad Veľká – Starý Smokovec.
- 2.4.2. Cesta II/536:
 - 2.4.2.1. Modernizácia cesty v úseku Kežmarok – Jánovce.
 - 2.4.2.2. Obchvaty obcí v úseku Spišský Štvrtok – Vlková – Vrbov – Ľubica – mesto Kežmarok s napojením na preložku I/66.
- 2.4.3. Cesta II/537:
 - 2.4.3.1. Preložka Cesty slobody II/537 – obchvat Starého Smokovca časti mesta Vysoké Tatry.
- 2.4.4. Cesta II/539:
 - 2.4.4.1. Modernizácia v úseku Mengusovce – Vyšné Hágy.
- 2.4.5. Cesta II/540:
 - 2.4.5.1. Západný obchvat obce Veľká Lomnica v smere na Tatranskú Lomnicu.
 - 2.4.5.2. Preložka cesty Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica do trasy cesty III/3083 s úpravou parametrov.

2.5. Chrániť územné koridory a realizovať cesty III. triedy:

Okres Kežmarok

- 2.5.1. Cesta III/3096:
 - 2.5.1.1. Prepojenie cesty smerom od obce Malý Slavkov s napojením na cestu I/66.
 - 2.5.1.2. Cestné prepojenie cestou III. triedy obce Malý Slavkov III/3096 – Huncovce – Veľká Lomnica s napojením na cestu II/540, ktorej trasovanie bude stanovené v jednotlivých ÚPN obcí.
- 2.5.2. Cesta III/3098:
 - 2.5.2.1. Obchvat obce Rakúsy.
 - 2.5.2.2. Prepojenie obcí cestou III. triedy – Mlynčeky III/3101 – Stráne pod Tatrami III/3096.
- 2.5.3. Cesta III/3102:
 - 2.5.3.1. Obchvat obce Stará Lesná a modernizácia cesty vrátane cyklotrasy.

Okres Poprad

- 2.5.4. Cesta III/3064:
 - 2.5.4.1. Dopravná stavba „Podjazd Svit“ (cestná spojnica popod železniciu rozdeleného územia mesta Svit, rekreačnej oblasti, záhradkárskej osady, kompostárne a s obcami Batizovce, Gerlachov, mestom Vysoké Tatry časťou Tatranská Polianka).
- 2.5.5. Cesta III/3078:
 - 2.5.5.1. Modernizácia cesty Tatranská Javorina – Lysá Poľana a rekonštrukcia mosta.
 - 2.5.5.2. Cestné prepojenie medzi cestami II/534 a III/3080 v severnej časti územia mesta Poprad a obce Veľký Slavkov.

2.6. Chrániť územný koridor, vytvárať územno-technické podmienky a realizovať:

- 2.6.1. Diaľnice D1 a rýchlostné komunikácie R, ciest I., II. triedy a vybrané úseky III. triedy, úpravy ich parametrov, preložky, obchvaty a prepojenia vrátane prejazdnych úsekov dotknutých sídiel.
- 2.6.2. Obchvaty miest a obcí minimalizujúce kritické dopravné uzly v prevažnej miere v mestách a čiastočne aj vo väčších obciach.
- 2.6.3. Cesty zlepšujúce dopravnú dostupnosť a parametre k významným hospodárskym územiám najmä výroby a obchodu.
- 2.6.4. Homogenizácie dvojpruhových ciest I., II. a III. triedy, vrátane prejazdnych úsekov dotknutých obcí.

- 2.6.5. Na dvojpruhových cestách s kategóriou ciest I., II. a III. triedy miestne rozširovanie na 3 pruhy (v stúpaní alebo pre striedavú možnosť predbiehania) za účelom zvyšovania bezpečnosti a plynulosti dopravy.
 - 2.6.6. Odstraňovanie bodových a líniových dopravných závad a obmedzení.
 - 2.6.7. Modernizáciu a údržbu súbežných ciest I., II. a III. triedy k diaľniciam a rýchlostným cestám, vrátane prípojných komunikácií a križovatiek (jedná sa o náhradné trasy v prípadoch núdzových odklonov alebo veľkých opráv na hlavných ťahoch) a ich prepojenie na miestne cesty.
 - 2.6.8. Rozvíjanie a modernizáciu dopravnej infraštruktúry rešpektujúcu národné kultúrne pamiatky, ich bezprostredné okolie (do 10 m) a ochranné pásma pamiatkového územia (zoznam na www.pamiatky.sk), archeologické náleziská a pamätihodnosti obcí a záujmy ochrany prírody.
 - 2.6.9. Opatrenia na cestách, ktoré eliminujú dopravné strety s lesnou zverou.
 - 2.6.10. Chodníky pre chodcov okolo ciest I., II. a III. triedy a cyklistických pruhov okolo ciest II. a III. triedy.
 - 2.6.11. Verejné dopravné zariadenia a priestory pre zariadenia verejnej hromadnej dopravy.
 - 2.6.12. Mototuristické obslužné centrá pozdĺž tranzitných a turistických trás.
 - 2.7. Pri plánovanom rozvoji dopravnej infraštruktúry nezasahovať do existujúcich vojenských objektov a zariadení a ich ochranných pásiem umiestnených na území Prešovského samosprávneho kraja, ani inak neobmedzovať ich činnosť.
 - 2.8. Vytvárať územnotechnické podmienky pre zabezpečenie stálej prejazdnosti cestnej siete a posudzovať zaradenie novovybudovaných diaľničných úsekov, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy do systému určených automobilových ciest s dôrazom na napojenie na dopravné koridory EÚ (medzinárodné cestné ťahy a multimodálne koridory).
 - 2.9. Kapacitne posudzovať tvar a parametre novozriaďovaných križovaní na výhľadovú intenzitu, predovšetkým pri mimoúrovňových križovaniach cestných komunikácií, ciest a železničných tratí.
 - 2.10. Vytvárať územnotechnické podmienky pre alternatívne spôsoby dopravy hlavne so zameraním na elektrodopravu a s tým súvisiacu sieť zásobných staníc pre elektromobily alebo hybridné automobily.
- 3. Železničná infraštruktúra**
- 3.1. Rešpektovať dopravnú infraštruktúru navrhnutú na zaradenie do európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC), koridory tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy.
 - 3.2. Zabezpečiť územný koridor pre modernizáciu:
 - 3.2.1. Železničných tratí, železničných staníc a zariadení vrátane nástupíšť, zastávok a železničných priecestí.
 - 3.2.2. Železničnej trate č. 105 A hranica ŽSK (Žilina) – Poprad – hranica KSK (Košice) na rýchlosť 120 – 160 km/hod.
 - 3.3. Vytvoriť podmienky pre využitie nepotrebných dopravnej infraštruktúry, hlavne neprevádzkovaných regionálnych železníc, vlečiek, prekladísk, plôch a zariadení pre depóniu a údržbu železničných vozidiel a pod., s preferenciou využitia pre dopravné účely.
 - 3.4. Zabezpečiť územný koridor pre modernizáciu tatranskej elektrickej železnice (TEŽ) zdvojkolajnením železničnej trate, odstránením úsekov s nízkou dovolenou traťovou rýchlosťou za účelom zvýšenia prepravných kapacít a cestovnej rýchlosti vlakových súprav.
 - 3.5. Predĺžiť ozubnicovú železničnú trať č.112 F z Tatranskej Štrby do Štrby k novej železničnej zastávke.

- 3.6. Zabezpečiť trvalú prejazdnosť železničnej siete určenej pre potreby presunu ozbrojených síl a vybudovanie udržiavacích nakladacích a vykladacích rámp a priestorov vo vybraných priestoroch. Pri realizácii rozvojových zámerov dopravnej infraštruktúry spolupracovať s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky.

4. Civilné letectvo

- 4.1. Rešpektovať územno-technické požiadavky navrhovaných zámerov v civilnom letectve.
- 4.2. Vytvárať územné predpoklady pre rozvoj letiska Poprad – Tatry, ktoré patrí do súhrnnej siete letísk systému transeurópskej dopravnej siete TEN.
- 4.3. Vytvárať územné predpoklady pre bezkolízne napojenie letiska Poprad – Tatry na nosný systém hromadnej dopravy a integrovaný systém prímestskej a mestskej hromadnej dopravy.
- 4.4. Rešpektovať územie heliportu vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej záchrannej zdravotnej služby pri NsP Poprad.
- 4.5. V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít v dotknutom území letísk rešpektovať ochranné pásma letísk a leteckých pozemných zariadení.

5. Vodná doprava

- 5.1. Vytvárať územnotechnické podmienky pre využívanie vodných tokov pre turistické a rekreačné účely, vrátane príslušnej infraštruktúry.
- 5.2. Pri návrhoch turistického a rekreačného využívania vodných tokov vyhnúť sa úsekom tokov, ktoré sú súčasťou maloplošných chránených území a území európskeho významu.

6. Cyklistická doprava

- 6.1. Rešpektovať významné dopravné väzby medzi regionálnymi centrami pre nemotorovú dopravu a to v zmysle národnej Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky schválenej vládou SR v roku 2013, rešpektovať systém medzinárodných, nadregionálnych a regionálnych cyklotrás prepájajúcich PSK s významnými aglomeráciami, centrami cestovného ruchu v okolitých krajinách, na Slovensku a v regióne s možnosťou variantných riešení, okrem presne zadefinovaného koridoru medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11.
- 6.2. Vytvárať územné a územnotechnické podmienky pre realizáciu:
- 6.2.1. Cyklotrás predovšetkým na nepoužívaných poľných cestách historických spojníc medzi obcami so zohľadnením klimatických podmienok.
- 6.2.2. Súbehu cyklistickej dopravy (cyklociest) a pešej dopravy v dopravne zaťažených územiach mimo hlavného dopravného priestoru s oddeleným dopravným režimom,
- 6.2.3. Cyklociest k hraničným priechodom (priechody medzinárodné na šengenskej hranici).
- 6.3. Odčleniť komunikácie (cyklocesta, cyklocestička a cyklochodník) od automobilovej cestnej dopravy mimo hlavného dopravného priestoru. V centrách obcí a miest – najmä na komunikáciách III. a nižšej triedy upokojuvať motorovú dopravu náležitými dopravnými – inžinierskymi prvkami, zriaďovať zóny 3D s efektívnymi nástrojmi na reguláciu rýchlosti – čím sa vo výraznej miere zlepšia podmienky pre nemotorovú – pešiu a cyklistickú dopravu, ktorej pozícia v hlavnom dopravnom priestore je v mnohých prípadoch (chýbajúci chodník či segregovaná cyklotrasa) opodstatnená.
- 6.4. Nadväzovať cyklotrasy na línie a zariadenia cestnej a železničnej dopravy v rámci podpory multimodality dopravného systému.
- 6.5. Podporovať budovanie peších a cyklistických trás v poľnohospodárskej a vidieckej krajine.
- 6.6. Podporovať realizáciu spojitého, hierarchicky usporiadaného a bezpečného systému medzinárodných, národných, regionálnych a miestnych cyklotrás.
- 6.7. Podporovať vedenie cyklotrás mimo frekventovaných ciest s bezpečnými križovaniami s dopravnými koridorami, s vodnými tokmi, s územiaми ochrany prírody a krajiny, k čomu využívať lesné a poľné cesty.

6.8. Podporovať budovanie oddychových bodov na rekreačných trasách, oživených krajinným mobiliárom a malou architektúrou, vrátane sociálnych zariadení.

7. Infraštruktúra integrovaného dopravného systému

7.1. Vytvárať územno-technické podmienky a presadzovať riešenia integrovaných dopravných systémov na území PSK najmä integráciu autobusovej a železničnej dopravy a zosúladiť integrovaný dopravný systém so susediacimi regiónmi a s pripravovanými strategickými dokumentmi PSK.

8. Infraštruktúra cestných komunikácií, železníc, cyklistickej a pešej dopravy pretínajúcej štátnu hranicu

8.1. Chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových cestných komunikácií pretínajúcich štátnu hranicu bez kontroly, vnútri schengenského priestoru na úseku hranice s Poľskom a to:

8.1.1. Cestné komunikácie pretínajúce štátnu hranicu s obmedzenou prevádzkou:

- a) Tatranská Javorina – Lysá Poľana, cestný, na ceste III/3078,
- b) Podspády – Jurgów, cestný, na ceste I/66,

8.1.2. Pešie a cyklistické komunikácie pretínajúce štátnu hranicu, turistické komunikácie a komunikácie pre prihraničný styk:

- a) Osturňa – Lapszanka, peší, cyklisti – návrh,

4.5.2 Územný plán mesta Vysoké Tatry

Územný plán mesta Vysoké Tatry je v zmysle § 8 Zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov (Stavebného zákona) základnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Vysoké Tatry v úrovni sídelného útvaru. Územný plán rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, zosúladzuje záujmy a činnosti ovplyvňujúce územný rozvoj, životné prostredie a ekologickú stabilitu a ustanovuje regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia.

Územný plán mesta Vysoké Tatry spracovali v roku 2009 spoločnosti URBI a AUREX s.r.o. Územný plán mesta Vysoké Tatry bol schválený Mestským zastupiteľstvom vo Vysokých Tatrách dňa 4. februára 2010 uznesením č. 32/2010. Jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením mesta Vysoké Tatry č. 1/2010 zo dňa 04.02.2010 a účinnosť nadobudla 15.03.2010. Následne boli vypracované Zmeny a doplnky Územného plánu mesta Vysoké Tatry celkovo 9 krát. Posledné sú Zmeny a doplnky ÚPN mesta Vysoké Tatry č. 9/2021.

V oblasti verejného dopravného vybavenia Územný plán mesta Vysoké Tatry obsahuje tieto záväzné zásady a regulatívy rozvoja územia doplnené priebežnými Zmenami a doplnkami ÚPN:

1. Cestná doprava

1.1. chrániť územie pre preložku cesty II/537 (Cesta slobody) a jej súvisiace objekty v Novom a Starom Smokovci

1.2. chrániť územie pre preložku a úpravy cesty II/540 a jej súvisiace objekty v Tatranskej Lomnici

1.3. chrániť územie pre výstavbu miestnych zberných a obslužných ciest podľa znázornenia grafickej časti dokumentácie územného plánu

1.4. Chrániť územné koridory a realizovať cesty II. triedy:

1.4.1. Cesta II/534

1.4.1.1. Napojenie cesty Poprad mesto – Poprad Veľká – Starý Smokovec

1.4.2. Cesta II/537

1.4.2.1. Preložka Cesty Slobody II/537 – obchvat Starého Smokovca časti mesta Vysoké Tatry

1.4.3. Cesta II/539

1.4.3.1. Modernizácia úseku Mengusovce – Vyšné Hágy

- 1.4.4. Cesta II/540
 - 1.4.4.1. Západný obchvat obce Veľká Lomnica v smere na Tatranskú Lomnicu
 - 1.4.4.2. Preložka cesty Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica do trasy cesty III/3083 s úpravou parametrov
2. Železničná doprava
 - 2.1. chrániť územie pre výstavbu druhej koľaje trate TEŽ v úseku Poprad Starý Smokovec
 - 2.2. chrániť územie pre stavbu smerových úprav koľaje a koľajiska TEŽ v Starom Smokovci
 - 2.3. zabezpečiť územný koridor pre modernizáciu tatranskej elektrickej železnice (TEŽ) zdvojkolajnením železničnej trate, odstránením úsekov s nízkou dovolenou traťovou rýchlosťou za účelom zvýšenia prepravných kapacít a cestovej rýchlosti vlakových súprav
3. Pešia doprava
 - 3.1. chrániť územie pre vybudovanie peších plôch, komunikácií a chodníkov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu
4. Cyklistická doprava
 - 4.1. rešpektovať vymedzený koridor pre cyklomagistrálu (Západné Tatry – Vysoké Tatry – Belianske Tatry) vyznačenú v grafickej časti dokumentácie územného plánu
 - 4.1.1. pomer funkčného priestoru pre zriadenie cyklomagistrály a trasy cyklomagistrály je 0,035
 - 4.2. Rešpektovať významné dopravné väzby medzi regionálnymi centrami pre nemotorovú dopravu a to v zmysle národnej Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky schválenej vládou SR v roku 2013, rešpektovať systém medzinárodných, nadregionálnych a regionálnych cyklotrás prepájajúcich PSK a významnými aglomeráciami, centrami cestovného ruchu v okolitých krajinách, na Slovensku a v regióne s možnosťou variantných riešení, okrem presne zadefinovaného koridoru medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11.
 - 4.3. Odčleniť komunikácie (cyklocesta, cyklocestička a cyklochodník) od automobilovej cestnej dopravy mimo hlavného dopravného priestoru. V centrách obcí a miest – najmä na komunikáciách III. a nižšej triedy odporúčame upokojiť motorovú dopravu náležitými dopravno-inžinierskymi prvkami, zriaďovať zóny 3D s efektívnymi nástrojmi regulovania rýchlosti – čím sa vo výraznej miere zlepšia podmienky pre nemotorovú – pešiu a cyklistickú dopravu, ktorej pozícia v hlavnom dopravnom priestore je v mnohých prípadoch (chýbajúci chodník či segregovaná cyklotrasa) opodstatnená.
 - 4.4. Nadväzovať cyklotrasy na línie a zariadenia cestnej a železničnej dopravy v rámci podpory multimodality dopravného systému.
 - 4.5. Podporovať realizáciu spojitého hierarchicky usporiadaného a bezpečného systému medzinárodných, národných, regionálnych a miestnych cyklotrás.
 - 4.6. Podporovať vedenie cyklotrás mimo frekventovaných ciest s bezpečnými križovaniami s dopravnými koridormi, s vodnými tokmi, s územiaми ochrany prírody a krajiny, k čomu využívať lesné a poľné cesty.
 - 4.7. Podporovať budovanie oddychových bodov na rekreačných trasách, oživených krajinným mobiliárom a malou architektúrou, vrátane sociálnych zariadení.
5. Civilné letectvo
 - 5.1. Rešpektovať územno-technické požiadavky navrhovaných zámerov v civilnom letectve.
 - 5.2. Vytvárať územné predpoklady pre bezkolízne napojenie letiska Poprad – Tatry na nosný systém hromadnej dopravy a integrovaný systém prímestskej a mestskej hromadnej dopravy.
 - 5.3. V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít v dotknutom území letísk rešpektovať ochranné pásma letísk a leteckých pozemných zariadení.
6. Statická doprava

- 6.1. zabezpečiť výstavbu sústredených verejných parkovísk a garážových areálov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu (1:5000)
 - 6.2. zabezpečiť výstavbu parkovacích miest pre zariadenia liečby, kúpeľov, cestovného ruchu a občianskej vybavenosti na pozemkoch investorov týchto zariadení pri zachovaní minimálneho podielu zelene stanoveného v regulatívoch
 - 6.3. minimalizovať počty parkovacích stojísk na teréne, na umiestnenie parkovacích stojísk využiť v maximálnej miere podzemné podlažia budov (do podzemných podlaží umiestňovať predovšetkým dlhodobé stojiská, na teréne krátkodobé stojiská).
7. Infraštruktúra integrovaného dopravného systému
- 7.1. Vytvárať územno-technické podmienky a presadzovať riešenia integrovaných dopravných systémov na území PSK najmä integráciou autobusovej a železničnej dopravy a zosúladiť integrovaný systém so susediacimi regiónmi a s pripravovanými strategickými dokumentmi PSK.

ÚPN mesta Vysoké Tatry ďalej uvádza zoznam verejnoprospešných stavieb:

Ako verejnoprospešné stavby na území mesta sa stanovujú Stavby verejného dopravného a technického vybavenia:

1. preložka cesty II/537 (Cesta slobody) a jej súvisiace objekty v Novom a Starom Smokovci,
2. preložka a úprava cesty II/540 a jej súvisiace objekty v Tatranskej Lomnici,
3. zdvojkoľajnenie trate TEŽ v úseku Poprad - Starý Smokovec,
4. smerové úpravy koľaje a koľajiska TEŽ v Starom Smokovci a v Dolnom Smokovci,
5. sieť miestnych zberných a obslužných ciest mesta a dopravných zariadení cestnej dopravy (parkoviská) vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu,
6. stavby peších plôch, komunikácií a chodníkov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu,
7. stavby turistických a cykloturistických chodníkov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu,
8. stavby zásobovacích a výtlačných vodovodných potrubí a stavby technických zariadení pre zásobovanie vodou vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu,
9. stavby hlavných zberačov kanalizačnej siete a stavby nadväzujúcich uličných stôk podľa grafickej časti dokumentácie územného plánu,
10. stavby pre ochranu pred prietokmi Q100-ročných veľkých vôd,
11. stavby prípojok VN (22 kV a 10 kV) elektrickej siete, rekonštrukcie a stavby nových trafostaníc vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu,
12. stavby a preložky VTL a STL plynovodov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu,
13. stavby telekomunikačnej káblovej siete a súvisiacich technologických zariadení,
14. heliport v Starom Smokovci,
15. požiarna zbrojnica v Starom Smokovci,
16. parkovací dom v Tatranskej Lomnici,
17. parkovisko v Tatranskej Kotline.

Na uskutočnenie verejnoprospešných stavieb možno podľa § 108 zákona č.50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov pozemky, stavby a práva k nim vyvlastniť, alebo vlastnícke práva k pozemkom a stavbám obmedziť.

Zoznamy zásad a regulatívov definovaných v Územnom pláne mesta Vysoké Tatry sa odvolávajú na grafickú časť ÚPN rozdelenú na tri celky:



- A. Podbanské, Štrbské Pleso, Vyšné Hágy, Nová Polianka, Tatranská Polianka, Tatranská Kotlina
- B. Tatranské Zruby, Nový Smokovec, Starý Smokovec, Horný Smokovec, Dolný Smokovec
- C. Tatranská Lesná, Tatranská Lomnica, Tatranské Matliare, Kežmarské Žľaby

4.5.3 Územný plán obce Štrba

Územný plán obce Štrba je v zmysle § 8 Zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov (Stavebného zákona) základnou územnoplánovacou dokumentáciou obce Štrba v úrovni sídelného útvaru. Územný plán rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, zosúladzuje záujmy a činnosti ovplyvňujúce územný rozvoj, životné prostredie a ekologickú stabilitu a ustanovuje regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia.

Územný plán obce Štrba spracovala v roku 2018 spoločnosť Ateliér Urbeko, s.r.o. Územný plán obce Štrba bol schválený Obecným zastupiteľstvom v Štrbe dňa 29. januára 2018 uznesením č. 3/2018. Jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením obce Štrba č. 1/2018 zo dňa 29.01.2018 a účinnosť nadobudla 16.03.2018. Následne boli v tom istom roku vypracované Zmeny a doplnky Územného plánu obce Štrba č. 1/2018 s cieľom zapracovať do územného plánu obce obcou akceptované zmeny uvedené v žiadostiach jednotlivých investorov a občanov obce doručených obci po schválení ÚPN v roku 2018.

V oblasti verejného dopravného vybavenia Územný plán obce Štrba obsahuje tieto zásady:

1. chrániť územie pre výstavbu miestnych zberných a obslužných ciest podľa znázornenia v grafickej časti dokumentácie územného plánu (výkresy č. 2a, 2b a 2c grafickej časti územného plánu)
2. chrániť územie pre vybudovanie peších plôch, komunikácií a chodníkov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu (výkresy č. 2a, 2b a 2c grafickej časti územného plánu)
3. rešpektovať vymedzený koridor pre cyklomagistrálu vyznačenú v grafickej časti dokumentácie územného plánu (výkresy č. 2a, 2b a 2c grafickej časti územného plánu)
4. zabezpečiť výstavbu sústredených verejných parkovísk a garážových areálov vyznačených v grafickej časti dokumentácie územného plánu (výkresy č. 2a, 2b a 2c grafickej časti územného plánu)
5. zabezpečiť výstavbu parkovacích miest pre zariadenia kúpeľov, cestovného ruchu a občianskej vybavenosti na pozemkoch investorov týchto zariadení v rozsahu zodpovedajúcom kapacite zariadenia
6. minimalizovať počty parkovacích stojísk na teréne, na umiestnenie parkovacích stojísk využiť v maximálnej miere podzemné podlažia budov (do podzemných podlaží umiestňovať predovšetkým dlhodobé stojiská, na teréne krátkodobé stojiská)

Záväzné regulatívy umiestnenia verejného dopravného vybavenia určujú nasledovné:

Štrba je obcou ležiacou v hlavnom dopravnom koridore Slovenskej republiky, multimodálnom koridore V.a sieti TEN-T Európskej únie. Dopravne je územie obce prístupné z východu a západu tromi hlavnými cestnými komunikáciami - diaľnicou D1, ktorá je aj medzinárodnou cestou E50, cestou I. triedy č.18 a cestou II. triedy č. 537 (Cesta slobody). Cez územie obce vedie aj železničná trať č.180 Žilina – Košice, ktorá tu má železničnú stanicu „Štrba“, nachádzajúcu sa v miestnej časti Tatranská Štrba, a zastávku Štrba-obec. Z tejto stanice vedie ozubnicová trať na Štrbské Pleso.

Automobilové komunikácie

Nadradenú cestnú infraštruktúru na území obce Štrba tvoria a naďalej budú tvoriť diaľnica D1 vedúca severne od miestnej časti Štrba, kde je aj diaľničná križovatka, a cesta I. triedy č.18 na území obce v miestnej časti Tatranská Štrba.

Hlavnou cestnou komunikáciou pre miestnu, cieľovú a zdrojovú dopravu na území obce Štrba bude cesta II. triedy č.538, vedúca od križovatky s cestou II. triedy č. 537 pri Štrbskom Plese do Tatranskej Štrby a po prekategORIZOVANÍ aj v trase cesty III. triedy č. 3060 Tatranská Štrba - Štrba po križovatku s cestou III. triedy č. 2343 v časti Štrba. Táto severno-južná dopravná os prepája všetky tri miestne časti obce a všetky ostatné komunikácie, tvoriace základný komunikačný systém obce a jej jednotlivých častí.

Základný komunikačný systém v zastavanom území časti **Štrba** tvoria cesty III. triedy č. 3060 Tatranská Štrba – Štrba (ulica Dr. Markušovského), ktorá bude prekategORIZOVANÁ na cestu II. triedy - predĺženie cesty II/538, č. 2343 Važec - Lučivná (Hlavná ul. a ul. Čs. armády) a č. 3061 Štrba – Liptovská Teplička (Šuňavská ul.). Tieto zberné komunikácie funkčnej triedy B2 a B3 tvoria základnú dopravnú kostru časti obce na ktorú sa napája sieť miestnych obslužných ciest. Vzhľadom na obytný a rekreačný charakter časti obce väčšina miestnych ciest má mať charakter upokojených komunikácií s preferenciou nemotoristickej dopravy prípadne obytných ulíc. V plochách rekreácie a chatových osadách sa na výstavbu vedľajších účelových prístupových komunikácií môžu používať len ekologicky vhodné materiály (prírodné kamenivo, betón, betónová dlažba), nie sú prípustné uhľovodíkové materiály (asfalt).

V časti **Tatranská Štrba** tvorí hlavnú dopravnú os cestu II. triedy č. 538, priesťah cesty I/18 je vedľajšou dopravnou osou, tieto cesty sú na území obce zbernými komunikáciami funkčnej triedy B1 a B2. Na reguláciu rýchlosti automobilov je potrebné na začiatkoch a koncoch priesťahov ciest I. a II. triedy obcou vybudovať prvky upokojenia dopravy. V mieste autobusových zastávok bude spomaľovacím prvkom prechod pre chodcov so stredovým ostrovčekom. Ostatné miestne cesty majú funkciu obslužnú, väčšina z nich má mať charakter upokojených komunikácií s preferenciou nemotoristickej dopravy prípadne obytných ulíc.

V časti **Štrbské Pleso** je hlavnou dopravnou osou miestna cesta, vedúca od križovatky s cestou II. triedy č. 537 Cesta slobody ku záchytnému parkovisku pri železničnej stanici. Táto cesta je zbernou komunikáciou funkčnej triedy B3, ostatné miestne cesty majú funkciu obslužnú. Vzhľadom na rekreačný a kúpeľný charakter časti obce má byť jej územie od záchytného viacpodlažného parkoviska zónou s obmedzenou automobilovou dopravou, prístupnou len dopravnej obsluhu. Komunikácie v tejto zóne majú byť upokojenými komunikáciami (čl. 2.1.9 STN 73 6110) s preferenciou nemotoristickej dopravy.

Štrbské Pleso je strediskom zimných športov medzinárodného významu, v rámci ktorého je vybudovaných viacero druhov horských dopravných zariadení na prepravu lyžiarov – lanových dráh. Jeden lyžiarsky vlek je aj miestnej časti Tatranská Štrba. Rozvoj horských dopravných zariadení je plánovaný na vymedzených plochách pre zjazdové lyžovanie.

Hromadná osobná doprava

Hromadnú osobnú dopravu budú zabezpečovať prímestské autobusové linky regionálnej dopravy z Popradu a Svitú. Trasa liniek bude vedené po cestách I., II. a III. triedy. Pre zastávky je potrebné dobudovať zastávkové niky s prístreškami a spevnené nástupištia.

Cyklistická doprava

Sieť cyklistických komunikácií budú tvoriť dopravné a športovo-rekreačné cyklistické trasy.

Územím obce prechádzajú Popradská cyklomagistrála č.008 Poprad – Svit – Lopušná dolina – Šuňava – Biely potok, Tatranská cyklomagistrála č. 007 Podbanské – Štrbské Pleso – Smokovce – Ždiar – Lysá Poľana, cyklotrasa č. 2873 Svit – Štrba – Važec, č. 8873 Štrba – Nižná Šuňava a č. 8872 Štrba – Vyšná

Šuňava. Nadradená sieť cyklistických komunikácií bude doplnená prepojovacou cyklomagistrálou Svit – Lučivná - Štrba – Tatranská Štrba – rázcestie ciest II/538 a II/537 Cesta slobody.

Cyklomagistrály majú viesť po cyklistických cestičkách kategórie min. D2 2,5/20, združených nemotoristických komunikáciách šírky minimálne 3 m, alebo cyklistických pruhoch na okraji vozovky šírky min. 1,5 m.

Lokálne cyklistické trasy budú vyznačené v katastri obce po spevnených aj nespevnených verejných a účelových komunikáciách najmä v jeho južnej časti. Návrh trás je vyznačený vo výkresovej časti územného plánu. Tieto trasy tvoria okruhy sprístupňujúce miestne atraktivity a majú byť vybudované formou náučných trás.

Cyklistické cesty a trasy treba vybaviť orientačným a informačným systémom, odpočívadlami a vyhladkovými bodmi s prístreškami, stojanmi na bicykle a pod..

Cyklistická doprava môže na území obce využívať všetky miestne cesty, najmä upokojené a nemotoristické združené komunikácie. Pre bezpečnosť cyklistickej dopravy je vhodné obmedziť na nich maximálnu rýchlosť na 30 km/hod, prípadne vytvárať cyklistické ulice.

Pešie komunikácie a plochy

Pešie komunikácie a plochy na území sídla budú tvoriť ucelený komunikačný systém. Pešie chodníky pozdĺž miestnych ciest budú prevažne jednostranné, pozdĺž cesty I. triedy v úsekoch obojstrannej zástavby obojstranné, majú mať šírku min. 2,0 m a dláždený povrch. V uliciach kategórie C3-MOU a D1 – obytná zóna alebo školská zóna samostatné chodníky budované nemusia byť.

Rekreačné pešie trasy budú vedené nezastavaným územím, rekreačnými zónami a zónami cestovného ruchu a plochami verejnej zelene. Majú byť vedené v samostatných trasách po spevnených chodníkoch, môžu využívať aj účelové komunikácie. Majú byť vybavené drobnou architektúrou /lavičky, prístrešky/ a orientačným a informačným systémom. Hlavná pešia trasa bude viesť zo Štrby do Tatranskej Štrby a chatovej oblasti Valtierová pozdĺž toku Mlynice.

Značené turistické trasy majú viesť prevažne po chodníkoch s prírodným povrchom, upravených najmä odvodňovacími, protieróznymi a bezpečnostnými prvkami a úpravami. Frekventované chodníky, najmä Tatranská magistrála, majú byť spevnené kamennou drťou alebo dlažbou.

Statická doprava

Statická doprava zahŕňa odstavné plochy, parkoviská a garáže pre motorové vozidlá. Zariadenia statickej dopravy sa umiestňujú v obytnej, výrobnjej aj rekreačnej zóne. V obytnej zóne sa môžu umiestňovať všetky druhy garáží pre osobné motorové vozidlá. Odstavné plochy a garáže musia mať kapacitu zodpovedajúcu stupňu motorizácie min. 1:2,5. Parkovacie státa pre obytnú zástavbu je potrebné riešiť na pozemkoch jednotlivých objektov. Parkovacie miesta pre osobné automobily musia byť súčasťou areálov občianskej vybavenosti a výrobných areálov. Parkoviská pre nákladné automobily a autobusy sa môžu umiestňovať len vo výrobnjej a skladovacej zóne.

V stredisku cestovného ruchu Štrbské Pleso je potrebné rozšíriť kapacitu záchytných parkovísk tak, aby rekreačná a kúpeľná časť časti obce bola zónou s obmedzenou dopravou. V tejto zóne budovať len parkoviská pre ubytovaných hostí. Zo záchytných parkovísk zabezpečiť systém kyvadlovej dopravy. Záchytné parkoviská vybudovať aj pri železničných staniciach a zastávkach Štrba a Tatranský Lieskovec.

Železničná doprava

Na území obce rozvíjať železničnú dopravu ako ekologicky najvhodnejší systém hromadnej dopravy a hlavnú súčasť integrovaného dopravného systému. Rezervovať koridor a aktívne podporovať

výstavbu preložky železničnej trate č.180 Žilina- Košice vrátane výstavby novej železničnej stanice Štrba ako multimodálneho prestupového terminálu. Predĺžiť trať ozubnicovej železnice do časti Štrba.

4.5.4 Územný plán obce Ždiar

Územný plán obce Ždiar je v zmysle § 8 Zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov (Stavebného zákona) základnou územnoplánovacou dokumentáciou obce Ždiar v úrovni sídelného útvaru. Územný plán rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, zosúladzuje záujmy a činnosti ovplyvňujúce územný rozvoj, životné prostredie a ekologickú stabilitu a ustanovuje regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia.

Územný plán obce Ždiar spracovala v roku 1999 spoločnosť Architektonický ateliér URBA, s.r.o. Územný plán obce Ždiar bol schválený Obecným zastupiteľstvom v Ždiari dňa 1. októbra 1999 uznesením č. 68/1999. V znení neskorších zmien a doplnkov bola jeho záväzná časť vyhlásená všeobecne záväzným nariadením obce Ždiar č. 2/2010 zo dňa 19.11.2010. Obecné zastupiteľstvo v Ždiari dňa 27.2.2018 schválilo Zmeny a doplnky č. 16 ÚPN-O-Ždiar uznesením č. 202/2018 a súčasne bolo schválené VZN č. 3/2018, ktoré nadobudlo účinnosť 28.03.2018.

ÚPN obce Ždiar určuje nasledujúce dopravné regulatívy:

- rezervovať plochu pre preložku cesty I/66 v kategórii S – 11,5/80 v trase účelovej komunikácie za Belanským potokom
- rozšíriť účelovú lesnú komunikáciu do Osturne na cestu III. tr. kategórie S 7,5
- pozdĺž starej cesty cez sídlo a od kostola po skupinku rodinných domov pri Belanskom potoku vybudovať jednostranný chodník s min. šírkou 1,5 m
- postupne vybudovať nové verejné prístupové komunikácie podľa verejného záujmu
- pre miestne obslužné a prístupové cesty ponechať medzi parcelami uličný priestor s minimálnou šírkou 10 m
- zastávky SAD vybaviť samostatnými zastavovacími pruhmi a prístreškami pre cestujúcich
- na úseku statickej dopravy dobudovať potrebné plochy odstavných a parkovacích miest pri objektoch občianskeho a rekreačného vybavenia
- pri umiestňovaní podnikateľských aktivít do objektov rodinných domov zabezpečovať potrebný počet parkovacích miest na vlastnom pozemku
- prepojenie ciest I/67 a III/3109 Ždiar – Veľká Franková, novou cestou III. triedy v kat. C7,5/60,
- rešpektovať ochranné pásmo cesty I/66 – medzinárodný koridor sever – juh 50 m od osi vozovky na každú stranu, v dotyku s pamiatkovou rezerváciou ľudovej architektúry na hornom konci obce min. 25 m
- u novo navrhovaných ciest III. triedy rešpektovať ochranné pásmo 20 m od stredu vozovky na každú stranu
- reklamné a propagačné zariadenia v katastri obce Ždiar je možné umiestňovať iba v zmysle požiadaviek Obecného úradu obce Ždiar
- rekonštruovať obslužnú komunikáciu v Bachledovej doline do kategórie MO 7,5/40
- parkoviská pre Ski Bachledova situovať do areálu strediska
- cykloturistické chodníky vybudovať po jestvujúcich cestách
- minimálna šírka prístupovej komunikácie k navrhovaným rodinným domom je 3,0 m
- pešie chodníky vybudovať pozdĺž komunikácií
 - pozdĺž cesty I/66 od dolného konca obce po Strednicu;
 - od cesty I/66 do Bachledovej doliny po koniec miestnej cesty
 - od cesty I/66 po hotel Magura;

- všetky navrhované chodníky v obci budovať podľa priestorových pomerov, nie je záväzná strana komunikácie, na ktorej je zakreslený chodník v grafickej časti pôvodného ÚPN a Zmien a doplnkov č. 15 a zároveň pozdĺž cesty I/66 od dolného konca obce po Strednicu ich riešiť v území, pre ktoré platí 2. stupeň územnej ochrany a od cesty I/66 po hotel Magura a do Bachledovej doliny ich riešiť po tej strane komunikácie, kde budú predstavovať menší zásah do plôch prírodných biotopov európskeho významu
- do doby výstavby RD na pozemkoch s parc. č. 2456, 2457/1 a 2457/2 je možné využiť uvedenú plochu na dočasné sezónne státie vozidiel.

4.5.5 Územný plán obce Tatranská Javorina

Územný plán obce Tatranská Javorina je v zmysle § 8 Zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov (Stavebného zákona) základnou územnoplánovacou dokumentáciou obce Tatranská Javorina v úrovni sídelného útvaru. Územný plán rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, zosúladzuje záujmy a činnosti ovplyvňujúce územný rozvoj, životné prostredie a ekologickú stabilitu a ustanovuje regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia.

Územný plán obce Tatranská Javorina spracovala v roku 2006 spoločnosť Archicom Project, spol. s r.o. Územný plán obce Tatranská Javorina bol schválený Obecným zastupiteľstvom v Tatranskej Javorine dňa 29. decembra 2006 uznesením č. 24/2006. Jeho záväzná časť bola vyhlásená všeobecne záväzným nariadením obce Štrba č. 2/2006.

V oblasti dopravy a dopravného vybavenia ÚPN obce Tatranská Javorina zaväzuje:

1. v oblasti nadradeného dopravného vybavenia rešpektovať hlavné dopravné siete v rámci medzinárodnej turistickej dopravy – cestné komunikácie
 - 1.1. východná severno-južná trasa hranica PL – Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – hranica Košického kraja / hranica Banskobystrického kraja
 - 1.2. Pribylina – Starý Smokovec – Ždiar – Javorina (Malý tatranský okruh) s vylúčením tranzitnej nákladnej dopravy v celom úseku
2. chrániť koridory ciest I., II. a vybraných úsekov III. triedy, ich preložiek a úprav vrátane prejazdnych úsekov dotknutými sídlami na
 - 2.1. ceste I/66 v úseku Spišská Belá – Tatranská Javorina s vylúčením kamiónov v medzinárodnej cestnej (kamiónovej) doprave TIR z hraničných priechodov Tatranská Javorina a Podspády
 - 2.2. prepojenie ciest I/66 a III/3109 Ždiar – Veľká Franková v trase pôvodnej furmanskej cesty, III. tr. v kat. C7,5/40
 - 2.3. ostatných cestách III. triedy z dôvodu ich rekonštrukcie
 - 2.4. v oblasti ostatných verejných dopravných zariadení
 - 2.4.1. chrániť existujúce verejné dopravné zariadenia
 - 2.4.2. vytvárať a chrániť priestory pre zariadenia verejnej hromadnej dopravy
 - 2.4.3. podporovať vznik mototuristických obslužných centier pozdĺž tranzitných a turistických trás
3. chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových hraničných priechodov, a to medzinárodné hraničné priechody
 - 3.1. Tatranská Javorina – Lysá Poľana, cestný na ceste III/66, bez TIR
 - 3.2. Podspády – Jurgów, cestný na ceste III/3078, do 7,5 t

Zásady a regulatívy umiestnenia verejného dopravného a technického vybavenia určujú:

1. Chrániť plochy medzinárodných hraničných priechodov:
 - 1.1. Tatranská Javorina – Lysá Poľana, cestný na ceste III/66, bez TIR

- 1.2. Podspády – Jurgów, cestný na ceste III/3078, do 7,5 t
2. Chrániť plochy ciest I/66 a III/3078 ich úprav a prejazdnych úsekov zastavanými územiami s vylúčením kamiónov medzinárodnej cestnej dopravy TIR z hraničných priechodov Lysá Poľana a Vojtasova.
3. Chrániť existujúce verejné dopravné zariadenia a priestory pre zariadenia verejnej hromadnej dopravy.
4. Chrániť územie pre vybudovanie siete ostatných komunikácií a parkovísk podľa znázornenia vo výkresovej časti ÚPN.
5. Chrániť územie pre vybudovanie hlavných peších komunikácií a parkovísk podľa znázornenia vo výkresovej časti ÚPN.
6. Chrániť plochy ciest I/66 a III/3078 pre realizáciu turistických ciest na:
 - 6.1. medzinárodnej úrovni ako cestné severo-južne prepojenie prešovským regiónom od severských a pobaltských štátov smerom na Balkán v trase hranica PL – Tatranská Javorina, časť Vojtasova – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – hranica Košického kraja / hranica Banskobystrického kraja
 - 6.2. nadregionálnej úrovni ako cestný koridor „Malý tatranský okruh“: Vitanová – Oravice – Zuberec – Liptovský Hrádok – Pribylina – Starý Smokovec – Ždiar – Tatranská Javorina, časť Lysá Poľana s vylúčením tranzitnej nákladnej dopravy v celom úseku
7. Zachovať a chrániť nástupné územia na značované turistické trasy s osadením drobnej architektúry s prvkami pôvodnej ľudovej architektúry obce.
8. Pre zariadenia turizmu a rekreácie zabezpečiť zodpovedajúce parkovacie plochy na vlastných pozemkoch zariadení.
9. Garážové miesta pre bytovú výstavu zabezpečiť ako súčasť objektu obytného domu.

4.5.6 Územný plán obce Pribylina

Územný plán obce Pribylina je v zmysle § 8 Zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov (Stavebného zákona) základnou územnoplánovacou dokumentáciou obce Pribylina v úrovni sídelného útvaru. Územný plán rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, zosúladzuje záujmy a činnosti ovplyvňujúce územný rozvoj, životné prostredie a ekologickú stabilitu a ustanovuje regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia.

Územný plán obce Tatranská Javorina spracoval v období rokov 1994 – 1996 spracovateľský kolektív Ateliér Olympia, s.r.o. Územný plán obce Pribylina bol schválený Obecným zastupiteľstvom v Pribyline dňa 15. decembra 1997 uznesením č. 6/1/1997. Územný plán bol následne aktualizovaný Zmenami a Doplnkami č. 1/2007, ktoré boli schválené Obecným zastupiteľstvom v Pribyline uznesením č. 83/2008 dňa 12. decembra 2008 a Zmenami a Doplnkami č. 2/2013, ktoré boli schválené OZ v Pribyline uznesením č. 121/2013 dňa 27. júna 2013.

Dôvodom reflektovania ÚPN obce Pribylina, ktorá leží v Žilinskom samosprávnom kraji, v PUM regiónu Vysokých Tatier je osada Podbanské, ktorá historicky ležala v chotári obce Pribylina a v roku 1954 bola pričlenená do katastrálneho územia mesta Vysoké Tatry pre zefektívnenie územnej samosprávy a rozvoja cestovného ruchu. V roku 2000 bola osada opäť prinavrátená do katastrálneho územia obce Pribylina, pričom časť Podbanského, lesnícka osada Nadbanské, ostala ležať v katastrálnom území mesta Vysoké Tatry. Osada Podbanské však bez ohľadu na administratívne hranice obcí Vysoké Tatry a Pribylina a hranice Prešovského a Žilinského kraja dopravne funguje ako jeden celok.

ÚPN obce Pribylina nenavrhuje v dopravno-komunikačnom systéme osady Podbanské žiadne výrazné zmeny. Odporúča chrániť funkciu rekreácie a cestovného ruchu a konštatuje vyhovujúci stav napojenia

hotelov, penziónov a chát na cestnú sieť. Zo zámerov rozvoja infraštruktúry sa uvádza výstavba cyklomagistrály Západné Tatry – Vysoké Tatry – Belianske Tatry.

Pokiaľ ide o časť Nadbanské, ktorá de iure patrí do k. ú. Vysokých Tatier, ale de facto funkčne patrí k osade Podbanské, ani ÚPN mesta Vysoké Tatry nenavrhuje žiadne zmeny. V časti Nadbanské sa nenavrhuje ani rozvoj funkcie rekreácie a cestovného ruchu, počíta sa tu iba s objektami lesného hospodárstva.

4.5.7 Súhrn zámerov z územných plánov obcí v regióne

Nasledujúca tabuľka zhŕňa všetky dôležité zámery a projekty dotknutých obcí v oblastiach cestnej infraštruktúry a verejnej dopravy, železničnej infraštruktúry, infraštruktúry pre cyklistov a chodcov a v oblasti statickej dopravy a parkovania, ktoré sa týkajú riešeného územia PUM regiónu Vysoké Tatry a ktorými je vhodné sa zaoberať pri spracúvaní ďalších častí dokumentu:

Tabuľka 3 Zámery z územných plánov dotknutých obcí

Typ akcie	Cestná infraštruktúra	Železnice	Cyklistická infraštruktúra	Pešia infraštruktúra	Statická doprava
Obec					
Vysoké Tatry	<ul style="list-style-type: none"> - preložka cesty II/537 v Starom a Novom Smokovci - obchvat - preložka cesty II/540 do telesa cesty III/3083 s príslušnými úpravami (západný obchvat Tatranskej Lomnice) - nové zberné a obslužné MK v intravilánoch - nové napojenie Poprad mesto - Poprad-Veľká - Starý Smokovec na ceste II/534 - modernizácia cesty II/539 v úseku Mengusovce - Vyšné Hágy - západný obchvat Veľkej Lomnice na ceste II/540 - upokojuvanie motorovej dopravy na komunikáciách III. a nižšej triedy v intravilánoch 	<ul style="list-style-type: none"> - výstavba druhej koľaje TEŽ v úseku Poprad - Starý Smokovec - smerové úpravy koľají a koľajiska TEŽ v Starom Smokovci - zdvojkolajnenie potrebných úsekov TEŽ 	<ul style="list-style-type: none"> - cyklomagistrála Západné Tatry - Vysoké Tatry - Belianske Tatry - odčlenenie cyklocestičiek od automobilovej cestnej dopravy - stavby turistických a cykloturistických chodníkov vyznačených v grafickej časti ÚPN 	<ul style="list-style-type: none"> - stavba peších plôch a komunikácií vyznačených v grafickej časti ÚPN 	<ul style="list-style-type: none"> - izolované zámery stavieb parkovacích plôch v intraviláne Starého, Horného a Dolného Smokovca, Tatranskej Lesnej, Tatranskej Lomnice a Tatranskej Kotliny <p>Verejnoprospešné stavby parkovísk definované v ÚPN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - parkovací dom v Tatranskej Lomnici - parkovisko v Tatranskej Kotliny
Štrba	<ul style="list-style-type: none"> - výstavba nových obslužných MK v intraviláne - prvky upokojenia dopravy na začiatkoch a koncoch prietahov ciest I/18 a II/538 cez zastavané územie Tatranskej Štrby - výstavba okružnej križovatky pre napojenie novej železničnej stanice - úpravy a rekonštrukcie autobusových zastávok - v mieste autobusových zastávok vybudovať priechody pre chodcov so stredovým ostrovčekom ako prvkom spomalenia dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> - preložka žel. trate Žilina - Poprad (tunelový variant) - predĺženie ozubnicovej železnice do obce Štrba 	<ul style="list-style-type: none"> - výstavba cyklistickej cestičky Lučivná – Štrba – Tatranská Štrba – Štrbské Pleso - výstavba cyklistickej cestičky na telese pôvodnej železnice Žilina-Poprad 	<ul style="list-style-type: none"> - výstavba chodníkov pri cestách I., II. a III. triedy - úprava verejných priestranstiev na Štrbskom Plese - výstavba rekreačných chodníkov a peších plôch na Štrbskom Plese 	<p>Nové parkoviská:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pri odbočke na Popradské Pleso (parkovací dom/stupňovité parkovisko) - pri centrálnom parkovisku - pod železničnou stanicou Štrbské Pleso - západne od Nového Štrbského plesa - pri kolibe Pleso (lúka medzi Patriou a FISom) - pri objekte vodárni juhovýchodne od Štrbského Plesa - záchytné parkovisko pri žst. Štrba (v Tatranskej Štrbe)
Ždiar	<ul style="list-style-type: none"> - preložka cesty I/66 v kategórii S – 11,5/80 v trase účelovej komunikácie za Belanským potokom - rozšíriť účelovú lesnú komunikáciu do Osturne na cestu III. tr. kategórie S 7,5 - prepojenie ciest I/67 a III/3109 Ždiar – Veľká Franková, novou cestou III. triedy v kat. C7,5/60 - rekonštruovať obslužnú komunikáciu v Bachledovej doline do kategórie MO 7,5/40 - zastávky SAD vybaviť samostatnými zastavovacími pruhmi a prístreškami pre cestujúcich 		<ul style="list-style-type: none"> - cykloturistické chodníky vybudovať po jestvujúcich cestách 	<ul style="list-style-type: none"> - pozdĺž starej cesty cez sídlo a od kostola po skupinku rodinných domov pri Belanskom potoku vybudovať jednostranný chodník s min. šírkou 1,5 m - pešie chodníky vybudovať pozdĺž komunikácií: <ul style="list-style-type: none"> - pozdĺž cesty I/66 od dolného konca obce po Strednicu; - od cesty I/66 do Bachledovej doliny po koniec MK - od cesty I/66 po hotel Magura; 	<ul style="list-style-type: none"> - na úseku statickej dopravy dobudovať potrebné plochy odstavných a parkovacích miest pri objektoch občianskeho a rekreačného vybavenia - parkoviská pre Ski Bachledova situovať do areálu strediska
Tatranská Javorina	<ul style="list-style-type: none"> - prepojenie ciest I/66 a III/3109 Ždiar – Veľká Franková v trase pôvodnej furmanskej cesty, III. tr. v kat. C7,5/40 - cesty I/66 a III/3078 - úpravy prejazdnych úsekov zastavanými územiami s vylúčením kamiónov medzinárodnej cestnej dopravy TIR z hraničných priechodov Lysá Poľana a Vojtasova 			<ul style="list-style-type: none"> - zachovať a chrániť nástupné územia na značkované turistické trasy s osadením drobnej architektúry s prvkami pôvodnej ľudovej architektúry obce 	
Pribylina			<p>Spoločná infraštruktúra pre cyklistov a chodcov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - plochy pre výstavbu plánovaného projektu výstavby tzv. tatranskej cyklomagistrály Vysoké Tatry - Západné Tatry - Orava -poľská časť Tatier s trasou spolu s peším chodníkom: <ul style="list-style-type: none"> - od vstupnej vybavenosti areálu Múzea liptovskej dediny v smere do strediska Podbanské formou samostatného chodníka v kontaktovej polohe pozdĺž cesty II/537. 		

Typ akcie	Cestná infraštruktúra	Železnice	Cyklistická infraštruktúra	Pešia infraštruktúra	Statická doprava
Obec					
Poprad	<ul style="list-style-type: none"> - rekonštrukcia a prestavba cesty II/534 - rekonštrukcia a prestavba ciest III. triedy - nové MK prepájajúca cestu III/3080 s križovatkou D1 x II/534 	<ul style="list-style-type: none"> - zdvojkolaženie trate TEŽ Poprad - Starý Smokovec - modernizácia a rekonštrukcia žst. Poprad-Tatry - modernizácia hlavného tranzitného ťahu železničnej trate Žilina - Poprad - Košice na rýchlosť 120-160 km/h - modernizácia, rekonštrukcia a elektrifikácia železničnej trate Poprad - Plaveč so smerovými úpravami na rýchlosť 80 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> - cyklistická cestička Poprad - Gerlachov - Tatranská Polianka - cyklistická cestička Poprad - Starý Smokovec 		<ul style="list-style-type: none"> - parkovacia garáž pri železničnej stanici
Kežmarok	<ul style="list-style-type: none"> - preložka cesty I/66 do polohy západne od mesta (obchvat) - preložka cesty II/536 do novej polohy (obchvat) - obchvaty stava s MÚK ciest 	<ul style="list-style-type: none"> - zapojenie nosného systému osobnej hromadnej dopravy vo Vysokých Tatrách, t. z. TEŽ na mesto Kežmarok (od Malého Slavkova), vrátane plochy pre koncovú stanicu s nástupiskami a plochy pre servis - elektrifikácia trate Poprad - Kežmarok - Stará Ľubovňa - výstavba novej výpravnej budovy uzla SAD, ŽSR, TEŽ 			
Veľká Lomnica	<ul style="list-style-type: none"> - preložka cesty I/66 - preložka cesty II/540 - MÚK I/66 x II/540 - spojovací úsek cesty III/3093 a preloženej cesty II/540 	<ul style="list-style-type: none"> - nová žel. zastávka Veľká Lomnica - pri futbalovom ihrisku - elektrifikácia trate Poprad - Kežmarok - Stará Ľubovňa a trate Studený Potok - Veľká Lomnica - Tatranská Lomnica 	<ul style="list-style-type: none"> - napojenie na Podtatranskú cyklomagistrálu pomocou cyklocestičky - združený chodník pre chodcov a cyklistov z centra (od Jilemnického ulice po golfový areál 		
Spišská Belá	<ul style="list-style-type: none"> - výstavba preložiek ciest I/66 a I/77 ako homogénneho západného obchvatu (resp.: rezervy ako východného obchvatu) mesta v kategórii C 11,5/80(70) vrátane ich napojení na pôvodné trasy 				
Lendak			<ul style="list-style-type: none"> - cyklistický chodník bez asfaltovej povrchovej úpravy s možnosťou využívania aj pre hypoturistiku medzi lokalitou Šarpanec a severnou časťou katastra po lesnej ceste s prepojením na Bachledovu dolinu, Jezersko a Magurské sedlo. 		
Stará Lesná	<ul style="list-style-type: none"> - nové napojenie Starej Lesnej na cestu I/66 (de facto obchvat Veľkej Lomnice) 				
Mlynica	<ul style="list-style-type: none"> - úprava križovatky III/3093 x III/3079 				
Nová Lesná		<ul style="list-style-type: none"> - zdvojkolaženie trate TEŽ Poprad - Starý Smokovec 	<ul style="list-style-type: none"> - napojenie cyklotrás a bežeckých lyžiarskych trás v smere na Vysoké Tatry 		
Gerlachov	<ul style="list-style-type: none"> - západný obchvat obce, preložka cesty III/3064 do nového telesa, navrhovaná kategória C7,5/60 		<ul style="list-style-type: none"> - cyklistická cestička Poprad - Batizovce - Gerlachov - Tatranská Polianka 		
Svit	<ul style="list-style-type: none"> - preložka cesty III/3064 Svit - Tatranská Polianka v nadjazde ponad diaľnicu a podjazde popod železnicu - prestavba cesty I/18 spolu s podchodom pri autobusovej stanici 	<ul style="list-style-type: none"> - modernizácia hlavného tranzitného ťahu železničnej trate Žilina - Poprad - Košice na rýchlosť 120-160 km/h - trať nekonvenčnej koľajovej dopravy Svit - Tatranská Polianka 			<ul style="list-style-type: none"> - parkovisko pri železničnej stanici
Štôla	<ul style="list-style-type: none"> - prestavba cesty II/539 z kategórií M Z8/50 a C 7,5/60 na kategórie MZ 11,5/50 a C 9,5/60 - samostatné zastavovacie pruhy na autobusových zastávkach - prestavba križovatky II/539 x MK v južnej časti obce na okružnú križovátku alebo normovú križovátku tvaru T 			<ul style="list-style-type: none"> - obojstranné chodníky pozdĺž cesty II/539 	

4.6 Lokálne strategické dokumenty

4.6.1 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Vysoké Tatry na roky 2020 – 2027

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja je strednodobý programový dokument vypracovávaný v súlade so Zákonom o podpore regionálneho rozvoja č. 503/2001 Z. z. a jeho novelou zákonom č. 309/2014 ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 539/2008 o podpore regionálneho rozvoja bol prijatý 15. októbra 2014. Dokument bol v roku 2020 aktualizovaný v zmysle metodiky tvorby a implementácie programov hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja regiónov, programov rozvoja obcí a skupín obcí s uplatnením princípov udržateľného smart rozvoja (metodika tvorby PHRSR 2020, verzia: 1.0.3). Rešpektovanie tejto metodiky zabezpečuje súlad procesu tvorby a obsahu tohto dokumentu so zákonom č. 539/2008 Z. z o podpore regionálneho rozvoja v znení neskorších predpisov a Metodikou a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií schválenou uznesením vlády SR č. 197/2017 z 26. apríla 2017 a nadradenými programovými dokumentmi.

Dokument „ Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Vysoké Tatry na roky 2020 - 2027 “ je dokument koncepčný. Nie je analytickým z pohľadu špecifických oblastí (demografia, osídlenie...), ale zahŕňa kľúčové javy a kladie dôraz na ich vzájomnú previazanosť a interakciu. Zmyslom prípravy dokumentu je hľadanie, stanovenia a motivácia k rozvoju koncepcií, smerov a konkrétnych projektov, ktoré zabezpečia sociálny a ekonomický rozvoj mesta v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja.

Dokument zhrňa analytické poznatky prostredníctvom SWOT analýzy. Pre oblasť dopravy uvádza ako slabú stránku nedoriešenú dopravnú koncepciu kopírujúcu tatranské oblúky realizovanú aj cezhranične cez Poľsko s nedostatočne riešeným prepojením podtatranských obcí so zámerom odľahčenia Cesty slobody a optimalizáciou dennej návštevnosti počas sezónnych období. Za ohrozenie považuje PHRSR nekomplexný prístup k výstavbe a prevádzkovaní dopravnej sústavy Vysokých Tatier, ktorý neumožňuje využívať synergické efekty dopravného systému v cezhraničnom priestore, absenciu konceptu ekologickej integrovanej dopravnej infraštruktúry v zmysle ekoservisového odľahčenia environmentálnych záťaží pre systém udržateľnej integrovanej dopravnej obslužnosti špecifického regiónu Tatry. Ako príležitosť je uvedená tvorba integrovaného systému ekoservisovej dopravnej obslužnosti pri budovaní ekologickej dopravnej infraštruktúry, ktorej manažment a efektívnu prevádzku zabezpečí integrovaná SMART technologická platforma, ďalej participatívne spolupôsobenie pri tvorbe IDS Vysokých Tatier (cesty – železnice – letisko – IAD – VHD – parkovanie – cyklisti / chodci) prispôbeného špecifikám územia Národného parku Vysoké Tatry, väzbám s podhorím Vysokých Tatier a podmienkam cezhraničnej koordinácie s poľským územím Vysokých Tatier a vybudovanie a prevádzka infraštruktúry SMART systému integrovanej dopravnej obslužnosti Vysokých Tatier v rámci participatívnej územnej spolupráce a spolupôsobenia samospráv špecifického regiónu TATRY v prepojení na regionálny integrovaný dopravný systém.

Dopravná obslužnosť mesta

PHSR konštatuje, že na zlepšenie dopravnej obslužnosti mesta bude potrebné zlepšiť stavebno-technický stav pozemných komunikácií. Mesto Vysoké Tatry vyvinie aktivity zamerané na odstránenie negatívnych vplyvov železnice vlastnými alebo podporovanými investíciami (protihlukové steny, polohy zastávok, rozvoj služieb v obvode a okolí staníc). Samospráva má záujem na rozvoji verejnej osobnej dopravy ktorá prispieva k zníženiu podielu automobilovej dopravy a zvýšeniu podielu nemotorovej dopravy na území mesta v spolupráci s okolitými obcami a mestami. Budúcnosť prinesie aj využitie ekologických dopravných prostriedkov a foriem dopravy.

Statická doprava

Súčasná situácia si vyžaduje koncepčné riešenia zamerané na zlepšenie statickej dopravy. Dostatok parkovacích a garážových miest v budúcnosti priaznivo ovplyvní okolie bytových zón a bezpečnosť dopravy tak, že dôjde k eliminácii odstavovania áut mimo parkovacích miest – na zelených plochách a pozdĺž komunikácií. Samospráva bude podporovať budovanie záchytných parkovísk ako súčasť siete spoločných prestupných bodov.

Nemotorová doprava

PHSR konštatuje, že rozvoj nemotorovej dopravy je jednou z ciest, ako znížiť podiel automobilovej dopravy a finančných požiadaviek na jej zabezpečenie (cestná sieť, parkoviská). Samospráva bude systematicky budovať bezbariérové a bezpečné trasy pre peších, cyklistov a korčuliarov. Pri každej plánovanej investícii do dopravnej infraštruktúry v meste aj pri príprave dokumentácií a záväzných stanovísk pre iné subjekty bude ako podklady využívať technické štúdie trasovania cyklochodníkov spájajúcich centrum mesta a ostatné mestské časti. Presadí a zabezpečí realizáciu takých riešení, ktoré nezabokujú trasovanie cyklochodníkov v budúcnosti. Pri plánovaní nových či rekonštrukcii existujúcich ciest, parkovísk aj križovatiek vytvorí podmienky na nemotorovú dopravu (prechody cez cesty pre cyklistov, bezpečné križovania a odbočenia, umožniť vjazd do jednosmeriek atď.). Podporí tiež budovanie infraštruktúry pre cyklistov (stojany pre bicykle, parkovacie miesta pre bicykle...) na verejných priestranstvách, pri školách a ostatných verejných budovách, železničných staniach a pod. Samospráva v spolupráci s neziskovými organizáciami bude propagovať výhody nemotorovej dopravy, motivovať podnikateľské subjekty k vytváraniu podmienok pre zvýšenie podielu nemotorovej dopravy na celkovom podiele dopravy v meste.

4.6.2 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Štrba 2015 – 2023

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja je strednodobý programový dokument vypracovávaný v súlade so Zákonom o podpore regionálneho rozvoja č. 503/2001 Z. z. a jeho novelou zákonom č. 309/2014 ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 539/2008 o podpore regionálneho rozvoja bol prijatý 15. októbra 2014. Dokument bol vypracovaný v roku 2015 ako Aktualizácia Plánu hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Štrba na roky 2007 – 2013.

Pre oblasť dopravy uvádza PHSR obce Štrba ako silnú stránku existenciu dopravnej infraštruktúry, najmä dopravné napojenie na nadradenú cestnú sieť (diaľnica D1) a ďalej napojenia na cestu I., II. a III. triedy, ako aj napojenie na koridorovú železničnú trať a lokálnu ozubnicovú železnicu zabezpečujúcu prepravu medzi časťami Tatranská Štrba a Štrbské Pleso.

Ako hlavné problémy dokument uvádza:

- absenciu systémového riešenia plánu opráv a údržby miestnych ciest,
- nezabezpečený bezbariérový pohyb pre chodcov a cyklistov po miestnych cestách a bezbariérový prístup do verejných budov,
- absenciu riešenia statickej dopravy v chránených územiach,
- absenciu systémového riešenia verejnej dopravy – integrovaný dopravný systém.

Dokument ďalej konštatuje potrebu rekonštrukcie dopravných zariadení pre pohyb návštevníkov v Tatrách v súvislosti s rozvinutým cestovným ruchom regiónu, predovšetkým rekonštrukciu železničnej stanice Štrba a opravu ozubnicovej trate do Štrbského Plesa (tá prebehla v roku 2021).

V nadväznosti na pomenované problémy sú stanovené nasledujúce špecifické ciele (projekty):

- sieť cyklistických komunikácií a cyklotrás ako súčasť regionálnej a nadregionálnej siete,

- sieť bezpečných miestnych ciest (osvetlenie priechodov pre chodcov, bezbariérový prístup k verejným službám/budovám),
- bezbariérová obec,
- vybudovanie spoločného prestupného bodu IDS (TIDS – Tatranský IDS).

Riešenie statickej dopravy sa medzi špecifickými cieľmi nespomína.

4.6.3 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Ždiar 2015 – 2022

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja je strednodobý programový dokument vypracovávaný v súlade so Zákonom o podpore regionálneho rozvoja č. 503/2001 Z. z. a jeho novelou zákonom č. 309/2014 ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 539/2008 o podpore regionálneho rozvoja bol prijatý 15. októbra 2014. Dokument bol vypracovaný v roku 2015 ako Aktualizácia Plánu hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Štrba na roky 2007 – 2015.

Pre oblasť dopravy dokument uvádza:

Cestná doprava

Doliny v ktorých leží obce Ždiar sú vzájomne prepojené miestnymi cestami, ktoré sú napojené na cestu I/66, ktorá je jedinou spojnicou na ostatnú cestnú sieť. Cesta I/66 smeruje z Popradu cez Veľkú Lomnicu, Kežmarok, Spišskú Belu a Ždiar až po štátnu hranicu s Poľskom. Táto sa v Spišskej Belej napája na cestu I/77, ktorá pokračuje v smere na Starú Ľubovňu a následne na cestu I/68, ktorá smeruje na Prešov a Košice. Dĺžka miestnych ciest je 25 km a vzhľadom na členitý terén sa popri miestnych cestách nenachádzajú žiadne chodníky. Ako chodníky slúžia len krajnice komunikácií. Do budúca sa uvažuje s výstavbou chodníka pozdĺž cesty I/66.

Železničná doprava

Obec nie je napojená priamo na železničnú sieť. Najbližšia železničná stanica je v Tatranskej Lomnici (vzdialené od Ždiaru 20 km) odkiaľ vedie železničná trať smerom na Poprad (vzdialený od Ždiaru 32 km), z ktorého sa možno pripojiť na hlavné železničné ťahy Košice – Prešov – Bratislava a medzinárodné železničná doprava z Bratislavy do Viedne a Budapešti a cez Púchov do Prahy. Ďalšia železničná trať vedie z Tatranskej Lomnice na Štrbské pleso a odtiaľ sa dá dostať železnicou do obce Štrba, ktorá leží na hlavnej železničnej tepne v smere Košice – Bratislava – Praha.

Osobná autobusová doprava

Obec Ždiar je vybudovaná a na celoštátnu cestnú sieť napojená prostredníctvom cesty I/66 Poprad – Spišská Bela – Ždiar – Tatranská Javorina – hranica SR – Poľsko, ktorá je napojená do vonkajšieho cestného i ostatného dopravného systému.

Verejná preprava osôb v obci a jej vzťahu na vonkajšie väzby je zabezpečovaná autobusovou dopravou SAD v smere Ždiar – Poprad, Ždiar – Kežmarok a Ždiar – hranica s Poľskom.

Miestne cesty vetvového systému prechádzajúce obcou, plnia funkciu vnútornej zbernej komunikácie, ktoré sa napájajú na vonkajší cestný systém. Na miestnej ceste sa nenachádza len jedna autobusová zastávka, a to v Bachledovej doline kam zachádza linka SAD ostatné autobusové zastávky v počte 6 sa nachádzajú pri ceste I/66.

Letecká doprava

V meste Poprad, ktorý je od Ždiaru vzdialený 32 km sa nachádza medzinárodné letisko. Letisko má veľký prínos pre celý tatranský región v oblasti cestovného ruchu nakoľko leteckú dopravu využívajú turisti najmä z krajín bývalých sovietskych republík a západnej Európy. Domáci obyvatelia

medzinárodné letisko v Poprade využívajú hlavne na charterové lety v letnom dovolenkovom období do prímorských destinácií prípadne pravidelne lety do Londýna a iných miest, kam mnoho ľudí cestuje za prácou.

Cyklistická doprava

V súčasnosti sa v obci nenachádzajú žiadne cyklistické cestičky, ale v obci a jej okolí sú vybudované cyklotrasy, a to v Monkovej doline a späť popri lyžiarskom stredisku Strednica. Do budúcnosti však obec plánuje ich výstavbu. Cyklistická cestička vedie z mesta Spišská Belá do Tatranskej Kotliny, ktorá leží cca 7 km od obce Ždiar a má dĺžku takmer 11 km. Z tejto cyklocestičky sa dá dostať lesnou cestou, ktorá slúži aj ako cyklocestička do obce Ždiar a odtiaľ až do obce Osturňa. Vybudovaná cyklocestička vedie Spišskou Magurou do Bachledovej doliny a odtiaľ sa dá dostať do obcí Lendak a Slovenská Ves až na Magurské Sedlo. Celková dĺžka cyklotrasy je viac ako 25 km. Výstavba cyklistickej cestičky popri ceste I/66 je prakticky nemožná, keďže ide o veľmi členitý terén a skôr sa uvažuje o výstavbe v rámci lesných ciest a lúk.

V rámci programovej časti obsahuje PHSR obce Ždiar nasledujúce opatrenia v oblasti dopravy relevantné z regionálneho hľadiska:

- Výstavba cyklotrasy medzi Ždiarom a Spišskou Belou.
- Zriadenie doplnkovej infraštruktúry – cyklostojany, parkoviská, elektronabíjačky, odpočívadlá.

4.6.4 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Pribylina

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja je strednodobý programový dokument vypracovávaný na základe zákona Národnej rady SR č. 503/2001 Z. z. VZNP o podpore regionálneho rozvoja, ktorý definuje Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce ako strednodobý programový dokument, obsahujúci analýzu hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce, hlavné smery jej vývoja, ustanovenie cieľov, prvoradých potrieb a úloh vo všetkých oblastiach života obce. Dokument bol vypracovaný v roku 2009 ako na roky 2009 – 2018.

Vo vzťahu k PUM regiónu Vysoké Tatry pre oblasť dopravy súvisiacej s riešeným územím dokument uvádza iba zámer výstavby cyklotrasy z osady Podbanské do obce Pribylina a potrebu vybudovania chodníkov popri miestnych cestách vrátane Podbanského.

4.7 Analýza prebiehajúcich a pripravovaných zámerov stavieb a projektov

4.7.1 Cestná doprava

4.7.1.1 Slovenská správa ciest

Slovenská správa ciest – oddelenie investičnej výstavby a správy ciest (SSC Košice) aktuálne pripravuje na území regiónu Vysoké Tatry nasledujúce akcie na cestách I. triedy:

Tabuľka 4 **Pripravované zábery na cestách I. triedy v regióne Vysoké Tatry (SSC)**

Zámer		Fáza prípravy
1.	I/66 obchvat Veľká Lomnica a Huncovce (4 pruhy)	Obe akcie sú v čase spracúvania PUM RVT vo fáze vyhotovovania dokumentácie pre vydanie stavebného povolenia (DSP).
2.	I/66 obchvat Kežmarku (2 pruhy)	Začiatok stavieb možno očakávať v roku 2024, dokončenie do roku 2030.
3.	I/66 obchvat Spišskej Belej (2 pruhy)	Vyhotovenie štúdie realizovateľnosti a EIA v roku 2023.

4.7.1.2 Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja

Správa a údržba ciest PSK aktuálne pripravuje nasledujúce akcie na území regiónu Vysoké Tatry nasledujúce akcie na cestách II. a III. triedy:

Tabuľka 5 **Pripravované zámery na cestách II. triedy v regióne Vysoké Tatry (SÚC PSK)**

Zámer		Fáza prípravy
1.	Projekt Tatry – komplexná modernizácia cesty II/537 Podbanské – Tatranská Kotlina	realizácia 2022 – 2024 (popis uvedený nižšie)
2.	II/540 obchvat Veľkej Lomnice + preložka napojenia Mlynice na ceste III/3093	<ul style="list-style-type: none"> • prebieha súťaž na spracovanie DSP (očakáva sa spracovanie do roku 2024) • realizácia stavby v začne v roku 2024, dobá výstavby 1,5 roka • realizácia prebehne v dvoch etapách – 1. napojenie Mlynice, 2. celý obchvat
3.	II/537 obchvat Starého a Nového Smokovca	<ul style="list-style-type: none"> • spracovaná technická štúdia v 3 variantoch • pripravuje sa spracovanie EIA
4.	III/3096 oprava povrchu	v príprave, realizácia v r. 2023
5.	III/3078 – modernizácia cesty	rekonštrukcia 4 mostov v roku 2023, výstavba nového mosta v Lysej Poľane v spolupráci s poľskou stranou
6.	úprava a legalizácia nových prepojení Osturňa – Ždiar a Osturňa – št. hr. smer Łapszanka (PL)	v prevádzke ako účelová komunikácia, zámer bez vytýčeného termínu
7.	nové prepojenie Bachledova dolina – Jezersko	zámer bez vytýčeného termínu
8.	prevod cesty I/66 cez Veľkú Lomnicu, Huncovce a Kežmarok do ciest II. triedy	realizácia po kompletnej výstavbe obchvatov predmetných sídel na ceste I/66

4.7.1.2.1 Projekt Tatry – modernizácia cesty II/537

Projekt rieši rekonštrukciu Cesty slobody (cesta II/537) v úseku od Pavúčej doliny až po križovatku s cestou I/66 v celkovej dĺžke cca 43 km. V riešenom území pri terajšom stave vozovky cestnej komunikácie, jej stav nevyhovuje súčasnému dopravnému zaťaženiu a podmienkam kladeným na bezpečnosť cestnej premávky. Z uvedených dôvodov je potrebné navrhnuť dopravno-technicky kvalitnejšie bezpečnostné prvky komunikácie a úpravu konštrukcie vozovky v degradovaných úsekoch.

Základné informácie:

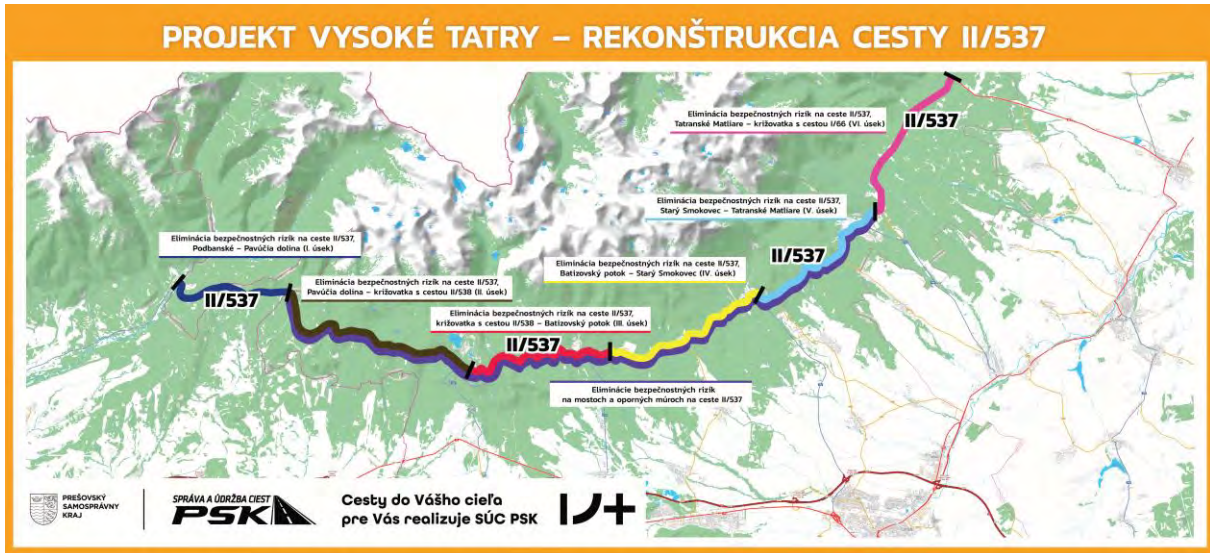
- Rekonštrukcia 43 km cesty II. triedy známej ako CESTA SLOBODY
- Druh komunikácie: cesta II/537
- Kategória cesty: 9,5/60
- Predpokladané celkové náklady 42 mil. € (85 % IROP 2014-2020, 10 % štát, 5 % PSK)

Celkový rozsah rekonštrukcie:

- 26 mostov
- 1 poloestakáda
- 14 oporných
- 12 zárubných múrov
- 96 priepustov
- 4 odpočívadlá (orol, medveď, rys, kamzík)

Členenie projektu:

- Eliminácia bezp. rizík na ceste II/537, Podbanské – Pavúčia dolina (I.úsek)
- Eliminácia bezp. rizík na ceste II/537, Pavúčia dolina – križovatka s cestou II/538 (II.úsek)
- Eliminácia bezp. rizík na ceste II/537, križovatka s cestou II/538 – Batizovský potok (III.úsek)
- Eliminácia bezp. rizík na ceste II/537, Batizovský potok – Starý Smokovec (IV.úsek)
- Eliminácia bezp. rizík na ceste II/537, Starý Smokovec – Tatranské Matliare (V.úsek)
- Eliminácia bezp. rizík na ceste II/537, Tatranské Matliare – križovatka s cestou I/66 (VI.úsek)
- Eliminácie bezp. rizík na mostoch a oporných múroch na ceste II/537

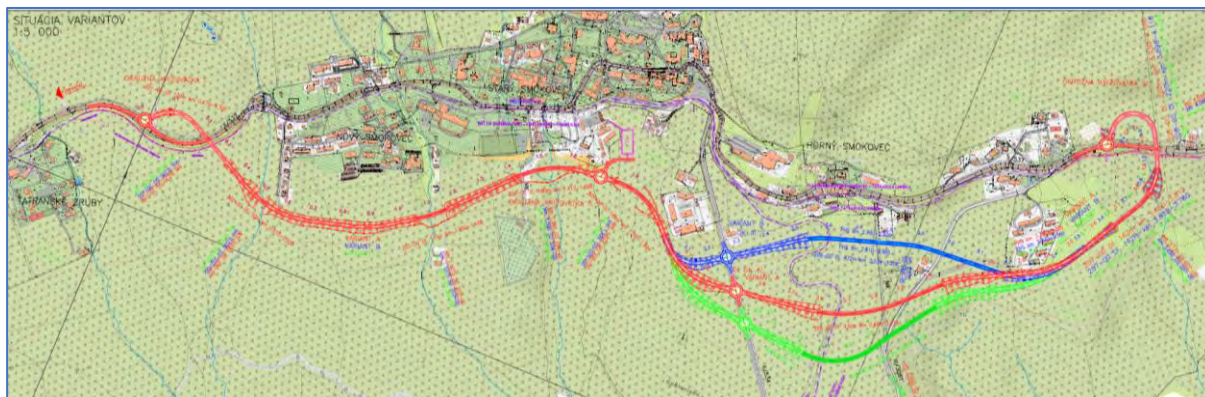


Obrázok 8 Členenie úsekov cesty II/537 – Projekt Tatry

4.7.1.2.2 Obchvat Starého Smokovca

Územný plán mesta Vysoké Tatry ponecháva územnú rezervu na južný obchvat Nového a Starého Smokovca na ceste II/537. Prešovský samosprávny kraj na danú skutočnosť nadviazal v roku 2021 objednávkou spracovania technickej štúdie stavby „II/537 Obchvat obce Starý Smokovec“. Technickú štúdiu spracovala spoločnosť Amberg Engineering Slovakia, s.r.o. z Bratislavy.

Navrhovaná trasa má podľa štúdie prechádzať katastrom Starý Smokovec mesta Vysoké Tatry v okrese Poprad v Prešovskom samosprávnom kraji. Trasa je navrhnutá v kategórii C9,5/60 s návrhovou rýchlosťou 60 km/h. Trasa obchvatu bola navrhovaná v troch variantoch: **Variant A - červený**, **Variant B – modrý** a **Variant C – zelený**, ktoré sa líšia vedením trasy približne od km 2,000 po 3,500, t. j. v západnej časti obchvatu. Pre ďalšie stupne projektovej prípravy sa odporúča červený variant. Dĺžka obchvatu je 4 266 m. Obchvat zahŕňa štyri okružné križovatky a osem mostných objektov. Obchvat je taktiež v kolízii so zámerom úprav smerových oblúkov na telese tatranskej elektrickej železnice v úseku medzi Dolným a Starým Smokovcom.


Tabuľka 6 **Varianty riešenia obchvatu Starého Smokovca podľa technickej štúdie**

Technická štúdia zakladá ako dôvod výstavby obchvatu sídla ako vytvorenie podmienok na odľahčenie dopravy na dotknutých úsekoch ciest II/537, II/534 a III/3081 v súvislosti so zvyšovaním intenzít ľahkých a ťažkých vozidiel. Pripojenie obchvatu na existujúce komunikácie je navrhnuté na začiatku úseku okružnou križovatkou I na cestu II/537, okružnou križovatkou III na cestu II/534 a okružnou križovatkou IV na cestu II/537 na konci úseku. Technická štúdia počíta so sprevádzkovaním predmetnej stavby do roku 2030. Zdôvodnenie obchvatu v rámci technickej štúdie vychádza z údajov celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 a výhľadové intenzity vychádzajú z koeficientov rastu dopravy pre cesty II. a III. triedy v Prešovskom kraji z Technických podmienok TP 070.

Obchvat vo všetkých variantoch prechádza Tatranským národným parkom a zasahuje do biotopov európskeho a národného významu. Správa TANAP-u a IKŽ MZ SR prostredníctvom Asociácie slovenských kúpeľov a časť odbornej verejnosti sú proti výstavbe, mesto Vysoké Tatry má o riešenie obchvatu záujem, avšak po podrobnom posúdení EIA. Štúdia vplyvov na životné prostredie EIA bude nevyhnutným krokom k vyhodnoteniu či prípadnému prehodnoteniu zámeru nielen z dôvodu ochrany prírody, ale aj ochrany uznaných klimatických podmienok vhodných na liečenie.

4.7.2 Železničná doprava

Do regiónu Vysoké Tatry z pohľadu železničnej infraštruktúry spadajú nasledujúce trate:

- trať č. 105A (podľa TTP) / č. 180 (podľa CP) Košice – Kraľovany
- trať č. 112F (podľa TTP) / č. 182 (podľa CP) Štrba – Štrbské Pleso (OŽ)
- trať č. 112D (podľa TTP) / č. 183 (podľa CP) Poprad-Tatry TEŽ – Štrbské Pleso TEŽ
- trať č. 112E (podľa TTP) / č. 184 (podľa CP) Tatranská Lomnica TEŽ – Starý Smokovec TEŽ
- trať č. 112C (podľa TTP) / č. 185 (podľa CP) Studený Potok – Tatranská Lomnica
- trať č. 112A (podľa TTP) / č. 185 (podľa CP) Plaveč – Poprad-Tatry
- trať č. 112C (podľa TTP) Odb. Spišská Belá – Spišská Belá

Správca železničnej infraštruktúry, Železnice Slovenskej republiky, poskytol pre potreby PUM RVT informácie o existujúcich a pripravovaných zámerov na jednotlivých tratiach. Informácie vychádzajú predovšetkým zo strategických dokumentov „Zoznam investičných priorít v železničnej infraštruktúre“ a „Harmonogram prípravy a výstavby projektovej železničnej infraštruktúry“ a sú tiež úzko previazané s dokumentom „Plán dopravnej obslužnosti (pre železničnú osobnú dopravu)“.

Tabuľka 7 **Zámery na železničných tratiach v regióne Vysoké Tatry (ŽSR)**

Trať č. 105A / č. 180 Košice – Kraľovany	
zámer:	Implementácia GSM-R do siete ŽSR, úsek Varín – Košice – Čierna nad Tisou, štátna hranica. Zámer je vo fáze vyhotovovania dokumentácie pre stavebné povolenie v rozsahu realizácie stavby.

termín:	2025
Úsek Liptovský Hrádok – Lučivná	
zámer:	<p>Modernizácia daného traťového úseku bude spočívať v dosiahnutí európskych parametrov podľa medzinárodných dohôd AGC a AGTC a v dosiahnutí interoperability železničného systému. Návrh modernizácie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie maximálnej traťovej rýchlosti na rýchlosť do 120 km/h • vedenie trate približne v jestvujúcej osi koľaje vzhľadom na nepriaznivé geomorfologické podmienky (nepriaznivé smerové a sklonové pomery) a vysokú investičnú náročnosť • náhrada úrovňových priecestí za mimoúrovňové alebo ich zrušenie • zavedenie systému ERTMS • modernizácia oznamovacích a zabezpečovacích zariadení s diaľkovým riadením • zmena trakčnej napájacej sústavy z jednosmernej trakcie na striedavú 25 kV, 50 Hz • výmena železničného zvršku a spodku <p>Pre daný strategický zámer je spracovaná štúdia realizovateľnosti, aktuálnym cieľom je vypracovanie projektovej dokumentácie s následnou realizáciou stavby.</p>
termín:	nie je vytýčený
Úsek Lučivná – Poprad-Tatry	
zámer:	<p>Návrh modernizácie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h • modernizácia všetkých železničných staníc a zastávok • nové oznamovacie a zabezpečovacie zariadenie – systém ERTMS (ETCS L2 + GSM-R) • nové staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie s diaľkovým riadením dopravy • nahradenie železničných priecestí mimoúrovňovými alebo ich zrušenie • mimoúrovňový prístup na nástupištia s výškou nástupnej hrany 550 mm nad STKP • modernizácia železničného zvršku a spodku vrátane rekonštrukcie 7 mostov a vybudovania 2 nových podchodov pre cestujúcich • modernizácia trakčnej sústavy z jednosmernej na striedavú trakciu 25 kV, 50 Hz
termín:	2023 (aktuálne v realizácii)
Úsek Poprad-Tatry – Krompachy	
zámer:	<p>Návrh modernizácie traťového úseku sleduje skvalitnenie technických parametrov trate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h (v niektorých úsekoch) a s tým súvisiace niektoré preložky trate do novej polohy • zavedenie systému ERTMS • výstavba nových zabezpečovacích zariadení s diaľkovým riadením • náhrada úrovňových priecestí za mimoúrovňové alebo ich zrušenie • mimoúrovňový prístup na nástupištia s výškou nástupnej hrany 550 mm nad STKP • modernizácia trakčnej sústavy z jednosmernej na striedavú trakciu 25 kV, 50 Hz • modernizácia železničného zvršku a spodku v parametroch pre požadované rýchlostné pásmo do 160 km/h <p>Zámer je rozdelený na 2 úseky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poprad – Spišská Nová Ves – 07/2022 zverejnená súťaž na výber zhotoviteľa stavby (predpoklad ukončenia 03/2026) 2. Spišská Nová Ves – Krompachy – zhotovená DÚR a prebiehajú práce na DSP
termín:	2026
Trať č. 112F / č. 182 Štrba – Štrbské Pleso (OŽ)	
zámer:	V roku 2022 bola spustená prevádzka na infraštruktúre ozubnicovej železnice po komplexnej rekonštrukcii trate. Výhľadovo sa uvažuje s pravidelnou údržbou danej trate.
termín:	spustenie prevádzky – rok 2022 pravidelná údržba trate – priebežne
Trate č. 112D a 112 E / č. 183 a 184 Poprad-Tatry – St. Smokovec – Štrbské Pleso / Tatranská Lomnica	
zámer:	Pre možnosť 30 min. intervalu na tratiach TEŽ je nutné dispečerizovať trať a nutné je uvažovať aj s výstavou nových výhybní. Uvedené musí byť preverené štúdiou realizovateľnosti, ktorá preverí možnosti technického riešenia a ekonomickú návratnosť takejto investície. Problémom na tratiach TEŽ z pohľadu ŽSR sú aj stav železničného zvršku a úroveň zabezpečenia priecestí, resp. rozhládové pomery na priecestiach. V prioritách vo výstavbe (strategické dokumenty MDV a MF SR) je TEŽ

	vedená ako úzke miesto s návrhom na revitalizáciu trate a zavedenia diaľkového ovládania zabezpečovacích zariadení (dispečerizácia). V daných dokumentoch bolo pre TEŽ záporné ekonomické hodnotenie, z toho dôvodu sa investícia nedostala do Harmonogramu prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry.
termín:	nie je vytýčený
Trať č. 112C / č. 185 Studený Potok – Tatranská Lomnica	
zámer:	Strategickým zámerom pre danú trať je najmä odstránenie obmedzení traťových rýchlostí, ktoré sú spôsobené najmä zlými rozhladovými pomermi na priecestiach a smerovým vedením trate. Taktiež v budúcnosti sa uvažuje so zlepšením technických parametrov danej trate, a to najmä zvýšením úrovne zabezpečenia výhybiek. V rámci úspory prevádzkových nákladov by bolo vhodné uvažovať s modernizáciou zabezpečovacích zariadení s možnosťou diaľkového riadenia (dispečerizácia). Vzhľadom na charakter a umiestnenie trate je výhľadovým strategickým zámerom prípadná elektrifikácia trate pre zníženie ekologických vplyvov na životné prostredie.
termín:	nie je vytýčený
Trate č. 112A / č. 185 Plaveč – Poprad-Tatry a č. 112B Odb. Spišská Belá – Spišská Belá	
zámer:	Pre zatraktívnenie osobnej železničnej dopravy na trati Plaveč – Poprad-Tatry je potrebné investície smerovať predovšetkým na odstránenie trvalých obmedzení traťovej rýchlosti a prechodných obmedzení traťových rýchlostí, čím by sa zabezpečila maximálna traťová rýchlosť 80 km/h v celom úseku trate. Odstránenie obmedzenia traťových rýchlostí predstavuje predovšetkým smerovú úpravu traťovej koľaje v úseku Podolínec – Poprad-Tatry, modernizácia priecestných zabezpečovacích zariadení a komplexnú rekonštrukciu železničného zvršku (min. v miestach, kde je stav nevyhovujúci). V rámci úspory prevádzkových nákladov by bolo vhodné uvažovať s modernizáciou zabezpečovacích zariadení s možnosťou diaľkového riadenia (dispečerizácia).
termín:	nie je vytýčený

4.7.3 Cyklistická doprava

Na území regiónu Vysoké Tatry existujú zámery budovania novej cyklistickej infraštruktúry:

- Vysoké Tatry
 - cyklistická cestička Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina dĺžky 9 km so štrkovým povrchom a šírkou 3 m (úsek bol dokončený v čase spracúvania PUM RVT),
 - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Nový Smokovec – Tatranské Zruby (úsek bol dokončený v čase spracúvania PUM RVT),
 - cyklistická cestička Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (náklady 750 tis. €, spracovaná projektová dokumentácia),
 - cyklistická cestička Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica
 - cyklistická cestička Tatranská Polianka – Gerlachov
 - cyklistická cestička Starý Smokovec – Štrbské Pleso
- Ždiar
 - cyklistická cestička Strednica – Osturňa (náklady 450 tis. €, fáza DSP),
 - cyklistická cestička Strednica – hraničný priechod SK/PL Jurgów (spracovaná štúdia),
- Štrba
 - cyklistická cestička Lučivná – Štrba – Tatranská Štrba – Štrbské Pleso,
 - cyklistická cestička Šuňava – Štrba – Važec.

Spoločnosť **Správa a údržba ciest PSK** pripravuje okrem investícií v cestnej infraštruktúre aj zámery v cyklistickej infraštruktúre. V dotyku s územím regiónu Vysoké Tatry sa pripravuje jediný zámer:

- prepojenie Vysokých Tatier a Slovenského Raja, rozdelené na dva úseky (101 547,00 € s DPH):
 - 1. úsek: Poprad – Gánovce, dĺžka 1,4 km (príprava PD – odložená pre plánovanú prekládku žel. trate),
 - 2. úsek: Gánovce – Hozelec – Švábovce, dĺžka 7 km (spracúvanie technickej štúdie).

5 Participácia a komunikácia

5.1 Nástroje a postupy plánovania udržateľnej mobility

Plány udržateľnej mobility boli iniciované na úrovni Európskej únie v snahe preniesť dobré skúsenosti do ďalších krajín a pomôcť týmto krajinám pri hľadaní vlastných riešení mobility ich obyvateľov. Na základe odporúčaní európskych orgánov spracovalo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky metodiku, podľa ktorej je pri príprave plánu udržateľnej mobility potrebné postupovať.

Doposiaľ bolo, nielen na úrovni miest, spracovaných veľa strategických materiálov, ktoré sa usilovali riešiť jednotlivé segmenty infraštruktúry alebo prevádzky rôznych (nielen dopravných) systémov. Tieto dokumenty pristupovali v prevažnej miere k riešeniu problémov viac-menej izolovane od ostatných problémov.

Metodika tvorby plánov udržateľnej mobility veľmi akcentuje prístup k spracovaniu plánu udržateľnej mobility odvíjajúci sa od potrieb ľudí. Tabuľka 8 veľmi zrozumiteľne a stručne opisuje uvedené rozdiely v prístupe k spracovaniu. Toto je potrebné mať na pamäti počas všetkých prác na pláne udržateľnej mobility. Ďalej táto metodika rozpracováva základné tézy a ďalej ich spresňuje.

Tabuľka 8 Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility

Tradičný prístup k dopravnému plánovaniu		Plánovanie udržateľnej mobility
Zameraný na premávku	>	Zamerané na ľudí
Primárny cieľ: Plynulosť a rýchlosť premávky	>	Primárny cieľ: Kvalita života, trvalá udržateľnosť, ekonomická životaschopnosť, sociálna rovnosť, kvalita zdravotnej starostlivosti a životného prostredia
Zameraný na konkrétny druh dopravy	>	Predpokladá vyvážený rozvoj všetkých významných druhov dopravy a posun k tým, ktoré sú trvalo udržateľné a šetriace životné prostredie
Zameraný na infraštruktúru	>	Predpokladá integrovanú množinu krokov na dosiahnutie finančne efektívnych riešení (prostredníctvom udržateľných organizačných, prevádzkových a systémových opatrení)
Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania	>	Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania, ktorý je konzistentný a vzájomne sa dopĺňajúci s ostatnými oblasťami politiky (ako napr. územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, bezpečnosť)
Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie	>	Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie, ktorý je zapracovaný v dlhodobej vízii a stratégii
Vzťahuje sa na administratívne jednotky	>	Vzťahuje sa na funkčné oblasti, ktoré sú vymedzené na základe intenzívnych priestorových väzieb denného pohybu osôb
Je doménou dopravných inžinierov	>	Je doménou interdisciplinárnych plánovacích tímov
Predpokladá plánovanie odborníkmi	>	Predpokladá plánovanie zúčastnenými a dotknutými stranami rešpektujúcimi transparentný a participatívny prístup

Tradičný prístup k dopravnému plánovaniu		Plánovanie udržateľnej mobility
Umožňuje iba obmedzené posudzovanie vplyvov implementácie	>	Predpokladá pravidelné monitorovanie a hodnotenie vplyvov s cieľom lepšej implementácie

Plán udržateľnej mobility má v zhode všetkých účastníkov vytvoriť cestovný poriadok k mobilite pre obyvateľov aj tovaru. Možno odčitovať krátky odstavec z metodiky ministerstva dopravy a výstavby:

„Účelom Plánu udržateľnej mobility (PUM) je identifikácia vhodnej, udržateľnej a integrujúcej dopravnej politiky, a to na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja. Následne PUM určí spôsob implementácie identifikovanej dopravnej politiky.“

Cieľ vytvorenia PUM takisto jasne opisuje vyššie spomenutá metodika:

„Cieľom spracovania PUM je príprava návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj.“

Návrh dopravného riešenia bude zahŕňať súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou budú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov apod.).“

Obecným politickým cieľom reprezentácie mesta v prosperujúcej demokratickej krajine je rozvíjanie základných aspektov verejného blaha, akými sú najmä:

- Trvalá udržateľnosť;
- Kvalita života;
- Ekonomická životaschopnosť;
- Kvalita životného prostredia;
- Sociálna rovnosť;
- Kvalita zdravotnej starostlivosti.

Plán udržateľnej mobility prispieva k dosahovaniu týchto cieľov.

5.1.1 Participatívny prístup

Princíp participácie by mal fungovať medzi zainteresovanými politikmi a útvarmi mestského úradu aj úradov dotknutých obcí a zhotoviteľom plánu udržateľnej mobility. Obdobne by mali pristupovať krajské, mestské aj iné organizácie, ktoré sa zaoberajú otázkami spojenými s mobilitou, ako napríklad SAD Poprad, IDS Východ, ale aj ŽSR, ZSSK alebo ďalší autobusoví dopravcovia a občianske združenia zaoberajúce sa bezpečnou a ekologickou mobilitou aj cyklomobilitou a široká verejnosť. Základné princípy participácie predstavujú nasledujúce odstavce.

Prečo, Ako, Čo, Kedy, Kde + Kam

- **Prečo**
 - Zmyslom rozvoja udržateľnej mobility je ponúknuť obyvateľom a návštevníkom také možnosti cestovania, ktoré budú šetrné voči životnému prostrediu, prívetivejšie voči obytnému prostrediu sídel a ktoré budú dlhodobo udržateľné. Jedným z predpokladov udržateľnosti je akceptácia ponúkaných riešení prevažujúcou časťou verejnosti. Preto je potrebné verejnosť dôkladne informovať o problémoch spojených s mobilitou, možnosťami ich riešenia a zapojiť ju aj do samostatného procesu tvorby PUM.

Dôkladnou informovanosťou verejnosti a jej vťahnutím do hľadania riešenia sa zníži odpor verejnosti voči navrhnutým riešeniam a predíde sa nežiaducej rezignovanosti verejnosti. Pritom je od verejnosti možné získať aj relevantné podnety na zapracovanie do PUM. Zároveň je pre maximálnu relevanciu PUM potrebné dôsledne zapojiť do jeho tvorby aj dotknuté subjekty a aktérov a tiež odbornú verejnosť.

- **Kto**
 - Komunikácia PUM je určená nasledujúcim cieľovým skupinám:
 - Politici/poslanci v regióne Vysokých Tatier
 - Pracovníci Úradu Mesta Vysoké Tatry a dotknutých obecných úradov
 - Organizácie spojené s mobilitou
 - Kľúčoví zamestnávateľia v regióne
 - Primátor Mesta Vysoké Tatry a starostovia obcí v regióne
 - Správa TANAP-u
 - Inšpektorát kúpeľov a žriediel MZ SR, prípadne prostredníctvom delegovaného zastupovania Asociácia slovenských kúpeľov
 - Verejnosť v regióne
- **Čo**
 - V prvom rade má byť komunikovaná samotná tvorba PUM, aby došlo k aktivizácii všetkých cieľových skupín. Následne je potrebné komunikovať jednotlivé časti PUM a zapojiť cieľové skupiny do participácie na jeho tvorbe. V rámci implementácie PUM by mali byť komunikované jednotlivé projekty a aktivity. Aktéri v regióne, odborná a široká verejnosť by tak mali mať na základe priebežnej komunikácie PUM vo všetkých fázach jeho tvorby a implementácie aktuálne a relevantné informácie o problémoch spojených s mobilitou, spôsobu ich riešenia a realizovaných opatrení v doprave.
- **Ako**
 - Prostredníctvom klasických (tlačených) aj nových (online) médií by malo dochádzať ku komunikácii PUM, dopravných problémov, ich riešení a realizovaných projektov a aktivít. S dotknutými subjektami, regionálnymi aktérmi, odbornou verejnosťou a pri vhodných prípadoch aj so širokou verejnosťou by zároveň mala prebiehať priama komunikácia formou pracovných rokovaní, workshopov, webinárov a verejných prerokovaní. Komunikácia voči širokej verejnosti by mala zahŕňať informácie, výzvy a otázky smerom k obyvateľom a flexibilné reakcie na ich komentáre a podnety. Cieľom je podporiť aktívnu a „živú“ komunikáciu a dať verejnosti možnosť, aby zdieľali, kde ich „tlačí topánka“, ale aj to, že z niečoho majú radosť.
- **Kedy**
 - Voľba správnej frekvencie komunikácie, rovnako aj času, kedy komunikujeme, je kľúčová. Komunikácia voči širokej verejnosti by mala prebiehať už v priebehu tvorby PUM, pri ukončení tvorby Analytickej časti, pri príprave Návrhovej časti, ďalej v rámci hodnotenia SEA, resp. pri príležitosti ukončenia procesu tvorby PUM. V rámci implementácie by mala byť verejnosť pravidelne (cca 1 za rok) informovaná o pokroku v napĺňaní PUM a ďalej by mala prebiehať komunikácia pri príležitosti realizácie jednotlivých projektov a aktivít.
- **Kde + Kam**
 - Dôležité je správne si určiť, kde sa pohybujú cieľové skupiny a podľa toho komunikovať s pravidelnou početnosťou. Rôzne skupiny reagujú na spôsoby komunikácie rôzne. Nie je jednoduché zvoliť to správne riešenie. Ešte náročnejšie je správne zvoliť nie len čas, ale aj miesto.

5.1.2 Politická podpora procesu riešenia mobility

Politická podpora procesu tvorby a implementácie PUM má dve základné roviny. Jedna je politické rozhodnutie príslušného schvaľovacieho orgánu (v prípade PUM RVT je to zastupiteľstvo kraja) a druhá rovina je v oblasti komunikácie, kde sa veľmi odporúča nájsť dôveryhodného politika, ktorý má určitú autoritu u občanov a je zároveň známy tým, že sa dopravou priebežne zaoberá. Je žiadúce, aby vedel problematiku mobility predstavovať zrozumiteľne a tiež vedel občanov presvedčiť o správnom smerovaní PUM.

Tento „ambasádor“ plánu udržateľnej mobility by sa mal stať tvárou tohto plánu pre občanov regiónu. Tento ambasádor musí mať informačnú a odbornú podporu z odborného zázemia aj pracovných orgánov.

5.1.3 Personálne zabezpečenie

Metodika SUMP 2.0 odporúča vytvorenie pracovného orgánu – riadiacej skupiny, ktorá by mala dohľadať nielen na proces tvorby (formulovania) plánu udržateľnej mobility, ale mala by pokračovať vo svojej činnosti aj po schválení PUM a dohliadať takisto na proces implementácie PUM a jednotlivých schválených opatrení. Zloženie riadiacej skupiny je vo výhradnej kompetencii zadávateľa PUM.

Zloženie riadiacej skupiny možno odporučiť v tomto zložení:

- Zastupiteľ krajského zastupiteľstva, ktorý sa zaoberá dopravou a má väzbu na dotknutý región;
- Zastupiteľ mestského zastupiteľstva mesta Vysoké Tatry zaoberajúci sa dopravou
- Riaditeľ úradu mesta Vysoké Tatry alebo jeho zástupca;
- Zástupca odboru dopravy krajského úradu;
- Zástupca odboru strategického rozvoja mesta;
- Riaditeľ odboru dopravy mesta;
- Zástupca odboru ochrany životného prostredia mesta;
- Zástupca odboru financií mesta;
- Zástupca Správy TANAP-u;
- Zástupca Inšpektorátu kúpeľov a žriediel MZ SR, prípadne prostredníctvom delegovaného zastupovania zástupca Asociácie slovenských kúpeľov.

Takáto riadiaca skupina (možno ešte doplnená o ďalších členov) by mala priebežne dohliadať na proces PUM vrátane vyhodnocovania priebežného komunikovania voči verejnosti.

5.2 Komunikácia procesu tvorby a implementácie PUM – komunikačná stratégia

Vo všeobecnej rovine je potrebné priebežne a pravdivo informovať obyvateľov regiónu Vysokých Tatier o daniach v regióne v kontexte celej Slovenskej republiky a poukazovať na to, že región Vysokých Tatier predstavuje ekologicky veľmi cenné územie, kde chcú žiť a pracovať miestni ľudia a viacerí sa tu chcú rekreovať, že inštitúcie v regióne sa usilujú o zlepšovanie služieb pre občanov v oblasti mobility a preto zastupiteľstvo schválilo Plán udržateľnej mobility, na ktorého napĺňaní usilovne pracuje.

5.2.1 Charakteristika projektu z pohľadu komunikačnej stratégie

Plán udržateľnej mobility RVT je strategický materiál, ktorý má podľa potrieb obyvateľov navrhnuť taký systém dopravy, ktorý umožní mobilitu obyvateľstva i tovaru tak, aby táto mobilita bola dostupná ekonomicky, a to tak z pohľadu obyvateľov, ako aj z pohľadu verejnej správy, ktorá za túto mobilitu zodpovedá. Ďalším, vo Vysokých Tatrách najdôležitejším prvkom udržateľnosti je minimalizácia dopadov na životné prostredie, aby doprava len v minimálnej miere poškodzovala životné prostredie

a takisto minimálne obťažovala obyvateľov regiónu. Plán udržateľnej mobility bude definovať víziu, ako by v budúcnosti taký dopravný systém mal vyzeráť a takisto formulovať strategické a špecifické ciele, ktorých dosiahnutím bude možné stav opísaný víziou dosiahnuť. Pre naplnenie vízie a cieľov budú spracované opatrenia, ktoré budú konkrétnymi krokmi k dosiahnutiu udržateľnej mobility v kraji.

Celý projekt má niekoľko fáz. Z logiky vecí možno definovať týchto päť fáz:

Fáza A – prípravná fáza – zhromaždenie informácií, dát a údajov a rešerše strategických dokumentov súvisiacich s problematikou dopravy na nadnárodnej, národnej, krajskej a municipálnej úrovni a vstupné analýzy základných okruhov.

Fáza B – analytická fáza – analýzy demografie, ekonomického potenciálu a fungovania jednotlivých dopravných módov, i fungovania dopravy v regióne ako systému.

Fáza C – návrhová fáza – formulovanie strategických a špecifických cieľov, ktoré vychádzajú zo schválenej vízie a slúžia ako základ pre formulovanie jednotlivých opatrení, ktoré v svojom súhrne spôsobí dosiahnutie cieľa – udržateľnej mobility v kraji.

Fáza D – identifikácia a posúdenie opatrení – čo je vo svojej podstate implementačný plán, ktorý stanoví cestu k dosiahnutiu udržateľnej mobility.

Fáza E – implementačná fáza – najdôležitejšia a tiež časovo najdlhšia časť celého projektu. Zahŕňa prácu na úpravách dopravného systému pre mobilitu podľa schváleného plánu udržateľnej mobility. Časovo predstavuje obdobie desiatich až pätnástich rokov – prakticky do doby, kým bude spracovaný, prerokovaný a schválený nový strategický dokument pre ďalšie riadenie oblasti dopravy a mobility.

Fázy A až D sú úlohou dodávateľa (v participácii so zadávateľom), fáza E je čisto úlohou zadávateľa, respektíve ním ustanovenej riadiacej skupiny. Pre fázu E má byť cestovnou mapou celý Plán udržateľnej mobility, najmä výstupy fáz C a D. Podobne aj komunikačná stratégia má opísať princípy a postup informovania a komunikácie počas všetkých vyše spomenutých fáz vrátane fázy E – implementácie opatrení.

Úlohou komunikačnej stratégie je analýza potrieb a navrhnutie obsahu, formy a časovej postupnosti informačných tokov od krajského úradu, mestského úradu, dotknutých obecných úradov a spracovateľa PUM k rôznym skupinám ľudí, ktorí sú v rôznej miere na dopravnom systéme zainteresovaní. Niektorí sú aktívnymi účastníkmi dopravného procesu, niektorí vyžadujú rôzne služby dopravného systému, alebo je ich úlohou tento systém v jednotlivých častiach organizovať. Úlohou ďalších je ochraňovať rôzne verejné záujmy – ako napríklad dodržiavanie zákonov a predpisov, alebo ochraňovať verejné zdravie alebo prírodu, či životné prostredie. Pre komunikáciu v natoľko širokom priestore je potrebné voliť vhodné komunikačné nástroje tak, aby komunikácia mohla prebiehať oboma smermi.

5.2.2 Cieľové skupiny

Podľa skúseností možno definovať týchto šesť cieľových skupín:

- Politici/poslanci v regióne;
- Pracovníci dotknutých úradov;
- Organizácie spojené s mobilitou
- Kľúčoví zamestnávateľia v regióne;
- Primátor mesta Vysoké Tatry a starostovia dotknutých obcí;
- Verejnosť v regióne;

Cieľové skupiny sa definujú preto, aby bolo možné osloviť čo najširšie spektrum občanov.

Politici a poslanci v regióne zastupujú občanov v rozhodovaní o problémoch zverených do rúk príslušných zastupiteľstiev a budú to oni, kto bude PUM schvaľovať ako strategický dokument pre zlepšovanie systému dopravy v kraji na nasledujúcich dvadsať rokov. Oni takisto zastupujú záujmy občanov z miest a obcí, v ktorých boli zvolení. Oni tiež budú presviedčať občanov, že opatrenia navrhnuté v PUM im prinesú osôh. Keďže PUM RVT predstavuje dlhodobý strategický dokument, je žiaduce, aby nad ním panoval širší konsenzus, než len v mierke práve vládnucej koalície. Nebolo by dobré, aby sa po voľbách takýto dokument mal úplne zmeniť, čo je nutné mať pri komunikácii na pamäti.

Pracovníci dotknutých úradov predstavujú aparát, ktorý disponuje širokým spektrom vedomostí o regióne, jeho spravovaní a takisto bude administrovať implementáciu navrhnutých opatrení. Dotknuté úrady a ich pracovníci sú nositeľmi a vykonávateľmi stratégií. Veľmi úzka vzájomná komunikácia je kľúčová pre úspešné spracovanie PUM RVT.

Organizácie spojené s mobilitou možno chápať v širšom ponímaní pre úvahy o komunikácii ako odbornú verejnosť. Pre túto cieľovú skupinu je potrebné komunikovať nielen informácie ako práce na projekte postupujú, ale treba v širšej mierke poskytovať aj detailnejšie odborné informácie, ktoré odôvodňujú postup spracovania PUM. Pre túto skupinu sú zaujímavé aj širšie informácie o výsledkoch analýz, výstupov z dopravného modelu alebo zdôvodnení výberu navrhovaných opatrení.

Kľúčoví zamestnávateľia predstavujú dôležitý prvok pre verejnú osobnú dopravu. Ich prevádzky často vytvárajú nároky a špecifické požiadavky na organizovanie verejnej dopravy aj na cestovné poriadky, čo je potrebné brať do úvahy. V prípade podnikateľov v priemysle aj službách je potrebné sa venovať aj otázke nákladnej dopravy.

Primátori miest a starostovia obcí predstavujú pre komunikáciu v rámci projektu PUM PSK na jednej strane zástupcov verejnosti a predpokladá sa, že poznajú dopravné správanie, problémy a očakávania občanov v ich mestských častiach, na druhej strane reprezentujú mestá a obce, ktoré hrajú svoju odbornú úlohu v dopravnom systéme kraja.

Verejnosť v regióne Vysokých Tatier je najširšou cieľovou skupinou. Občania sú tí, ktorí budú používať dopravný systém regiónu a mali by mať nielen možnosť dostať informácie o projekte Plánu udržateľnej mobility, ale tiež by mali mať možnosť sa už aj počas prípravy k takému plánu vyjadriť, hoci nemajú vždy všetky relevantné informácie. Je nutné vnímať ich názory a trpezlivo vysvetľovať plánované zmeny, keďže prínos, ktorý nové usporiadanie môže priniesť, pre nich nemusí byť spočiatku dostatočne zjavný. V mierke regiónu Vysokých Tatier budú v mnohých prípadoch reprezentovať pri praktickej komunikácii verejnosť primátor mesta a starostovia obcí, hoci s obmedzením, že nemôžu vždy hovoriť za všetky skupiny občanov a premietnu do komunikácie aj svoje osobné skúsenosti. Pri komunikácii s verejnosťou, ktorá bude väčšinou nepriama cez médiá, web, e-mail apod. bude pri oslovovaní a získavaní reakcií verejnosti potrebné pristupovať osobitne k skupinám verejnosti, ako sú žiaci a študenti, ekonomicky aktívni, seniori a skupiny s osobitnými záujmami, ako sú napríklad dopravní cyklisti.

5.2.3 Komunikačné nástroje

Pre komunikáciu s verejnosťou sú v regióne k dispozícii rôzne zaužívané nástroje, ktoré môže kraj využiť pre komunikáciu o pláne udržateľnej mobility, o jeho príprave a tvorbe, ako aj o procese jeho schvaľovania a najmä o jeho implementácii a očakávaných i dosiahnutých prínosoch pre cestujúcich a ostatnú verejnosť.

5.2.3.1 Webové stránky

Webová stránka www.vysoketatry.sk; www.vysoketatry.eu

Štandardná oficiálna webová stránka Mesta Vysoké Tatry je vhodným médiom pre informovanie verejnosti o pláne udržateľnej mobility vo všetkých jeho fázach.

Bolo by vhodné vyčleniť jednu sekciu tejto oficiálnej mestskej webovej stránky pre informovanie o procese tvorby, prerokovaní, schvaľovaní a implementácie PUM.

V regióne existujú aj ďalšie webové stránky, napríklad www.regiontatry.sk

Túto stránku spravuje Oblastná organizácia cestovného ruchu Región Vysoké Tatry, ktorej členovia sú: Mesto Vysoké Tatry, mesto Poprad, obec Štrba, Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry, Tatry mountain resorts a.s. a Aquacity Poprad s.r.o. Ťažisko tejto stránky je v turistickom ruchu a informáciách z tejto oblasti, no je tu aj sekcia aktuality a informácie z regiónu, kde by mohlo byť osožné zverejňovanie zaujímavých informácií o pláne udržateľnej mobility.

Vyššie spomínané Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry spravuje webovú stránku www.tatry.sk

Podľa svojho vlastného vyjadrenia je Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry (ZCR VT) dobrovoľnou, nepolitickou, záujmovou, odbornou organizáciou s pôsobnosťou v regióne Vysoké Tatry združujúce subjekty, ktoré podnikajú v cestovnom ruchu – najmä ubytovacie zariadenia a subjekty poskytujúce služby v cestovnom ruchu ako sú požičovne, cestovné kancelárie, galérie, múzeá a reštaurácie. Tu nie je zrejme nijaká ingerencia regionálnych orgánov, spolupráca pri informovaní by bola žiadúca.

Možno ešte spomenúť webové stránky o Vysokých Tatrách. Príkladom môže poslúžiť webová stránka www.tatry.cz

Túto stránku spravuje súkromná spoločnosť so sídlom v Plzni a deklarovanejším cieľom pomáhať na internete všetkým ľuďom smerujúcim do Vysokých Tatier.

Oficiálne webové stránky majú aj obce v regióne:

Obec Štrba: www.strba.sk

Obec Ždiar: www.zdiar.sk

Obec Tatranská Javorina: www.tjavorina.eu

Všetky tieto webové stránky informujú o rôznych aspektoch života obce a informácie o PUM môže byť integrálnou časťou informovania verejnosti.

5.2.3.2 Sociálne siete

Facebook

Komunikácia prostredníctvom Facebooku je pre región kľúčová vzhľadom na to, že pre mnohých ľudí naprieč vekovými kategóriami dnes predstavuje Facebook synonymum média, ktoré je hlavným zdrojom informácií o dianí v okolí, regióne, krajine či vo svete.

Možné je komunikovať, z akých fáz projekt pozostáva s uvádzaním aspoň približného časového harmonogramu ich dokončenia (podľa zväženia). Keďže sa dá očakávať, že záujemcovia o poznanie teoretických základov či výstupov spracovania PUM si tieto informácie radi pracne vyhľadajú aj na menej užívateľsky atraktívnych platformách, komunikácia na sociálnej sieti by mala byť zameraná najmä na fázy PUM, ktoré nemajú príliš teoretický charakter, a teda sú svojím obsahom pre verejnosť zaujímavé. Týka sa to predovšetkým návrhovej fázy PUM, a to najmä jej podčasti s návrhovými opatreniami, u ktorých verejnosť bude mať predstavu o výsledkoch ich realizácie. Z prípravnej

a analytickej fázy je možnosť komunikovať plán prác v rámci spracovania PUM, prípadne zaujímavé zistenia z analytickej fázy pre užívateľov atraktívnym spôsobom. Napríklad použitím krátkych medailónikov typu „Vedeli ste, že...“ (s uvedením informácií týkajúcich sa napríklad obsadenosti vlakových a autobusových spojov, využívania nemotorovej dopravy, zistení o emisiách z dopravy, intenzít automobilovej dopravy na rôznych úsekoch cestnej siete kraja apod. a následným uvedením plánovaných zmien v rámci návrhových opatrení) doplnených vizuálnou interpretáciou (napr. graf/fotografia apod.).

Verejnosť je tiež možné prostredníctvom Facebooku informovať o harmonograme častí, pri ktorých je zapojenie publika možné či dokonca chcené. Na príspevky, či už pochvalné alebo konštruktívne kritické, je vhodné reagovať a verejnosti tým poskytovať aktívnu odozvu.

Zo štyroch obcí, ktoré bezprostredne tvoria región Vysokých Tatier nemá na Facebooku oficiálny a aktívny účet ani jedna. Aktívne sú rôzne facebookové stránky a skupiny, zväčša však slúžia ako turistické servery alebo ide o stránky lyžiarskych stredísk či iných inštitúcií zameraných predovšetkým na cestovný ruch. Komunikáciu PUM bude mať na starosti najmä Prešovský samosprávny kraj, aj tak však možno odporučiť aktívnejšiu komunikáciu ohľadom tejto problematiky zo strany dotknutých obcí.

Instagram

Sociálna sieť Instagram je kľúčová pri komunikácii s mladším publikom, ktoré každodenné informácie nečerpá z „tradičných“ médií. Ani toto tvrdenie však už nie je mantrou, keďže Instagram sa teší čoraz väčšej popularite. Nových užívateľov priberá aj z vyšších vekových kategórií a jeho používateľmi sú často rozhladení, o veci verejné sa zaujímajúci ľudia, ktorí ho používajú ako doplnkový zdroj či už oficiálnych informácií alebo informácií „zo zákulisia“ podávaných atraktívnejšou obrazovou formou.

Pri komunikácii, a to najmä z hľadiska komunikovateľnosti jednotlivých fáz PUM, je nutné mať na pamäti obrazovú formu informácií a komunikovať témy zaujímavé pre verejnosť (podobne ako pri Facebooku). Komunikáciu na Instagrame je možné prepojiť aj s komunikáciou na Facebooku vzájomným odkazovaním na zverejňované príspevky. Okrem samotných príspevkov je vhodné (a často aj vhodnejšie) používať formát „Instagram stories“, ktorým adresáta informácie často oslovia rýchlejšie než príspevok na samotnom profile. Do „Instagram stories“ sa odporúča tiež zapájať aj funkciu „Swipe Up“, prostredníctvom ktorej je možné odkazovať na internetové stránky PUM, a to najmä v súvislosti so zapájaním verejnosti do pripomienkových konaní, dotazníkov apod. Pre je možné používateľov atraktívnou formou komunikovať aj rôzne zaujímavosti zistené v rámci analytickej fázy, ktoré by mohli vzbudiť záujem a podnietiť verejnú diskusiu k ďalším problematikám, ale taktiež interpretovať témy z návrhovej fázy, u ktorých sa očakáva všeobecne väčší záujem publika. Nemenej dôležitá je interakcia s používateľmi. Instagram ponúka rôzne možnosti vo forme krátkych dotazníkov, anonymných otázok, komentárov, hashtagov, reakcií na „stories“ apod. Možnosti sú obmedzené iba časom, financiami, fantáziou a schopnosťami komunikátorov.

Zo štyroch obcí, ktoré bezprostredne tvoria región Vysokých Tatier nemá na Instagrame oficiálny a aktívny účet ani jedna. Aktívne sú rôzne účty, zväčša však slúžia ako turistické servery alebo ide o stránky lyžiarskych stredísk či iných inštitúcií zameraných predovšetkým na cestovný ruch. Komunikáciu PUM bude mať na starosti najmä Prešovský samosprávny kraj, aj tak však možno odporučiť aktívnejšiu komunikáciu ohľadom tejto problematiky zo strany dotknutých obcí.

YouTube

YouTube, pôvodne založený ako systém na zdieľanie videosúborov, je dnes možné považovať za plnohodnotnú sociálnu sieť umožňujúcu okrem zábavy aj odoberanie obľúbených videokanálov, interakciu medzi používateľmi, komunikáciu informácií či zdieľanie spravodajských alebo vzdelávacích

príspevkov. Svoje kanály na komunikáciu informácií majú na tejto sieti rôzne inštitúcie, mienkotvorné médiá, občianske združenia, nadácie, neziskové organizácie, samosprávy apod.

Prešovský kraj má zriadený vlastný kanál „Prešovský samosprávny kraj“, kde v približne týždňovom intervale zverejňuje reportážnu reláciu Týždeň v PSK. Vzhľadom na aktuálny počet do 150 sledujúcich má kanál priestor na ďalší rozvoj a bude ho vhodné využiť aj na komunikáciu PUM.

Zo štyroch obcí, ktoré bezprostredne tvoria región Vysokých Tatier nemá na YouTube oficiálny a aktívny účet ani jedna.

Twitter

Pri komunikácií na sociálnych médiách je vhodné nezabudnúť na rozrastajúcu sa komunitu používateľov Twitteru, kam sa presúvajú mnohí používatelia Facebooku. Obsah príspevkov na Twitteri by sa v zásade nemal líšiť od informácií komunikovaných na Facebooku. Je však potrebné zdôrazniť, že zverejňované „tweety“ by mali mať prevažne textovú formu a majú obmedzený rozsah textu. V závislosti na type príspevku je vhodné doplnenie textu obrázkom. Taktiež tu je potrebné vhodne reagovať na konštruktívne príspevky verejnosti.

Zo štyroch obcí, ktoré bezprostredne tvoria región Vysokých Tatier nemá na Twitteri oficiálny a aktívny účet ani jedna.

5.2.3.3 Tradičné médiá

Mesto Vysoké Tatry vydáva pre občanov a návštevníkov Vysokých Tatier:

Tatranský dvojtýždenník

Ten sa aktuálne predáva v tlačenej podobe za 0,30 € za výtlačok. V elektronickej podobe (.pdf) je prístupný na webovej stránke mesta Vysoké Tatry. Toto médium by mohlo byť z časti využité pre informovanie verejnosti o prípravách, schvaľovaní a v budúcnosti aj implementácii Plánu udržateľnej mobility.

Obec Štrba vydáva mesačník pre občanov a návštevníkov Štrby, Tatranskej Štrby a Štrbského Plesa:

Štrbské noviny

Celofarebné noviny v rozsahu 16 stránok sú distribuované zdarma a prinášajú informácie o viacerých aspektoch života obce. Dostupné sú aj na webovej stránke obce. Toto médium môže byť využité pre informovanie o spracovaní a neskôr aj o implementácii plánu udržateľnej mobility.

Zorský spravodaj

Celofarebné noviny v rozsahu 14 stránok sú vydávané obcou Ždiar 4x do roka v tlačenej podobe a sú tiež dostupné na webovej stránke obce. Využitie časti kapacity pre informovanie o postupe prác na spracovaní a implementácii PUM RVT by boli na osov všetkých zúčastnených.

5.3 Spôsoby a systém komunikácie voči jednotlivým cieľovým skupinám

5.3.1 Komunikácia s politikmi a poslancami

PUM RVT je strategický materiál, ktorý podlieha schváleniu zastupiteľstvom kraja. Preto je komunikácia s touto cieľovou skupinou zásadná. Pravidelná informovanosť krajských politikov a poslancov je predpokladom pre budúce schválenie PUM v zastupiteľstve. Pokiaľ sa mestskí poslanci budú môcť zúčastniť diskusií v priebehu prípravy tohto dokumentu, budú ochotnejší podporiť tento dokument pri prerokovaní v zastupiteľstve.

Politici sú tiež zástupcami verejnosti a môžu disponovať autoritou u časti verejnosti. To môže napomôcť pri presvedčaní verejnosti o prínosoch plánu udržateľnej mobility aj jednotlivých opatrení.

5.3.2 Komunikácia s pracovníkmi úradu Mesta Vysoké Tatry a ďalších obcí v regióne

Dotknuté úrady predstavujú administratívny aparát, ktorý je zadávateľom spracovania projektu a bude v budúcnosti administrátorom implementácie plánu udržateľnej mobility. Pracovníci dotknutých úradov musia byť informovaní o celom postupe, pretože problematika dopravy sa premieňa do viacerých kompetencií a aktivít úradov.

Úlohou dotknutých úradov je taktiež komunikácia s verejnosťou a úrady musia byť aj odbornou podporou zainteresovaných politikov.

Úlohou úradu kraja je priebežné informovanie občanov o dôležitých záležitostiach v kraji. Odborné útvary krajského úradu musia oddeleniu komunikácie a propagácie poskytovať podklady pre plnenie tejto úlohy.

5.3.3 Komunikácia s organizáciami spojenými s mobilitou

Odborná verejnosť nie je vždy súčasťou štruktúr, ktoré sa podieľajú na spracovaní PUM, ale máva znalosti z odboru a spravidla aj záujem o dianie v odbore svojho záujmu. Komunikácia s touto cieľovou skupinou je dôležitá, keďže občania, ale aj médiá sa budú týchto ľudí pýtať na vysvetlenia ako „nezávislých odborníkov“. Ich dobrá informovanosť napomôže tvorbe pozitívnej verejnej mienky o pláne udržateľnej mobility.

Odborná verejnosť by mala byť aktivizovaná v prvom rade prostredníctvom komunikačnej kampane realizovanej v klasických aj nových médiách na začiatku tvorby PUM (cieľené na odbornú aj širokú verejnosť), ďalej priamo prostredníctvom sieťovania aktérov na začiatku procesu tvorby PUM. Následne by mala odborná verejnosť participovať na tvorbe PUM prostredníctvom priamej ad-hoc komunikácie (najmä rozhovory so spracovateľom, prípadne zadávateľom) aj prostredníctvom pracovných skupín, pokiaľ sú ustanovené.

5.3.4 Komunikácia s významnými zamestnávateľmi v regióne

Táto cieľová skupina je dôležitým prvkom v hospodárskom živote kraja. Veľké priemyselné parky a komplexy vytvárajú tlak na úpravy ciest i verejnej dopravy. Pre úspešné vypracovanie plánu udržateľnej mobility je potrebné mať informácie o zámeroch z oblasti rozvoja súkromnej hospodárskej sféry a naopak zamestnávatelia potrebujú informácie o zásadných zámeroch v oblasti dopravy a dopravnej infraštruktúry pre plánovanie rozvoja svojich prevádzkarní a ďalších investícií.

5.3.5 Komunikácia s primátorom mesta Vysoké Tatry a starostami obcí

Komunikácia s touto cieľovou skupinou je zásadná pre úspešné spracovanie a neskôr aj pre úspešnú implementáciu plánu udržateľnej mobility. Mesto Vysoké Tatry a obce sú nositeľmi niektorých kompetencií a musia riešiť množstvo úloh. Vzájomná komunikácia má napomôcť dosiahnutiu koordinácie projektov, postupov prác a synergií z koordinovaného postupu.

Z pohľadu orgánov regiónu a spracovateľa PUM RVT je potrebné poznať aspoň základné zámery mesta a obcí v oblasti riešenia dopravy. Informovanosť primátora mesta a starostov obcí o zámeroch navrhovaných v Pláne udržateľnej mobility je predpokladom koordinácie a budúcej spolupráce smerom k synergiám pri riešení dopravných problémov. Primátor mesta a starostovia obcí sú významnými predstaviteľmi svojich komunít a často majú u obyvateľov prirodzenú autoritu, čím môžu

pomáhať pri presadzovaní plánu udržateľnej mobility ako celku a aj pri presadzovaní jednotlivých opatrení. Na to je ale nevyhnutná pravdivá vzájomná komunikácia.

5.3.6 Komunikácia s verejnosťou – propagácia projektu

Verejnosť – občania sú tí, ktorým má plán udržateľnej mobility slúžiť a priniesť osob vo forme zlepšenia podmienok ich životov. Verejnosť je potrebné informovať, aby pochopila, že PUM sa spracúva pre zlepšenie ich životov a že zmeny, ktoré sa ich dotknú, im prinesú výhody.

Dotknuté orgány majú vo svojich rukách viaceré nástroje pre komunikáciu s verejnosťou. Tieto nástroje sú spomenuté vyššie. V niektorých prípadoch je možné použiť aj formát webovej ankety pre možnosť vyjadrenia názoru občanov. Vo svete sociálnych sietí nie sú samosprávy Vysoké Tatry, Štrba, Ždiar a Tatranská Javorina aktívne na sociálnych sieťach.

V súčasnosti sú v regióne na sociálnych sieťach aktívne najmä inštitúcie venujúce sa cestovnému ruchu v tatranskom regióne, predovšetkým:

- Krajská organizácia cestovného ruchu Severovýchod Slovenska,
- Oblastná organizácia cestovného ruchu Región Vysoké Tatry
- Oblastná organizácia cestovného ruchu TATRY-SPIŠ-PIENINY
- Oblastná organizácia cestovného ruchu Vysoké Tatry-Podhorie
- Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry

Sociálne siete by mali byť zapojené do komunikácie s občanmi o pláne udržateľnej mobility, preto možno bezprostredne zainteresovaným samosprávam odporučiť aktivitu i v tomto smere.

5.4 Komunikácia po schválení PUM a počas jeho implementácie

Komunikácia vo fáze schvaľovania dokumentu je síce na prvý pohľad odťažitá, no i v tejto fáze je potrebné poukazovať na budúce prínosy rozvoja udržateľnej mobility.

Komunikácia vo fáze implementácie predstavuje pre verejnosť uchopiteľnejšie a aktuálnejšie témy. Informuje sa o opatreniach v doprave, o ich prínose a o nových dopravných stavbách, ktoré uľahčia dopravu a trebárs aj odbremenenia od dopravy centrum mesta alebo mestských častí, kde sa tak zlepší kvalita verejného priestoru. Počas fázy implementácie bude vhodné informovať o vyhodnocovaní implementácie PUM, ktoré sa odporúča spracovávať a prerokovávať každoročne spolu s hodnotením a prípravou prípadne upravovaním ďalších pripravovaných krokov.

Pre komunikáciu s verejnosťou (s konkrétnymi cieľovými skupinami) o jednotlivých fázach implementácie sa odporúča aktívne využívať komunikačné nástroje popísané v komunikačnej stratégii. Je možné a pravdepodobné, že v budúcnosti vzniknú ešte ďalšie efektívne nástroje komunikácie, preto bude potrebné myslieť na moderné spôsoby komunikácie a patrične ich využívať. Je dôležité získavať spätnú väzbu verejnosti, tú je možné vhodne využiť napríklad na zlepšenie navrhnutých opatrení alebo určenie konkrétneho miesta pre aplikáciu opatrenia a pod.

Vzhľadom na vyššie uvedené je navrhnutá „schéma komunikácie“, a teda body, ktoré by mala komunikácia s verejnosťou obsahovať. Tie je potrebné prispôbiť konkrétnej skupine opatrení:

- načrtnúť problém v mobilite, problémy alebo nedostatky súčasného stavu,
- popis riešenia a čo je jeho cieľom, aký je cieľový stav,
- vysvetliť cestu k dosiahnutiu požadovaného cieľa, vrátane prípadných problémov a nástrah,
- jednoducho, vecne a efektívne vysvetliť výhody a prínosy
- informovať o realizácii príslušných projektov a aktivít

Pri komunikácii je potrebné myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje, obsah informácií a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu.

Všeobecne zhrnuté základné informácie, ktoré by mali byť okrem iných zohľadnené a odkomunikované s verejnosťou počas fázy implementácie, obsahuje nasledujúci text.

5.4.1 Cesty a cestná doprava, infraštruktúra

V rokoch 2022 – 2023 prebieha rekonštrukcia cesty Slobody a aj o ostatné cesty II. a III. tried sa PSK snaží celkom dobre starať. Jediná cesta prvej triedy v jadrovom území – cesta I/66 má obmedzenú nákladnú dopravu iba do 7,5 tony (s výnimkou dopravnej obsluhy územia).

Opatrenia v oblasti cestnej dopravy v jadrovej oblasti Vysokých Tatier sú zamerané na upokojuvanie a znižovanie intenzity individuálnej automobilovej dopravy. Pokiaľ ide o turistov (ale nielen o nich, aj miestnych obyvateľov), treba obmedzenia a registračné systémy prezentovať ako ponuku vyššej kvality turistiky a vyššej kvality zážitkov (odstránením zápch na cestách, dlhého hľadania miesta pre parkovanie a napokon aj primeraného počtu návštevníkov na jednotlivých atraktívnych lokalitách).

Navrhnuté opatrenia v PUM RVT (ale aj v aktualizovanom PUM PSK) majú viesť ku vyššej kvalite cestnej siete aj inteligentnému využívaniu tejto siete prostredníctvom telematiky a informačných technológií. Opatrenia by mali maximálne obmedziť tranzit najmä na Ceste slobody, keďže na medzinárodnej trase cesty I/66 už z princípu tranzit vylúčiť nie je celkom možné.

Cestná infraštruktúra má zabezpečiť bezpečnú, pokiaľ možno bezkolíznu premávku a má byť základom pre prevádzkovanie kvalitnej služby verejnej dopravy i ďalšieho servisu pre návštevníkov (shuttle doprava od parkovísk k hotelom a ďalším turistickým cieľom).

Pri implementovaní niektorých opatrení je potrebné rátať s odmietavým či nespokojným postojom časti verejnosti a podrobne im treba vysvetľovať konkrétne zlepšenia. Rovnako, ak nastanú problémy či omeškania s realizáciou opatrenia. Pri komunikácii je nutné myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti cestnej dopravy by mala viesť ku zdôvodneniu potrebnosti navrhovaných opatrení, ďalej zdôvodneniu neuskutočnenej či neskoršej realizácie niektorých dopytovaných stavieb, komunikáciu zmien na cestnej sieti, vysvetlenie prípadných obmedzení IAD, propagáciu využívania P+R či vysvetľovaniu regulácie statickej dopravy.

5.4.2 Autobusová doprava

Viacere autobusové linky v regióne Vysokých Tatier sú vedené v taktovom režime. Takýto systém nemusí vyhovovať všetkým užívateľom, je preto nevyhnutné v tejto veci intenzívne komunikovať a odstraňovať nedostatky, ktoré môžu nastať (napríklad posilnením niektorých spojov).

Zavedenie taktovej dopravy a previazanosť so železničnou dopravou (TEŽ) prináša ďalšie možnosti skvalitňovania služieb verejnej dopravy, čo prinesie väčšiu atraktívnosť verejnej dopravy.

Komunikácia implementovania opatrení PUM v oblasti autobusovej dopravy by sa mala sústrediť na vysvetlenie roly autobusovej dopravy v systéme verejnej dopravy, na komunikáciu zmien linkového vedenia a zmien cestovných poriadkov a na komunikáciu ďalších zmien v autobusovej doprave (napr. zavádzanie moderných nízkopodlažných autobusov s alternatívnym pohonom). V rámci marketingu verejnej dopravy by malo byť tiež propagované bezpečné správanie motoristov pri predchádzaní autobusov a pri obchádzaní zastávok autobusovej dopravy.

5.4.3 Železničná doprava

Región Vysokých Tatier je oproti iným častiam Slovenska nadštandardne vybavený tak železničnou infraštruktúrou, ako aj dopravným servisom. Tým sa nechce povedať, že tu nie je priestor pre zlepšovanie a skvalitňovanie.

Podhorím (najmä v úseku Štrba – Poprad) vedie hlavná chrbticová trať Slovenska, ktorá je pre cesty do regiónu využívaná viac ako do iných regiónov Slovenska.

Rozvoj osobnej železničnej dopravy na sieti TEŽ predstavuje posilňovanie ekologickej hromadnej dopravy a je tak prínosom v dosiahnutí cieľa bezemisných Vysokých Tatier.

Realizovaním navrhovaných opatrení na rozšírenie systému TEŽ a jeho služieb sa posilní rýchla, pohodlná, ekologická forma dopravy a tiež sa zlepšia podmienky pre rozvoj integrovaného dopravného systému. Vznikne atraktívna alternatíva individuálnej automobilovej dopravy, vybudovaním P+R tiež ako jej doplnok. Železničná doprava sa stane chrbticou verejnej osobnej dopravy, ktorá spolu s autobusovou zlepší dostupnosť regiónu a možnosť pohybu v ňom bez nadmerného používania individuálnej automobilovej dopravy.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti železničnej dopravy by sa mala sústrediť na celkové predstavenie jej cieľového stavu podľa PUM a na komunikáciu jednotlivých projektov. Pozornosť by mala byť venovaná tiež potenciálne kontroverzným zámerom – napr. komunikácii prínosov zmien alebo nových trás železničných tratí na vyváženie odporu odporcov takých stavieb.

5.4.4 Integrovaný dopravný systém (IDS)

Na území Prešovského kraja sa v súčasnosti pripravuje integrácia verejnej dopravy, čo má do budúcnosti zvýšiť atraktivnosť verejnej dopravy i jej zrozumiteľnosť. Pri súčasnom stave nie sú zabezpečené nadväznosti medzi jednotlivými sektormi verejnej dopravy, niektoré územia nie sú dostatočne obslužené, pri prestupe medzi módmi je potrebné zakúpiť nový cestovný lístok. Táto skutočnosť sa dotkne aj regiónu Vysokých Tatier.

Cieľom zavedenia IDS je priniesť zmenu vo fungovaní verejnej dopravy s dôrazom na jej zatraktívnenie, zefektívnenie, prilákanie vyššieho počtu cestujúcich a vytvorenie kvalitnej alternatívy automobilovej dopravy. Pre verejnosť bude mať takýto systém rad výhod:

- cestovanie na jeden cestovný lístok aj s potrebnými prestupmi bez ohľadu na zvolený dopravný prostriedok a dopravcu,
- pre pravidelných cestujúcich výhodná cena dlhodobých cestovných lístkov,
- časté dopravné spojenia,
- pravidelné intervaly spojov s nadväznosťami medzi linkami (hlavne autobusov na vlaky),
- nadväznosť spojov na automobilovú a cyklistickú dopravu (na parkoviská P+R a B+R),
- kúpa cestovných lístkov elektronicky,
- rýchle dopravné spojenia,
- využitie moderné technológie na vybavovanie cestujúcich,
- kvalitný informačný systém v aplikácii – informovanie o výlukách, prípadných meškaniach, poloha dopravných prostriedkov,
- kvalitná dopravná obsluha územia,
- zavedené štandardy kvality poskytnú pohodlnejšie, rýchlejšie a bezpečnejšie cestovanie pre všetky kategórie cestujúcich (deti, dospelí, dôchodcovia, osoby so zdravotným postihnutím (telesným, zrakovým, sluchovým)), spoľahlivosť verejnej dopravy, atraktívnejšie, pohodlnejšie a lepšie vybavené zastávky, prestupné body a terminály verejnej dopravy.

Pri zavádzaní IDS je potrebné rátať s odmietavým či nespokojným postojom časti verejnosti a podrobne im vysvetľovať, prípadne ukázať a hlavne propagovať výhody a konkrétne zlepšenia tejto zmeny. Pri komunikácii myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu, zorganizovať akcie na propagáciu IDS.

Komunikácia zavádzania a rozvoja IDS by mala prebiehať v rámci ucelenej marketingovej kampane, ktorá by mala zahŕňať okrem iného:

- komunikáciu príkladov dobrej praxe IDS;
- predstavenie hlavných nedostatkov súčasného systému a propagáciu hlavných prínosov nového systému;
- informovanie o všetkých súvisiacich zmenách (v linkovom usporiadaní, cestovných poriadkoch, tarifách apod.)

Vhodné by tiež bolo zavedenie jednotného vizuálneho štýlu IDS zahŕňajúceho logo pre komunikáciu IDS Východ a farebné vyhotovenie vozidiel verejnej dopravy zaisťujúcich výkony IDS.

5.4.5 Nemotorová doprava

Chýbajúca alebo nekvalitná cyklistická infraštruktúra a neprepojené cyklotrasy majú za následok nízke využívanie tohto druhu dopravy. Pre peších, ale aj telesne postihnutých chýba bezbariérová infraštruktúra a tiež infraštruktúra pre sluchovo a zrakovo postihnutých.

Cieľom zatraktívnenia nemotorovej dopravy je vytvorenie vhodných podmienok pre jej využívanie v podobe:

- vybudovania cyklistických prepojení v regióne a v okolí sídiel,
- vybudovania/nahradenia či rozšírenia vhodnej cyklistickej infraštruktúry v podobe kvalitných cyklostojanov, cykloboxov, integračných opatrení pre cyklistov,
- budovania miest bez bariér pre všetkých,
- propagácie tohto druhu dopravy prostredníctvom rôznych akcií, osvetových kampaní s dôrazom na zlepšenie kvality života a zdravia obyvateľov, zlepšenie životného prostredia a najmä na informovanosť verejnosti a zmenu dopravného správania,
- budovania systému B+R (Bike and Ride),
- budovania systému bikesharing.

Prínosom pre obyvateľov, ale aj návštevníkov, bude vytvorenie alternatívy individuálnej automobilovej dopravy (IAD), vytvorenie možnosti kvalitného a bezpečného využívania nemotorovej dopravy namiesto individuálnej automobilovej, prioritne na krátke vzdialenosti, s nadväznosťou na verejnú dopravu aj na dlhšie vzdialenosti, vytvorenie možnosti využívania multimodálnej dopravy. Najväčším prínosom bude zlepšená kvalita zdravia a života obyvateľov, menšie znečistenie životného prostredia, v konečnom dôsledku aj návrat investovaných finančných prostriedkov, napr. v podobe menšej potreby investovania do cestnej infraštruktúry.

Nemotorová doprava by mala byť propagovaná prostredníctvom ucelenej marketingovej kampane. Tá by mala okrem iného propagovať možnosti a prínosy nemotorovej dopravy, realizáciu infraštruktúrnych projektov v oblasti nemotorovej dopravy vrátane následnej propagácie (tam, kde sa zlepší infraštruktúra, motivovať k väčšiemu využívaniu) a šíriť osvetu o bezpečnosti chodcov a cyklistov.

5.4.6 Statická doprava, verejný priestor

Zriaďovanie parkovísk P+R, B+R, K+R a P+G bude prínosom v podobe podpory využívania multimodálnej dopravy, zlepšenia životného prostredia, využitia priestoru pre vytvorenie atraktívneho verejného priestoru pre stretávanie ľudí, usporadúvanie kultúrnych akcií a v neposlednom rade redukovanie parkovania automobilov v exponovaných častiach regiónu.

Parkoviská P+G za podmienky ich citlivej a udržateľnej realizácie na základe uskutočnených štúdií umožnia lepšiu dostupnosť navštevovaných turistických lokalít a v konečnom dôsledku môžu znížiť dopady automobilovej dopravy na životné prostredie v ich okolí. Dostatočná kapacita parkovísk P+G spôsobí, že návštevníci nebudú nútení automobilmi krúžiť po okolí striednuc na voľné parkovacie miesto a vypúšťajú tak nadbytočné emisie.

Kvalitné, vizuálne prívetivé a pre všetky skupiny ľudí bez ohľadu na schopnosť pohybu funkčné verejné priestranstvá môžu byť nástrojom motivácie, aby obyvatelia a návštevníci trávili viac času v exteriéroch, či už za účelom rekreácie, športu alebo mobility za každodennými povinnosťami. Skvalitňovanie verejných priestranstiev prinesie novú kvalitu v mestách a obciach kraja, ktoré tak získajú moderný charakter a stanú sa príjemnejšími miestami na život.

5.4.7 Aktívna a ekologická mobilita

V kontexte meniacich sa klimatických podmienok a vzhľadom na záväzok Slovenska dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050 musí kraj podporovať tiež mobilitu, ktorá je spojená s pohybovou aktivitou a mobilitu, ktorá eliminuje nežiaduce vplyvy na životné prostredie. Kraj by malo svoje úsilie zamerať najmä na cyklistickú, pešiu a verejnú dopravu, prípadne na kombináciu týchto módov. Dôležitá je tu najmä koordinácia projektových zámerov, aby sa jednotlivé dopravné systémy rozvíjali komplexne, napr. aby boli koordinované projektové zámery výstavby cyklistických cestičiek v susediacich mestách a obciach a aby ruka v ruke s nimi vznikla aj doplnková infraštruktúra cyklostojanov či chodníka pre peších.

Nemenej dôležitou je podpora alternatívnych pohonov, a to najmä elektrického a do budúcnosti, za predpokladu prijatia vodíkovej stratégie Slovenska, aj pohodu vodíkového. Kraj tu nemá mnoho možností, keďže takáto podpora musí mať oporu v celoštátnej politike. Okrem verejnosti je potrebná komunikácia najmä s príslušnými inštitúciami, keďže kvalitná sieť nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily či bicykle bude okrem výstavby nabíjajúcich miest vyžadovať najmä modernizáciu a skapacitnenie prenosovej sústavy.

Súčasťou podpory ekologickej mobility musí byť podpora verejnej osobnej dopravy a jej zapojenia do integrovaného dopravného systému. Pre prilákanie nových používateľov, ktorí sa dnes nachádzajú prevažne v automobiloch, musí verejná doprava vhodne nastaviť svoje služby tak, aby sa stala voči individuálnej automobilovej doprave konkurencieschopnou. Súčasťou podpory verejnej dopravy musí byť marketing integrovaného dopravného systému, ktorý bude cieľiť tak na existujúcich používateľov verejnej dopravy, ako aj na ešte nepresvedčených, potenciálnych používateľov.

5.4.8 Zhrnutie komunikačnej stratégie počas implementačnej fázy projektu

Komunikácia PUM v jeho implementačnej fáze je nesmierne dôležitou súčasťou práce na nástroji PUM. Je totiž nevyhnutná pre priebežné vysvetľovanie realizovaných opatrení, projektov a aktivít, a to aj tých, ktoré môžu narážať na kritiku verejnosti. Dôležité je najmä predchádzanie nepochopeniu významu, resp. prínosov realizovaných projektov a aktivít. Ďalej je dôležité priebežné informovanie verejnosti o opatreniach v oblasti dopravy (okrem iného tých, ktoré môžu mať dočasne negatívne vplyvy na dopravnú situáciu) a dlhodobá propagácia alternatívnych módov dopravy – predovšetkým

nemotorovej a verejnej dopravy. Pritom je dôležitý aj branding PUM, ktorého účelom je zastrešovať realizované aktivity tak, aby boli vnímané ako súčasť ucelenej stratégie PUM (nie ako náhodné izolované aktivity). V súvislosti s ním je tiež vhodný jednotný spôsob marketingu verejnej dopravy (vrátane jednotného vizuálneho štýlu vozidiel VD, nemotorovej dopravy a opatrení v oblasti cestnej dopravy).

Podkladom pre komunikáciu je najmä implementačný plán obsiahnutý v časti opisujúcej Fázu D. Viac opísaná je problematika v časti opisujúcej Fázu C, kde je uvedený opis prístupu – koncepcie navrhnutého postupu a jednotlivé navrhnuté opatrenia. Okrem toho musia byť oddeleniu komunikácie a propagácie Kancelárie predsedu PSK podporou zodpovedajúce odborné útvary Krajského úradu.

V komunikačnej stratégii treba navyše spomenúť princíp sústavnosti a systematickosti. Odporúča sa vypracovať komunikačný plán na mesiace dopredu (s rozlíšením na dni) a plánovať príspevky s veľkým predstihom. Tým sa podarí previazať komunikáciu naprieč celým komunikačným spektrom a takisto ju previazať s postupným napĺňaním plánu opatrení v rámci PUM. K systematickosti patrí aj priebežné vyhodnocovanie komunikácie a jej dopadu a výsledkov v oblasti verejnej mienky. Odporúča sa držať sa kalendára – štylizovať príspevky do aktuálneho ročného obdobia, sledovať štátne aj cirkevné sviatky a príspevky vhodne smerovať aj k ďalším významným dňom.

Ďalej je vhodné nadviazanie na existujúce komunikačné kanály – napr. webovú podstránku PUM, komunikačné účty na sociálnych sieťach a odkazovať sa na už realizované komunikačné kampane. Zmyslom je zužitkovať zásah cieľových skupín existujúcimi komunikačnými kanálmi a ďalej ich pri tom rozvíjať.

V rámci implementačnej fázy PUM by tak bolo vhodné realizovať nasledujúce komunikačné aktivity:

- Komunikácia napĺňania cieľov PUM
 - Raz do roka informovanie verejnosti o pokroku v implementácii PUM – formou vydania tlačovej správy, článkov na weboch, článkoch v miestnych periodikách a komunikácie týchto výstupov prostredníctvom sociálnych sietí a aktuality na hlavných webových stránkach v regióne. Pri príležitosti obsiahlejšieho vyhodnotenia implementácie PUM (napr. vrátane sprievodných prieskumov) by mohla byť realizovaná rozsiahlejšia informačná kampaň zahŕňajúca napr. aj rozhovory s odborníkmi a tlačovú konferenciu. Priebežná komunikácia napĺňania cieľov PUM by mala udržiavať povedomie o PUM do doby obstarania aktualizácie PUM.
- Komunikácia realizovaných projektov a aktivít
 - Pri príležitosti začatia a ukončenia stavieb a pri príležitosti realizácie aktivít by v závislosti na ich povahe mala byť realizovaná tlačová konferencia (pri väčších stavbách a aktivitách s väčšími dopadmi na verejnosť), resp. vydaná tlačová správa, ďalej by malo dochádzať ku komunikácii formou článku na webe (pri stavebných projektoch aj vo forme fotogalérie), článku v periodikách a komunikácie týchto výstupov prostredníctvom sociálnych sietí a aktuality na oficiálnych webových stránkach v regióne.
 - Pri väčších projektoch s dlhšou realizáciou by mala ich realizácia byť priebežne komunikovaná prostredníctvom článkov, resp. aktualít na webe, fotogalérií a prostredníctvom odkazov a informácií na sociálnych sieťach.
 - Pri projektoch a aktivitách, ktoré by mohli vzbudzovať kontroverzie (stavebné projekty narážajúce na odpor verejnosti, zmeny linkového vedenia, regulácie cestnej a statickej dopravy apod.) by mala byť realizovaná širšia komunikačná kampaň pripravená na mieru pre príslušný zámer. Cieľom by hlavne malo byť dôsledné odôvodnenie zámeru, vysvetlenie jeho prínosov a cieľového stavu. Súčasťou

komunikačnej kampane môžu byť nad rámec vyššie zmienených nástrojov aj komunikačné videá, rozhovory s odborníkmi a reportáže v etablovaných médiách, ďalej napr. verejné prerokovania za účasti odborníkov apod.

- Propagácia environmentálne šetrných foriem dopravy
 - Na podporu využívania nemotorovej a verejnej dopravy by mali byť realizované dlhodobé marketingové kampane, ktoré by na jednej strane propagovali tieto formy dopravy a presviedčali verejnosť o ich využívaní, na druhej strane by komunikovali realizované projekty a aktivity týkajúce sa týchto segmentov dopravy. Cieľom by malo byť na jednej strane vytváranie dlhodobého povedomia o možnostiach a prínosoch súvisiacich s využívaním týchto foriem dopravy, na druhú stranu aj ich propagácia prostredníctvom prínosov realizovaných projektov a aktivít. Zároveň by mala byť šírená osвета o bezpečnom pohybe peších a cyklistov aj o pravidlách správania motoristov voči nim a voči vozidlám verejnej dopravy. Pre každú marketingovú kampaň by mal byť zostavený marketingový plán, ktorý by mal byť založený na postupnom predstavovaní relevantných tém, realizovaných projektov a aktivít. Tie by boli predstavované napr. formou videí, rozhovorov, článkov a tlačových správ komunikovaných ďalej prostredníctvom sociálnych sietí a prípadne aj kontaktnej kampane pri vhodných príležitostiach. Súčasťou marketingu by malo byť aj šírenie tlačených materiálov (napr. máp cyklocestičiek a cyklotrás, máp linkového vedenia a cestovných poriadkov doplnených o ďalšie informácie).
- Komunikácia tém súvisiacich s dopravou
 - V rámci komunikácie PUM by bolo vhodné komunikovať tiež témy, ktoré nemusia priamo súvisieť s implementáciou PUM, ale ktoré sa pritom týkajú dopravy. Môže ísť napríklad o opravy komunikácií a s nimi súvisiace uzávierky, mimoriadnosti v doprave, dopravu na jednorazové akcie s vysokou návštevnosťou apod. Zmyslom je neopomenúť informovanie verejnosti o veciach, ktoré sa viac týkajú bežného chodu dopravy, skôr než jej koncepčného rozvoja na základe PUM, ale ktoré sú pritom pre verejnosť dôležité a ktoré môžu pomôcť k väčšiemu povedomiu verejnosti o PUM.

Pri komunikácii s občanmi treba mať na pamäti okrem vyššie uvedeného základnú schému otázok, na ktoré má komunikácia odpovedať:

- **Čo** sa má stať (aká zmena, čo má byť vybudované, čo má byť usporiadané po novom...);
- **Prečo** sa to robí (aký je dôvod zmeny, vybudovania alebo opravy na infraštruktúre, aký je cieľ opatrenia...);
- **Ako** to bude realizované (organizované);
- **Kedy** to bude realizované (usporiadané, dokončené...);
- **Kde** sa nachádza stavba (uplatní sa opatrenie) a **kam** smeruje (napreduje) to-ktoré opatrenie.

Vyššie opísaná komunikačná stratégia bude len mŕtvou literou, ak v celom procese nebude nikto, kto sa touto činnosťou bude sústavne zaoberať. Vzhľadom na to, že ide o pomerne komplexnú problematiku, bude vhodné mať v rámci oddelenia komunikácie a propagácie pracovníka, ktorý bude komunikovanie o pláne udržateľnej mobility riešiť ako svoju hlavnú agendu. Treba rátať nielen s osobnými nákladmi na tohto pracovníka, ale treba pre neho mať rozpočtovanú aj určitú finančnú sumu na riešenie súvisiacich problémov, ktoré nie sú v možnostiach jedného pracovníka úradu (vybavenie technikou, subdodávky na tvorbu videoklipov, propagačne a informačné tlačoviny a rôzne ďalšie).

5.5 Dotazníky pre PUM RVT

V rámci analytickej časti dokumentu PUM RVT boli pre zachovanie princípu participatívnosti pri tvorbe dokumentu vykonané dva dotazníky

- dotazník pre obce v jadrovom a vstupnom území a
- dotazník pre obyvateľov regiónu.

V tejto kapitole sú spracované výstupy z oboch dotazníkov, ktoré slúžia ako podklad pre analytickú časť a taktiež ako zber námetov pre následnú návrhovú časť dokumentu.

5.5.1 Dotazník pre samosprávy

Dotazníky pre samosprávy cielili na zistenie údajov o jednotlivých obciach a cestovnom ruchu v čase spracúvania PUM RVT a zistenie výhľadových ukazovateľov pre rok 2040, pokiaľ ide o obyvateľov a počet lôžok. Samosprávy boli ďalej dopytované na železničnú a autobusovú dopravu v spojení na Vysoké Tatry, budúcu integráciu verejnej dopravy, pohľad na rozvoj cestnej siete a parkovania a taktiež nemotorovú dopravu.

Zber dotazníkov prebiehal koncom roka 2022 a začiatkom roka 2023. Návratnosť dotazníkov nebola vysoká. Z toho dôvodu sú zhrnuté len základné všeobecné poznatky:

- obce deklarujú potrebu navýšiť počet vlakov aj autobusov do Vysokých Tatier, a to v pracovný deň, cez víkendy a najmä počas turistickej sezóny
- železnica je integrálnou súčasťou života obce iba tam, kde je vhodne situovaná zastávka alebo stanica
- väčšina obcí so železnicou by chcela mať väčší vplyv na organizovanie železničnej dopravy aj autobusovej, pretože súčasný stav nevyhovuje potrebám dochádzajúcich
- integráciu dopravy v Prešovskom kraji vníma väčšina obcí ako príležitosť v zlepšení dopravnej obslužnosti
- v cestnej doprave vnímajú obce najmä potrebu dostavby obchvatov, rekonštrukcie nevyhovujúcich stavov a modernizácie križovatiek zvýšenie bezpečnosti
- obce od PUM RVT očakávajú nové nastavenie systému dopravnej obslužnosti regiónu Vysoké Tatry vrátane návrhov vytvorenia záchytných parkovísk
- obce vidia potenciál v rozvoji cyklistickej infraštruktúry v skvalitňovaní poľných a lesných ciest

Vzhľadom na počet odpovedí na dotazník sú jednotlivé zámery a upozornenia na neželaný stav zapracované v analýze v kapitolách o príslušných dopravných módoch.

Obcami poskytnuté údaje o počte obyvateľov a počte lôžok a ich výhľadový stav pre rok 2040 sú použité v dopravnom modeli pre región Vysoké Tatry.

5.5.2 Dotazník pre obyvateľov

Dotazníka pre obyvateľov regiónu Vysoké Tatry pre potreby PUM regiónu Vysoké Tatry bol zameraný na doplnenie informácií, postrehov a námietok od ľudí, ktorí v regióne Vysoké Tatry žijú a kvalita ich života je okrem iného ovplyvňovaná i dopravným systémom regiónu. Dotazník pozostával z nasledujúcich častí:

1. všeobecné údaje (štatistické údaje a základné údaje o potrebách mobility)
2. verejná doprava
3. cyklistická a pešia doprava
4. zdieľaná mobilita
5. automobilová doprava a parkovanie

Zber odpovedí prebiehal od 23. januára 2023 do 20. februára 2023. Do dotazníka sa zapojilo spolu 702 respondentov, z čoho 28 respondentov bolo z územia mimo územia riešeného v PUM RVT. Do všeobecných výstupov z dotazníka sú zapracované iba odpovede obyvateľov riešeného územia (674), avšak pre stanovenie koncepcie dopravného systému sú uvažované námety zo všetkých odpovedí. Vyhodnotenie jednotlivých častí dotazníka je obsiahnuté v nasledujúcich podkapitolách.

5.5.2.1 Všeobecné údaje

Podiel mužov a žien medzi respondentmi bol vyrovnaný. Ženy tvorili 50,1 % a muži 49,9 % z celkového počtu respondentov. Najviac respondentov bolo z miest Vysoké Tatry, Poprad, Spišská Belá a obcí Štrba a Veľká Lomnica.

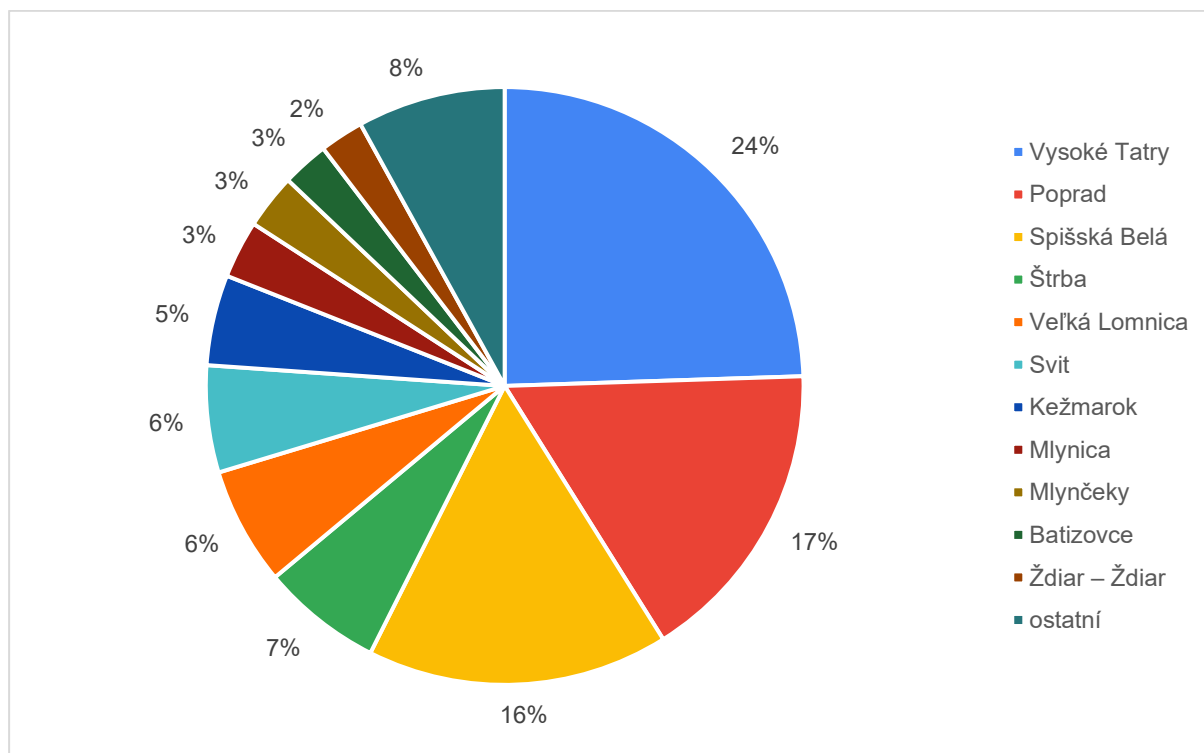
Tabuľka 9 Podiel odpovedí od respondentov z jednotlivých sídel na celkovom počte odpovedí

Mesto / obec	Počet odpovedí	Podiel
Vysoké Tatry	165	24,5%
Poprad	112	16,6%
Spišská Belá	110	16,3%
Štrba	44	6,5%
Veľká Lomnica	43	6,4%
Svit	39	5,8%
Kežmarok	33	4,9%
Mlynica	21	3,1%
Mlynčeky	20	3,0%
Batizovce	17	2,5%
Ždiar – Ždiar	16	2,4%
Gerlachov	14	2,1%
Nová Lesná	10	1,5%
Tatranská Javorina	8	1,2%
Stará Lesná	5	0,7%
Veľký Slavkov	6	0,8%
Huncovce	4	0,6%
Štôla	3	0,4%
Lendak	2	0,3%
Rakúsy	1	0,1%
Stráne pod Tatrami	1	0,1%

V meste Vysoké Tatry a obci Štrba možno ešte sprehľadniť odpovede za jednotlivé miestne časti a ich podiel na celkovom počte odpovedí.

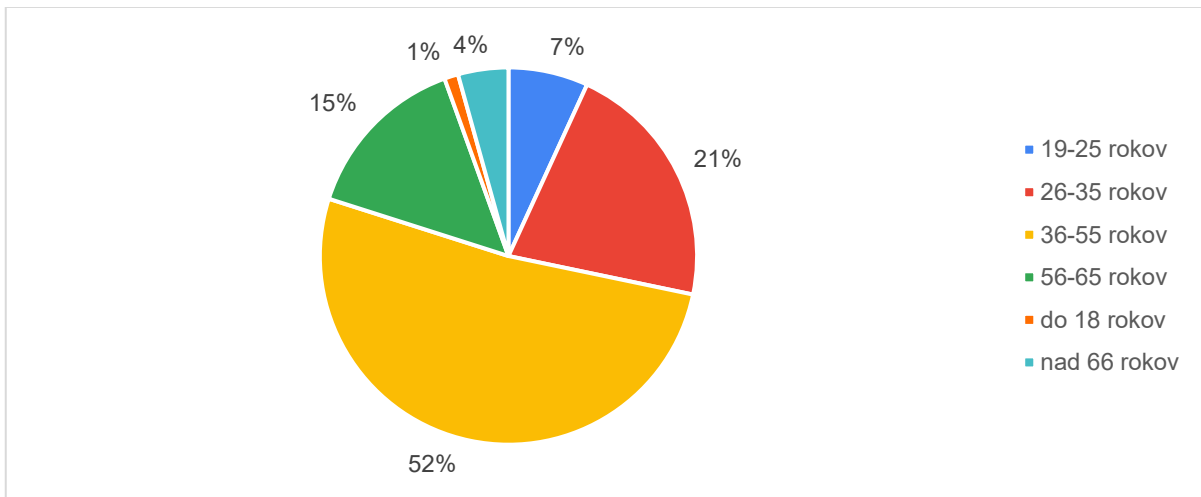
Tabuľka 10 Podiel odpovedí od respondentov z miestnych častí Vysokých Tatier a Štrby na celkovom počte odpovedí

Miestna časť	Počet odpovedí	Podiel
Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica	82	12,2%
Vysoké Tatry – Nový Smokovec	25	3,7%
Vysoké Tatry – Dolný Smokovec	17	2,5%
Vysoké Tatry – Tatranská Polianka	12	1,8%
Vysoké Tatry – Horný Smokovec	6	0,9%
Vysoké Tatry – Starý Smokovec	6	0,9%
Vysoké Tatry – Nová Polianka	5	0,7%
Vysoké Tatry – Vyšné Hágy	5	0,7%
Vysoké Tatry – Tatranské Matliare	3	0,4%
Vysoké Tatry – Tatranské Zruby	2	0,3%
Vysoké Tatry – Štrbské Pleso	1	0,1%
Vysoké Tatry – Tatranská Kotlina	1	0,1%
Štrba – Štrba	29	4,3%
Štrba – Tatranská Štrba	11	1,6%
Štrba – Štrbské Pleso	4	0,6%

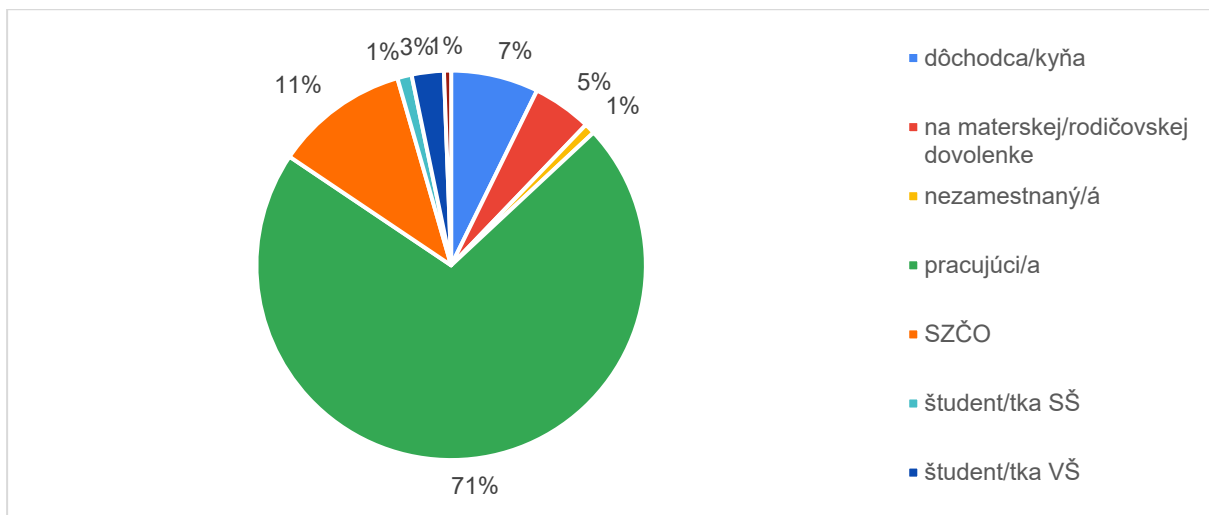


Graf 1 Podiel odpovedí od respondentov z jednotlivých sídel na celkovom počte odpovedí

Viac ako polovica respondentov je bola vo vekovej vzorke 35-55 rokov a pätina vo vzorke 26-35 rokov. Pracujúci tvorili viac ako 70 % respondentov. Podrobné rozdelenie respondentov podľa vekových skupín a ekonomickej aktivity zobrazujú nasledujúce grafy.

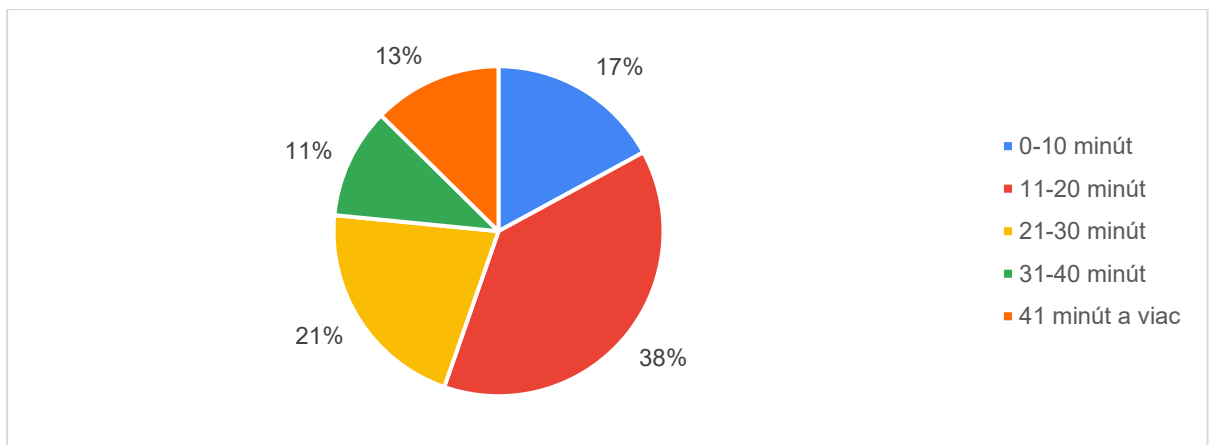


Graf 2 Veková kategória respondentov



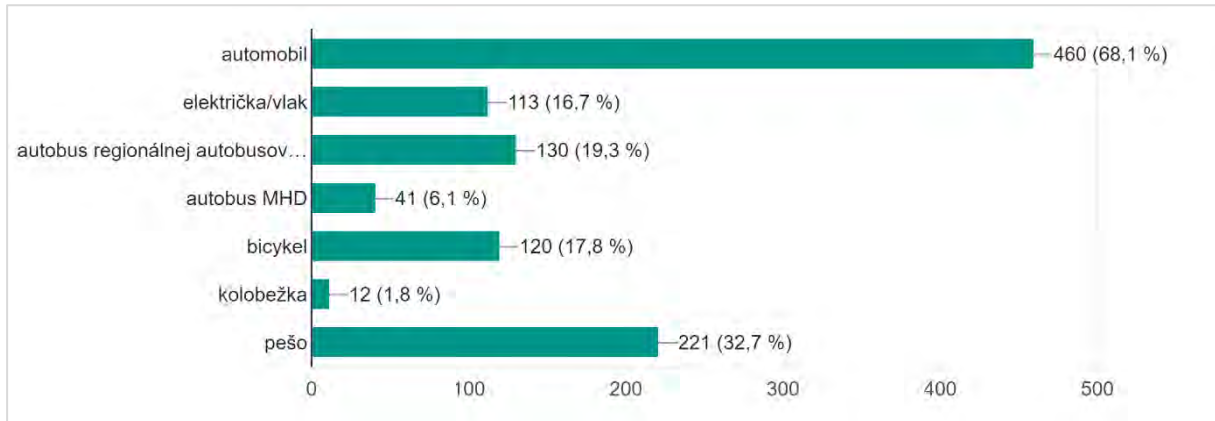
Graf 3 Ekonomická aktivita respondentov

Na otázku „Ako dlho trvá Vaša typická denná cesta medzi dvoma bodmi v území, medzi ktorými sa najčastejšie presúvate, napr. bydlisko – práca, stanica – škola...?“ uviedlo necelých 40 % respondentov interval 11-20 min, pätine respondentov trvá typická cesta 21-30 min. Do 10 minút cestuje pri typickom dennom presune 17 % respondentov, naopak viac ako 41 min ich cestuje 13 %.



Graf 4 Trvanie typickej dennej cesty

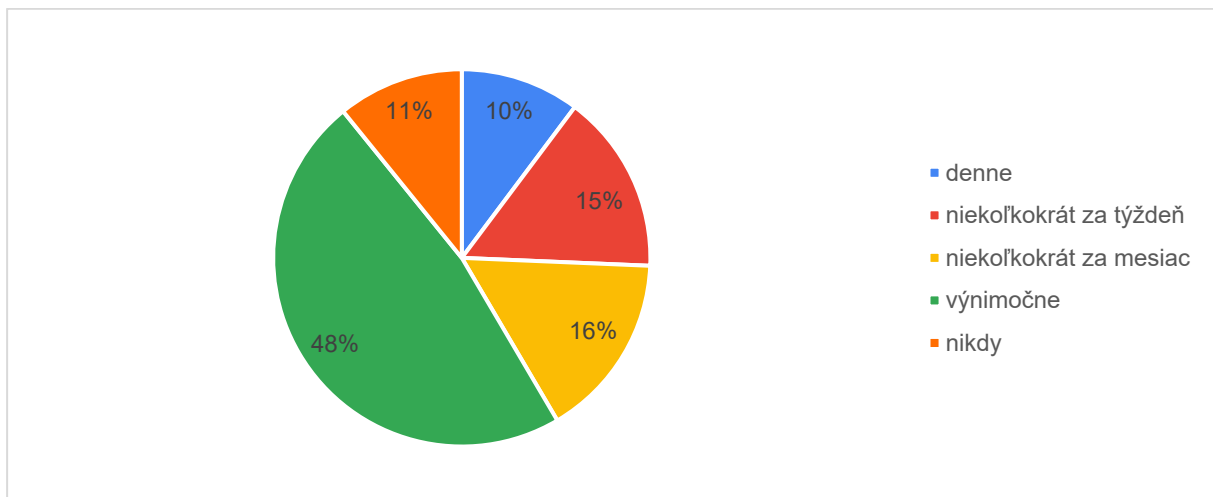
Pokiaľ ide o **najčastejšie používané prostriedky na typickej dennej ceste**, respondenti mali možnosť uviesť viacero možností a kombinácií, pretože mnoho cestujúcich nevyužíva iba jeden prostriedok na prepravu, ale kombináciu s inými dopravnými módmi. U takmer 70 % respondentov slúži ako prostriedok prepravy na typickej dennej ceste automobil, takmer 20 % respondentov používa autobus regionálnej prepravy a necelých 17 % električku / vlak.



Graf 5 Najčastejšie používané prostriedky na typickej dennej ceste

5.5.2.2 Verejná doprava

Pokiaľ ide o **intenzitu využívania verejnej dopravy**, takmer polovica respondentov používa verejnú dopravu iba výnimočne. Iba približne 10 % ju využíva denne, po 15 % respondentov označilo, že verejnú dopravu používajú niekoľko krát za týždeň a niekoľko krát za mesiac. Vyše 10 % respondentov nepoužíva verejnú dopravu vôbec.

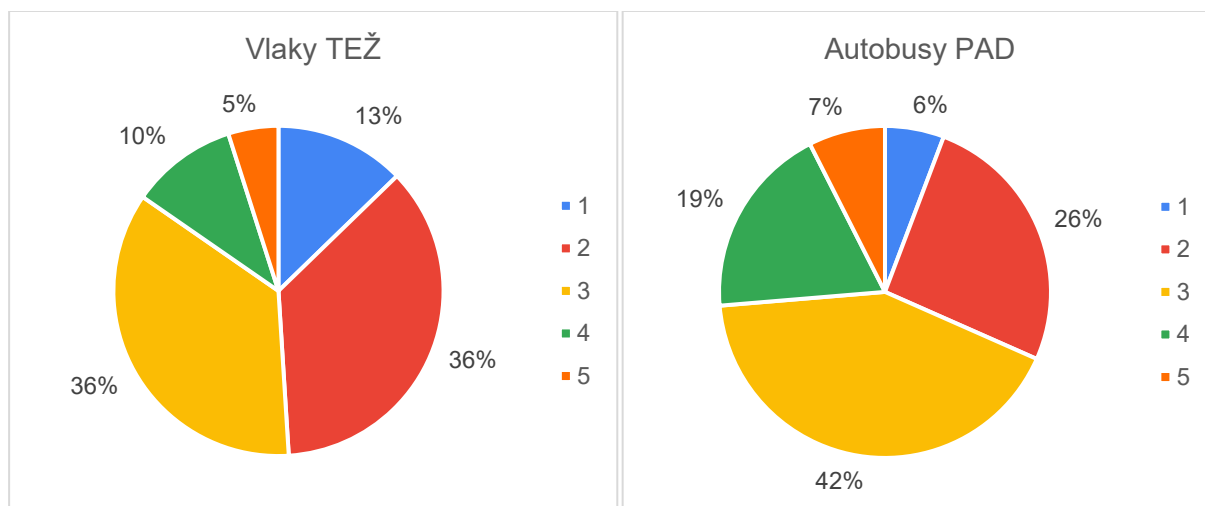


Graf 6 Intenzita využívania verejnej dopravy

Respondenti ďalej hodnotili **úroveň kvality a pohodlia** vo vlakoch TEŽ a v prímestských autobusoch, pričom mali používať stupnicu ako v škole.

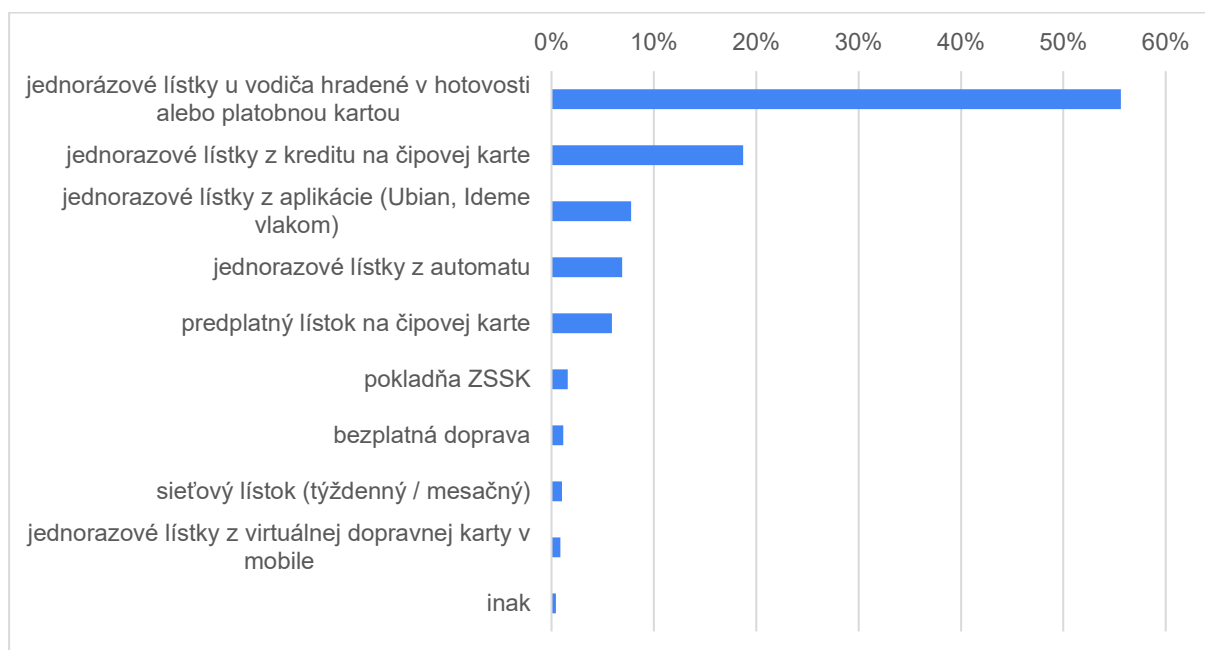
Vlaky ohodnotilo „jednotkou“ 13 % respondentov. Najviac sa respondenti prikláňali zhodne k „dvojke“ a „trojke“ (obe po 36 %). „Štvorkou“ ohodnotilo kvalitu vlakov 10 % respondentov, „päťkou“ 5 %.

Celkový obraz autobusovej dopravy je v očiach respondentov v porovnaní s vlakmi o čosi horší. „Jednotkou“ autobusy ohodnotilo iba 6 % respondentov, naopak „päťkou“ 7 % respondentov. Najpočetnejšia skupina respondentov (42 %) ohodnotila prímestské autobusy „trojkou“.



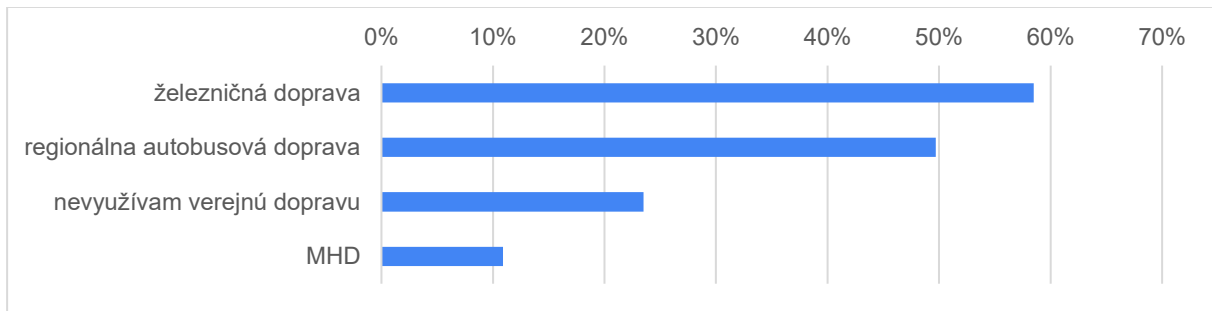
Graf 7 Hodnotenie kvality železničnej a autobusovej dopravy (školská stupnica)

Na otázku „Keď cestujete, akým spôsobom najčastejšie uhrádzate cestovné?“ vyše polovica respondentov uviedla „jednorazový nákup u vodiča“ (56 %). Takmer 19 % cestujúcich respondentov nakupuje jednorazové cestovné lístky z čipovej karty, 6 % má na čipovej karte predplatný časový lístok. Pomerne významnú hodnotu zastupuje aj nákup jednorazových lístkov z aplikácií (8 %) a nákup lístkov v automate (7 %). Iba necelé 2 % stále používajú na nákup lístkov pokladne železničného dopravcu.



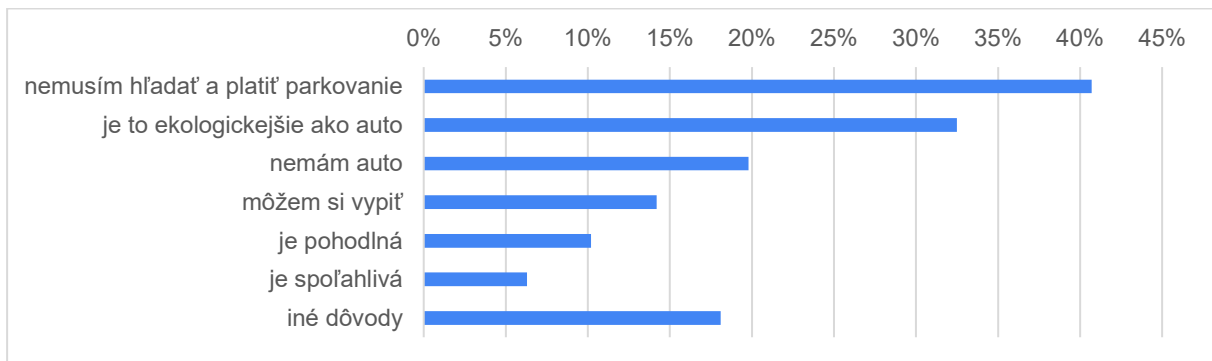
Graf 8 Najčastejší spôsob úhrady cestovného v prostriedkoch verejnej dopravy

Pokiaľ ide o najčastejšie druhy verejnej dopravy používané na cesty v regióne Vysoké Tatry, kde bolo možné označiť viacero odpovedí, bezmála 60 % respondentov uviedlo železničnú dopravu a bezmála polovica uviedla regionálnu autobusovú dopravu. Necelých 11 % používa MHD miest Poprad, Svit a Kežmarok. Zvyšní respondenti verejnú dopravu nevyužívajú.



Graf 9 Najčastejšie používané druhy verejnej dopravy

Respondenti pri otázke na **najčastejšie dôvody používania verejnej dopravy** najčastejšie ako dôvod uviedli, že *nemusia hľadať a platiť parkovanie*. Pri tejto otázke bolo možné vybrať viaceré odpovede:

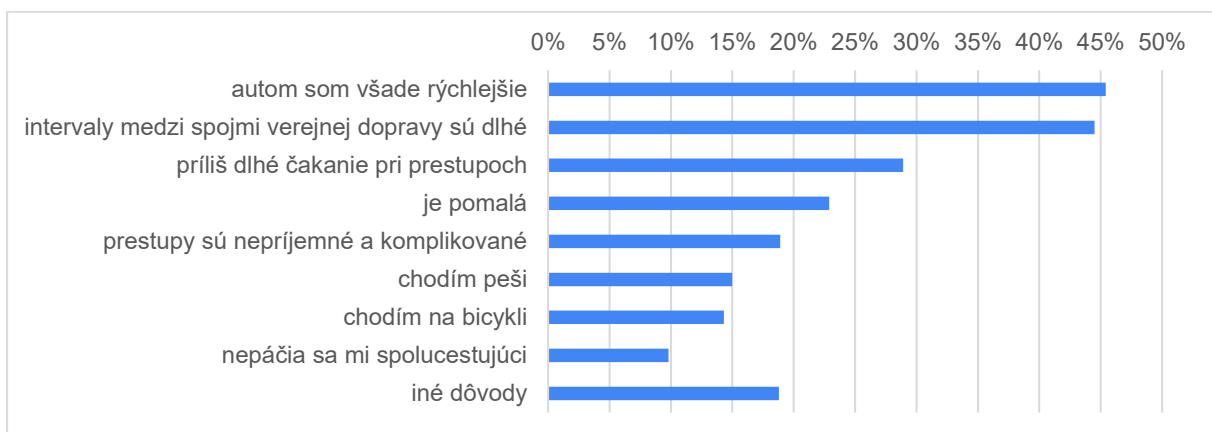


Graf 10 Najčastejšie dôvody používania verejnej dopravy

V možnosti *iné dôvody* boli najčastejšie uvedené:

- plánovaný návrat na iné miesto
- nepriaznivé počasie
- cestovanie vo väčších skupinách
- nevodič, bez vodičského preukazu
- cesta verejnou dopravou ako súčasť zážitku na výlete s deťmi
- autom je to drahšie

Respondenti pri otázke na **najčastejšie dôvody nepoužívania verejnej dopravy** najčastejšie ako dôvod uviedli rýchlejší čas prepravy autom a dlhé intervaly medzi spojmi verejnej dopravy. Pri tejto otázke bolo možné vybrať viaceré odpovede:

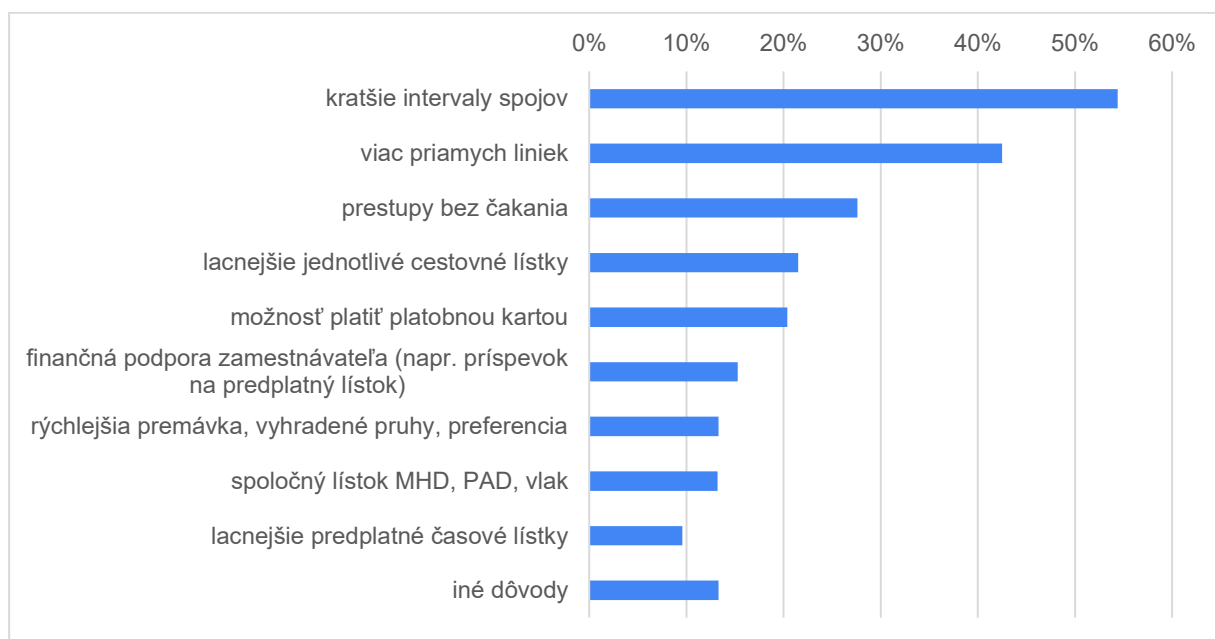


Graf 11 Najčastejšie dôvody nepoužívania verejnej dopravy

V možnosti *iné dôvody* boli najčastejšie uvedené:

- zrušené vlaky
- obťažujúci spolucestujúci
- preplnené spoje
- nevhodné podmienky pre cestovanie s kočíkom
- neznalosť cestovného poriadku, málo pravidelné spoje
- dlhá dochádzková vzdialenosť k zastávke
- spoje nie sú prispôsobené pracujúcim
- pohyblivá pracovná doba
- fixovanie na verejnú dopravu nie je pohodlné
- nevyhovujúce podmienky dojazdu do Tatranskej Lomnice zo smeru od Starej Ľubovne a Kežmarku
- autobusové spoje nenadväzujú na diaľkové vlaky
- meškania spojov
- pomalá jazda autobusov

Na otázku „**Čo by pomohlo tomu, aby ste viac používali verejnú dopravu?**“ mohli respondenti uviesť viacero možností. Najvýznamnejším motivačným faktorom by bolo skrátenie intervalov spojov, viac priamych liniek a prestupy bez nutnosti dlhšieho čakania. Časť respondentov by uvítala cenovo dostupnejšie lístky, ale tiež digitálnu úhradu cestovného platobnou kartou.



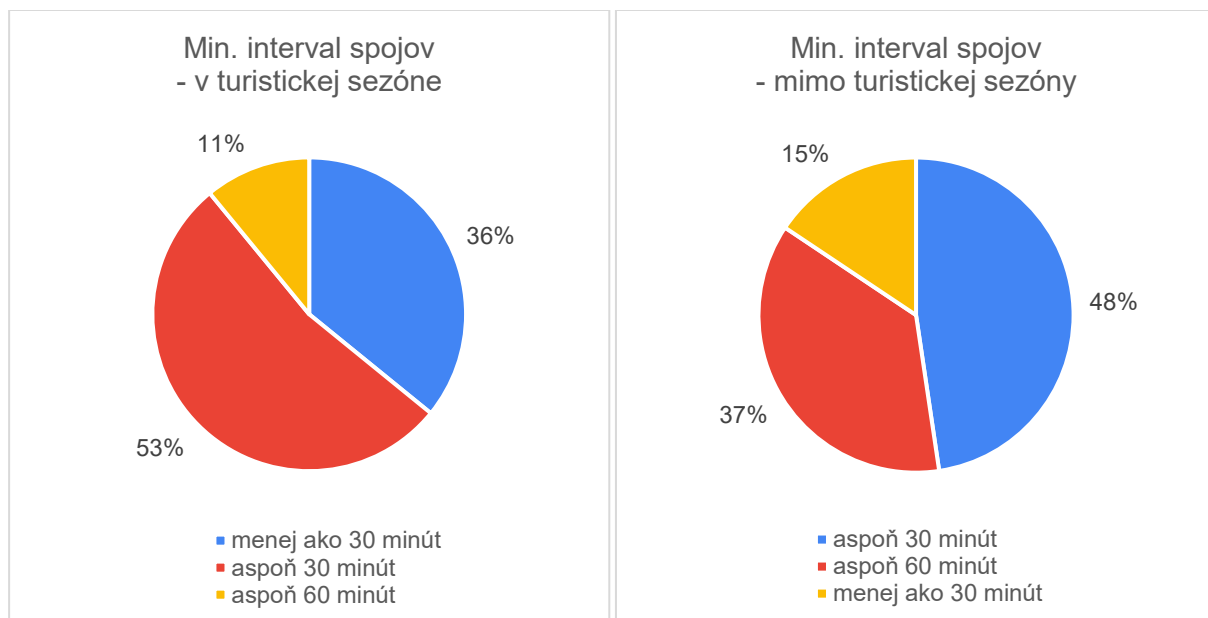
Graf 12 Motivačné faktory k väčšiemu využívaniu verejnej dopravy

V možnosti *iné dôvody* boli najčastejšie uvedené:

- neobťažujúci spolucestujúci
- zavedenie zrušených vlakov
- dostupnejšie zastávky
- toalety vo vlakoch
- záchytné parkoviská s prestupom na verejnú dopravu
- dynamickejšia jazda vodičov

- regionálny lístok
- moderné vybavenie vozidiel – klimatizácia, wifi
- väčšia kapacita vozidiel, menej plné spoje pri dlhších cestách
- zavedenie nadväzností spojov na diaľkové vlaky
- zvýšenie frekvencie spojov medzi Popradom a Svitom

Respondenti ďalej vyjadrili svoje predstavy o **minimálnom intervale spojov počas a mimo turistickej sezóny, ktorý by považovali za užitočný pre plánovanie bežných potrieb dochádzky**. Takmer v zhode pre obdobie počas turistickej sezóny aj mimo nej približne polovica respondentov považuje za užitočný interval aspoň 30 minút. Počas turistickej sezóny považuje viac ako tretina respondentov za užitočný interval menej ako 30 minút. Iba približne 10 % respondentov považuje za užitočný interval aspoň 60 minút. Mimo turistickej sezóny boli zistené menšie nároky – iba 15 % respondentov považuje za užitočný interval menej ako 30 minút, viac ako tretina si vie predstaviť plánovanie bežných potrieb dochádzky pri intervale aspoň 60 minút. Preferencie respondentov v tejto otázke zobrazujú nasledujúce grafy:



Graf 13 Minimálny požadovaný interval spojov verejnej dopravy počas a mimo turistickej sezóny

V otvorenej otázke boli respondenti požiadaní vyjadriť **výhrady, podnety a návrhy k fungovaniu verejnej dopravy v regióne Vysoké Tatry**. Odpovede možno zhrnúť v nasledujúcich bodoch:

- systém verejnej dopravy nedokáže efektívne slúžiť potrebám pracujúcich, ktorí sú odkázaní na jazdenie automobilmí, bez ktorých sa nedá v regióne efektívne fungovať, ak nechce človek tráviť čas nekonečným čakaním na prestupných bodoch
- je nutné zásadné zlepšenie verejnej dopravy medzi Veľkou Lomnicou a Tatranskou Lomnicou, ktoré používali nielen turisti, ale aj študenti a pracujúci v Tatranskej Lomnici, ktorí dochádzajú z Veľkej Lomnice, Matejoviec, Huncoviec, Kežmarku atď., vlaky sa zrušili, autobusová doprava sa neposilnila
- zintenzívniť grafikon vlakovej dopravy v smere Žilina a Košice pridaním osobných spojov
- zriadiť vlakovú zastávku pod diaľničným mostom Poprad-východ pre priemyselný park
- zvýšiť frekvenciu spojov TEŽ a autobusov hlavne v turistickej sezóne, niektoré spoje sú extrémne preplnené

- obnovenie spojov Poprad – Svit – Vyšné Hágy – Štrbské Pleso a Poprad – Svit – Tatranská Polianka – Starý Smokovec
- zaviesť nadväznosti a čakania vlakových a autobusových spojov od diaľkových vlakov z oboch smerov
- opätovne zaviesť verejnú dopravu na Podbanské a cezhraničné spojenia z Tatranskej Javoriny do Jurgówa
- ak chce kraj obmedzovať automobilovú dopravu v Tatrách, nie je rozumné rušiť vlakové a autobusové spojenia, ktorými ľudia cestovali do práce
- súbežné vlakové a autobusové spoje sa okrádajú o zákazníkov, je potrebné vypravovať spoje viac rozložené v čase, celodenná taktová doprava
- nedostupná železničná stanica v centre Spišskej Belej a zlepšenie spojenia do Tatranskej Lomnice a zvyšku Tatier
- možnosť zakúpenia lístkov vo vlakoch – automaty, platobná karta
- modernizácia zastávok, doplnenie informačnými panelmi s informáciami o meškaní spojov, nadväznostiach, dopravné informácie
- veľkým problémom odrádzajúcim potenciálnych cestujúcich od využívania verejnej dopravy je nevhodné správanie a obťažovanie spolucestujúcimi na vybraných tratiach
- vodiči pod hrozbou krátenia výplaty šetria palivo pomalou jazdou
- vodiči občas nevydávajú cestovné lístky všetkým cestujúcim a vzájomne sa informujú o prebiehajúcich kontrolách
- záchytné parkoviská s možnosťou prestupu z auta na električku

Iba štvrtina respondentov používa verejnú dopravu pravidelne. 11 % respondentov ju nepoužíva vôbec.

Približne dve tretiny respondentov hodnotilo kvalitu vlakov a autobusov v regióne známkou 2 alebo 3. Známkou „výborná“ ohodnotilo vlaky 13 % respondentov, u autobusov to bolo iba 6 %.

Drvivá väčšina respondentov používa nejakú formu jednorazového lístka. Predplatené cestovné využíva menej ako 10 % cestujúcich.

Cestujúci uvádzajú, že verejnú dopravu využívajú, aby nemuseli hľadať a platiť parkovanie a tiež preto, že je ekologická. Približne pätina nemá možnosť využívať auto.

Iba okolo 10 % respondentov používa verejnú dopravu pre jej spoľahlivosť.

Od používania verejnej dopravy respondentov odrádza najmä čas cesty v porovnaní s autom, dlhé intervaly medzi spojmi a príliš dlhé a nepohodlné čakanie pri prestupoch.

Významným faktorom odrádzajúcim od cestovania sú obťažujúci spolucestujúci s nevhodným správaním.

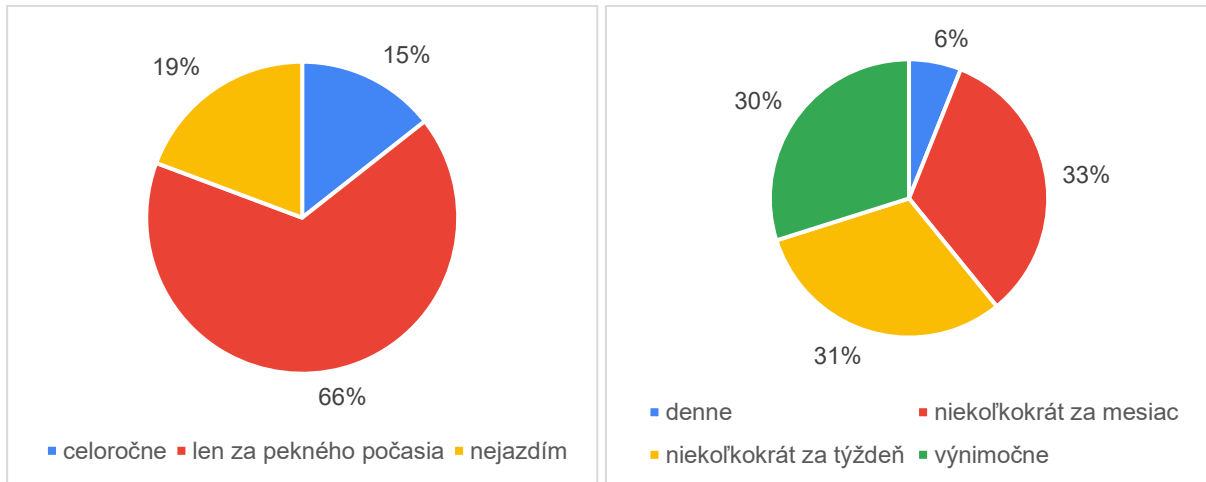
Cestujúci by si z hľadiska zlepšenia služieb verejnej dopravy priali najmä rýchlejšiu premávku spojov, kratšie intervaly na linkách a moderné spôsoby úhrady cestovného.

V turistickej sezóne by vyhovoval interval medzi spojmi dlhší ako 30 minút iba 11 % respondentov. Viac ako polovica by uvítala aspoň 30 minút, tretina aj kratší.

Mimo turistickej sezóny by sa s intervalom 30 minút uspokojilo 85 % respondentov.

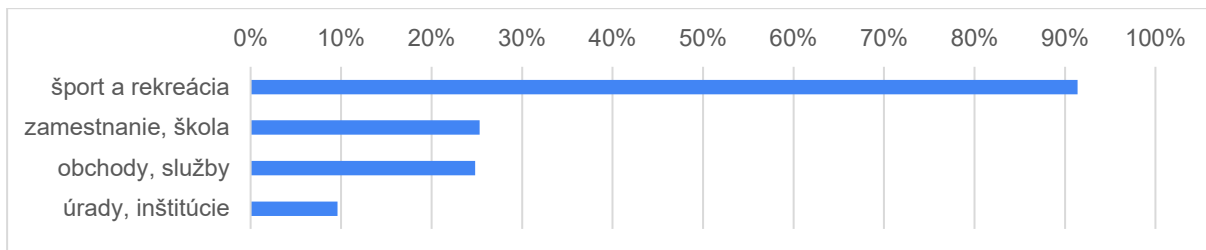
5.5.2.3 Cyklistická doprava

Na otázku „Jazdíte na bicykli?“ odpovedali dve tretiny respondentov, že jazdia iba za pekného počasia, necelých 15 % jazdí celoročne a takmer 20 % na bicykli nejazdí vôbec. Pokiaľ ide o **frekvenciu využívania bicykla**, iba cca 6 % jazdí denne, 30 % jazdí niekoľko krát do týždňa a vyše 60 % respondentov uviedlo, že jazdí iba niekoľko krát do mesiaca alebo výnimočne. Aktívne teda bicykel v nejakej miere pravidelne využíva štvrtina až tretina respondentov.



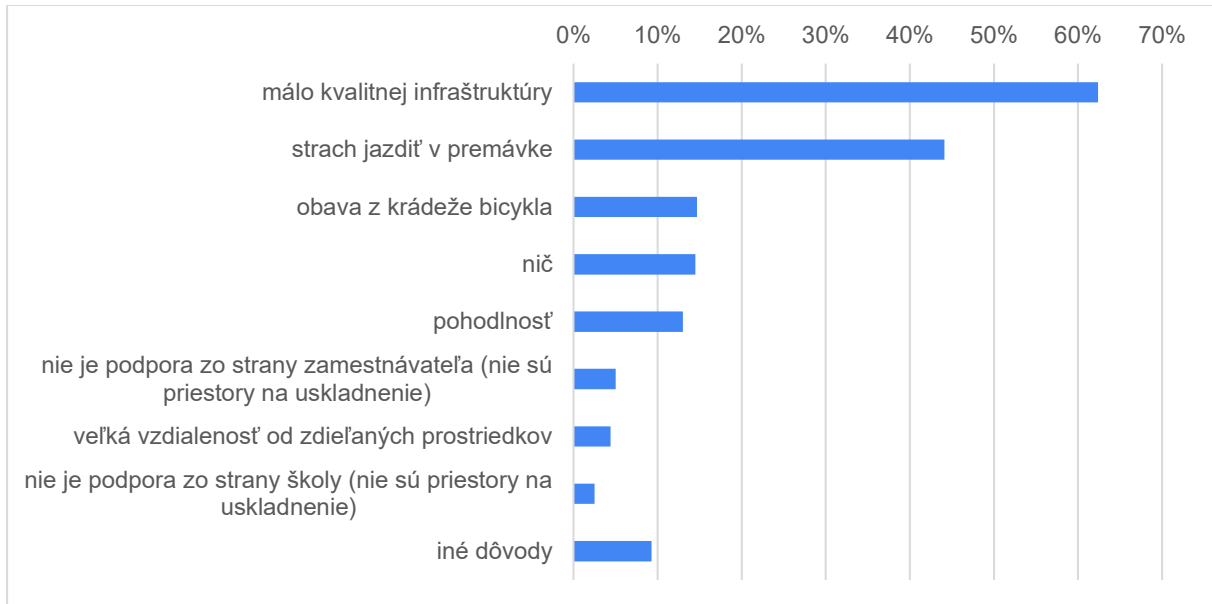
Graf 14 Využívanie bicykla

Pri otázke na **účely a ciele jász na bicykli** uviedlo vyše 90 % respondentov šport a rekreáciu. Približne štvrtina využíva bicykel pri cestách do obchodov a za službami a necelých 10 % na úrady a do ďalších inštitúcií. Vyše štvrtina respondentov uvádza, že využíva bicykel pre cesty do práce a do školy.



Graf 15 Účel využívania bicykla

Pri otázke „**Čo Vám bráni v pravidelnom jazdení na bicykli?**“ mali respondenti možnosť označiť viacero odpovedí. Respondenti najčastejšie uvádzali málo kvalitnej infraštruktúry (vyše 60 %) a strach jazdiť v premávke (45 %). Ďalšie dôvody boli obava z krádeže bicykla, neexistujúce zázemie pre uskladnenie bicyklov pri zamestnaní alebo v školách alebo pohodlnosť.

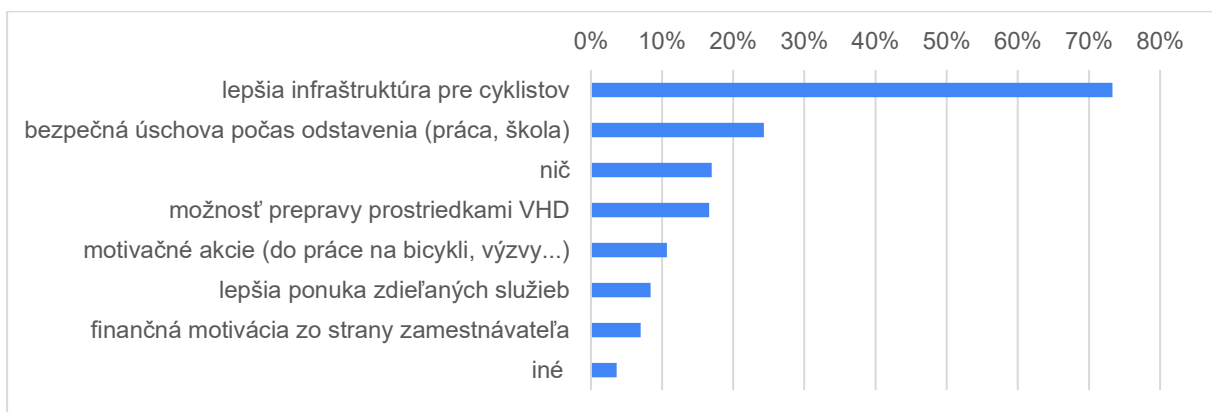


Graf 16 Najčastejšie dôvody pravidelného nevyužívania bicykla

V možnosti *iné dôvody* boli najčastejšie uvedené:

- priveľká dochádzková vzdialenosť
- poveternostné podmienky, nevyhovujúce počasie
- vek
- zdravotný stav
- nutnosť vozenia pracovných pomôcok, náradia

Pri otázke „**Čo by Vás motivovalo k častejšiemu využívaniu bicykla?**“ mali respondenti taktiež možnosť označiť viacero odpovedí. Tri štvrtiny respondentov považuje za motivačnú lepšiu infraštruktúru pre cyklistov (cestičky, doplnkovú infraštruktúru). Ako významný faktor boli ešte zaznamenané bezpečná úschova v zamestnaní a škole a možnosť prepravy bicykla v prostriedkoch verejnej dopravy. Takmer pätina respondentov uviedla, že pre nich nie je dostatočne motivačné nič.



Graf 17 Motivačné faktory k väčšiemu využívaniu bicykla

V možnosti *iné* boli najčastejšie uvedené:

- lepšie vzdelávanie vodičov
- nižšia cena bicykla
- lepšia údržba o existujúcu infraštruktúru – úprava zelene, čistenie povrchov

Respondenti ďalej dostali možnosť sa v otvorenej otázke vyjadriť ku **kritickým miestam pre cyklistov v regióne Vysoké Tatry**. V mnohých odpovediach respondenti popísali, že všeobecne sa situácia za ostatné roky zlepšila, avšak v regióne sa nachádza stále množstvo kritických miest. Najčastejšie odpovede možno zhrnúť v nasledujúcich bodoch:

- cesty II. a III. triedy a iné významné cesty s frekventovanou automobilovou premávkou
- Cesta slobody
- nepriepustné intravilány sídel
- spojenia Tatranská Kotlina – Lendak, Poprad – Kežmarok, Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica, Tatranská Javorina – Ždiar – Osturňa, Veľká Lomnica – Stará Lesná, Kežmarok – Mlynčeky, Štôla – Svit, Lučivná – Štrba, Podbanské - Poprad
- železničné priecestia
- centrum mesta Spišská Belá
- uzatváraný úsek cyklocestičky cez areál kaštieľa v Strážkach
- nový úsek Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina so štrkovým povrchom
- neexistencia cykloinfraštruktúry k stanici v Poprade
- Stráne pod Tatrami, Rakúsy
- lesné cesty vedené v území, ktoré nie sú legálne dostupné pre cyklistov

66 % respondentov jazdí na bicykli aspoň za pekného počasia.

Iba 6 % respondentov jazdí na bicykli denne.

Takmer tretina respondentov jazdí aspoň niekoľkokrát do týždňa.

Účelom využitia bicykla je u väčšiny jazdiacich používateľov šport a rekreácia, do práce a do školy jazdí približne štvrtina užívateľov bicykla.

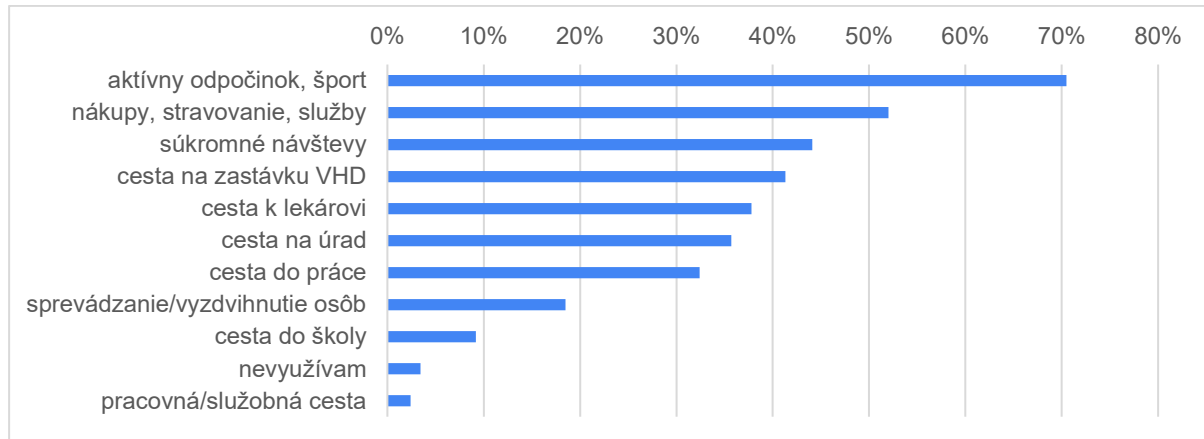
Väčšiemu využívaniu bicykla pre cesty po meste bráni strach z premávky a nedostatok cyklistických cestičiek. Významne tiež odradzuje problém s parkovaním bicykla v celi cesty a s tým súvisiace nebezpečenstvo krádeže.

Pre väčšie využívanie bicyklov je potrebné vybudovať infraštruktúru pre cyklistov a pre bezpečné parkovanie bicyklov.

Respondenti považujú z hľadiska podmienok jazdy za kritické najmä cesty II. a III. triedy s frekventovanou automobilovou premávkou, ale za problematický pre bezpečnú cyklistiku považujú infraštruktúru v celom regióne, hoci uznávajú zlepšenia, ktoré v posledných rokoch nastali.

5.5.2.4 Pešia doprava

Respondenti boli dopytovaní na **najčastejšie účely využívania pešieho presunu**. Takmer tri štvrtiny respondentov uviedli, že chôdzu využívajú ako formu aktívneho odpočinku a športu. Vyše polovica respondentov sa peši presúva na nákupy, do stravovacích zariadení a za službami. Medzi ďalšie dôvody peších presunov logicky patrí cesta na zastávku verejnej dopravy (vyše 40 % respondentov) a ďalej cesty k lekárom, na úrady, do práce a do školy. 3,5 % respondentov uviedlo, že peší presun nevyužívajú.



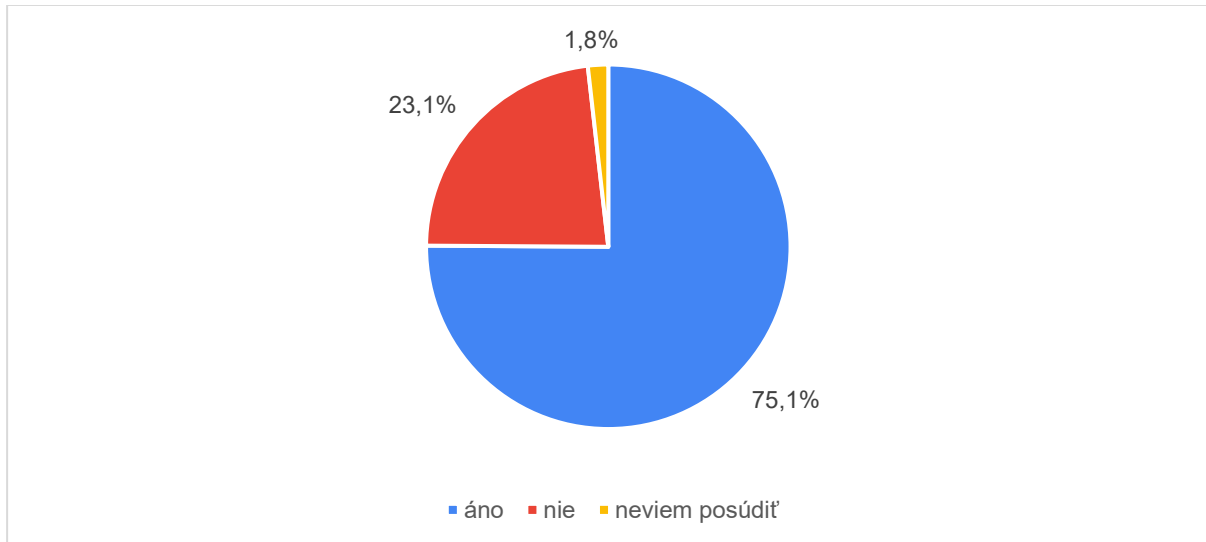
Graf 18 Najčastejšie účely využívania pešieho presunu

V otvorenej otázke mali respondenti možnosť vyjadriť sa ku **kritickým miestam pre chodcov v regióne Vysoké Tatry**. Najčastejšie odpovede možno zhrnúť v nasledujúcich bodoch:

- všetky hlavné cesty v intravilánoch aj extravilánoch, pozdĺž ktorých nie sú vystavané chodníky
- Starý Smokovec – Lomnica, kde sú chodci vedení spoločne s cyklistami po úzkom chodníku
- všetky miesta bežne využívané chodcami, kde nie sú priechody pre chodcov
- cesta I/66 vo Veľkej Lomnici
- prístupy na zastávky TEŽ (najmä v Starej Lesnej)
- horná cesta v Starom a Novom Smokovci popod Jakubkovu lúku
- priechod pre chodcov pri autobusovej stanici v Starom Smokovci
- sídlisko Sibír
- spojenia medzi mestskými časťami Vysokých Tatier
- Lysá Poľana

Niektorí respondenti sa vyjadrili aj k nelogickým peším trasám v rámci obcí: „Návštevníci Tatier by mali mať dostatok upravených a logických peších trás aj v rámci obcí, pretože väčšina ľudí nepotrebuje k stráveniu dovolení len vysokohorské túry, ale skôr prechádzky v kúpeľnom prostredí – parky, kaviarne, informačné stredisko apod. Chýbajú kvalitné pešie chodníky s prehľadnou dopravnou situáciou, zdieľané komunikácie, kde autá sú nútené ísť pomaly. Chodníky, ktoré sú pekne zokruhované, nekončiac sa na parkovisku, alebo na obrubníku.“

Na otázku „Myslíte si, že je potrebné poskytnúť chodcom väčší rozsah peších trás v okolí horských osád a v prepojení do podhoria (či už legislatívnu úpravou návštevného poriadku TANAP-u, alebo vyznačením nových turistických chodníkov)?“ odpovedali tri štvrtiny respondentov kladne – sprístupnenie ciest považujú za potrebné. Necelá štvrtina respondentov toto za potrebné nepovažuje.



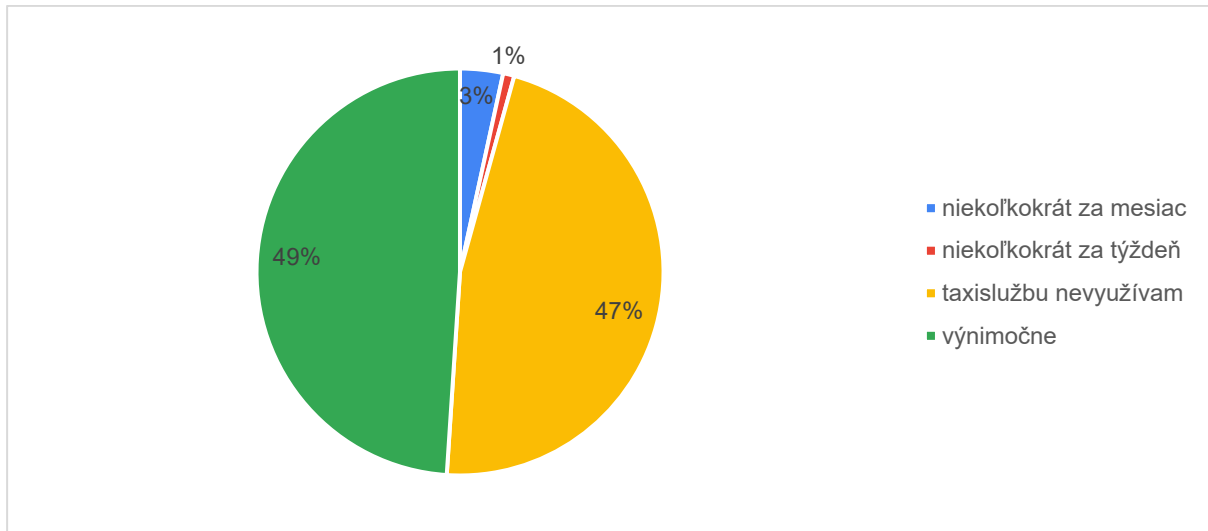
Graf 19 Sprístupnenie peších trás v okolí horských osád a v prepojení do podhoria – názor respondentov

Chodcom vadia pri presúvaní sa pešo najmä absentujúce chodníky, nevyhovujúca infraštruktúra nevhodne zdieľaná s cyklistami, infraštruktúra sídel preferujúca automobilovú dopravu a nelogické trasy chodníkov končiace na parkoviskách, obrubníkoch a iných bariérach.

Tri štvrtiny respondentov by uvítalo sprístupnenie peších trás v okolí horských osád a v prepojení do podhoria.

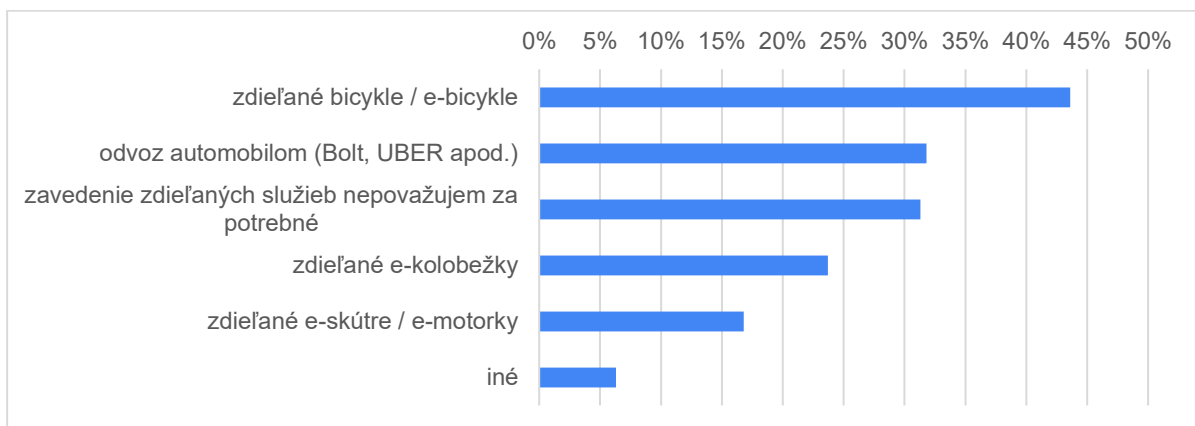
5.5.2.5 Zdieľaná mobilita

V rámci zdieľanej mobility boli respondenti dopytovaní na **frekvenciu využívania taxislužieb na prepravu v regióne Vysoké Tatry**, hoci taxislužba sa dá považovať za formu verejnej dopravy. Na dennej báze nevyužíva taxislužbu nikto. Necelé 1 % respondentov využíva taxislužbu niekoľkokrát za týždeň a cca 3,5 % ju využíva niekoľko krát do mesiaca. Polovica respondentov odpovedala, že taxislužbu využíva iba výnimočne. Zvyšní respondenti (necelá polovica) taxislužbu nevyužívajú vôbec.



Graf 20 Využívanie taxislužby na prepravu v regióne Vysoké Tatry

V otázke „**Uvítali by ste zavedenie niektorých platforiem zdieľanej mobility v regióne Vysoké Tatry?**“ uviedlo 44 % respondentov zdieľané bicykle / e-bicykle, tretina respondentov by uvítala zavedenie taxislužieb typu Bolt a UBER, štvrtina respondentov zdieľané e-kolobežky a necelá pätina respondentov zdieľané skútre. Necelá tretina nepovažuje zavedenie týchto služieb za potrebné.



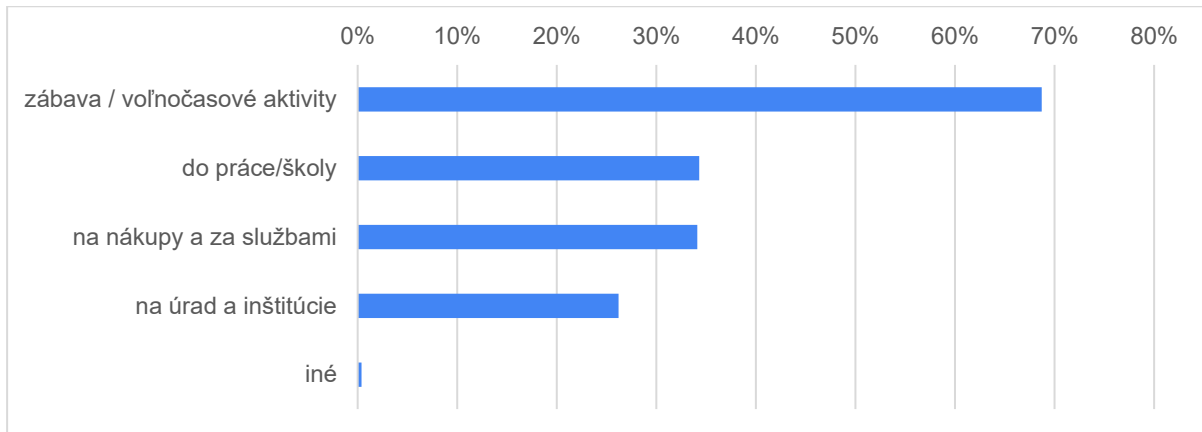
Graf 21 Preferencia zavedenia systémov zdieľanej mobility

V možnosti *iné* boli najčastejšie uvedené:

- zdieľané systémy sa môžu zaviesť po vytvorení bezpečnej infraštruktúry
- zavedenie má zmysel v miestach, kde sú rodinné domy ďaleko od zastávok verejnej dopravy

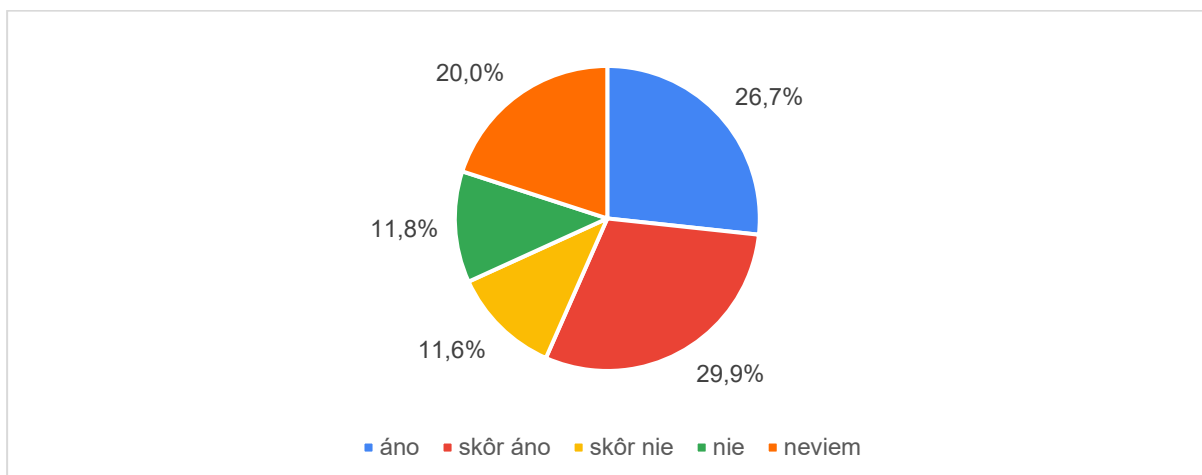
V otázke „**Na aký účel by ste využívali platformy zdieľanej mobility?**“ respondenti najčastejšie uvádzali zábavu a voľnočasové aktivity (takmer 70 %). Tretina respondentov uviedla aj cesty do práce

a školy a cesty na nákupy a za službami. Niekoľkí respondenti uviedli tiež prepravu k najbližšej zastávke verejnej dopravy.



Graf 22 Potenciálne účely využívania systémov zdieľanej mobility

Na otázku „Využívali by ste prostriedky zdieľanej mobility keby boli prepojené s verejnou hromadnou dopravou? (Na "prvý/posledný kilometer" - použitie dopr. prostriedku na dopravu k dopravnému uzlu (alebo len na zastávku VHD) alebo naopak – cena by bola súčasťou cestovného VHD.)“ odpovedalo necelých 60 % respondentov kladne alebo skôr kladne. Päťina respondentov nevedela zaujať postoj. Necelá štvrtina sa prikláňa k negatívnym odpovediam.



Graf 23 Potenciál využívania zdieľaných služieb prepojených s verejnou dopravou

Taxislúžbu bežne používajú iba 4 % respondentov, takmer polovica respondentov ju nepoužíva vôbec.

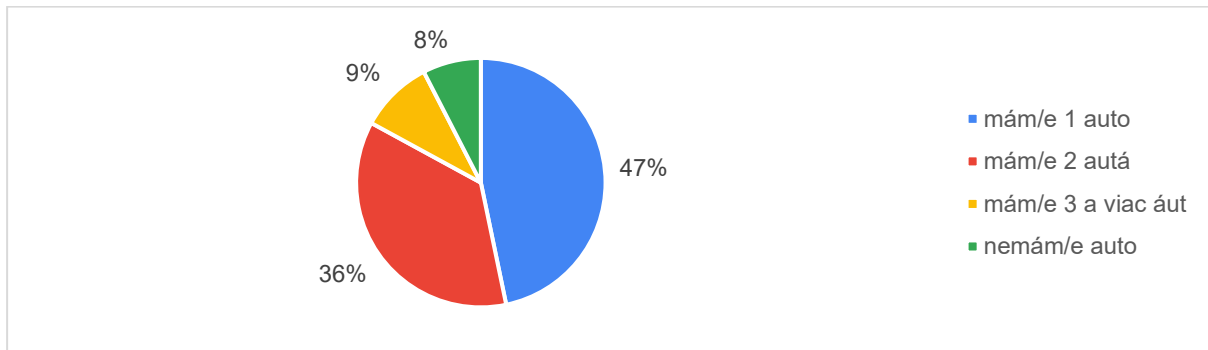
Takmer polovica respondentov by si želala zavedenie služby zdieľaných bicyklov, tretina by uvítala zavedenie moderných platforiem taxislúžieb ako Bolt alebo UBER. Tretina respondentov nepovažuje zavedenie systémov zdieľanej mobility za potrebné.

Takmer tri štvrtiny respondentov by využívali tieto systémy najmä na voľnočasové aktivity, približne tretina by ich využívala aj na cesty do práce a školy alebo nákupy.

Viac ako polovica respondentov deklaruje záujem a ochotu využívať zdieľanú mobilitu na posledný/prvý kilometer pri cestovaní v kombinácii s verejnou dopravou.

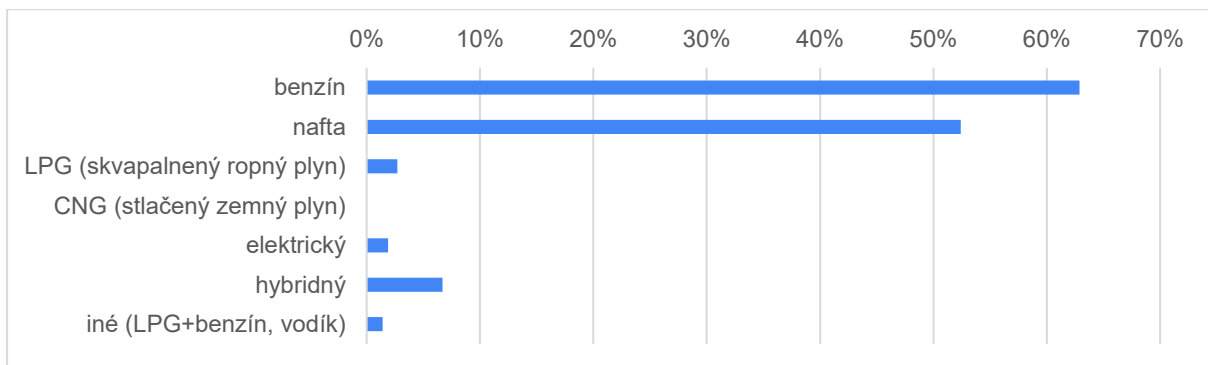
5.5.2.6 Automobilová doprava a parkovanie

Na otázku „**Koľkými autami disponuje Vaša domácnosť?**“ odpovedala takmer polovica respondentov „1 auto“. Dvomi autami disponuje viac ako tretina domácností, tromi a viacerými takmer 10 % domácností. 8 % domácností autom nedisponuje.



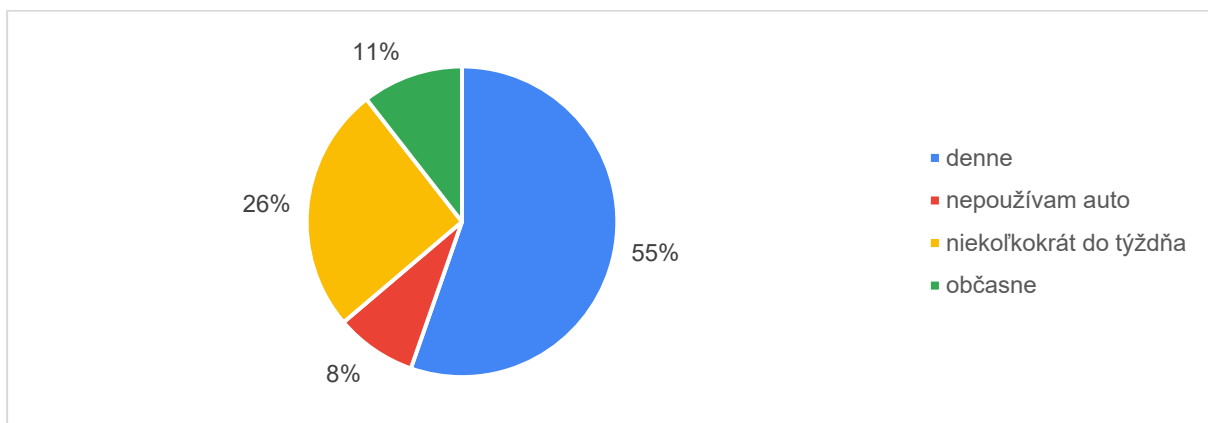
Graf 24 Disponibilita domácností automobilom

Pri otázke na **pohon vozidiel** bol najčastejšou odpoveďou benzínový pohon (63 %) a naftový pohon (52 %). Necelých 7 % odpovedí predstavoval hybridný pohon. Respondenti mali na výber viacero možností:



Graf 25 Pohon automobilov

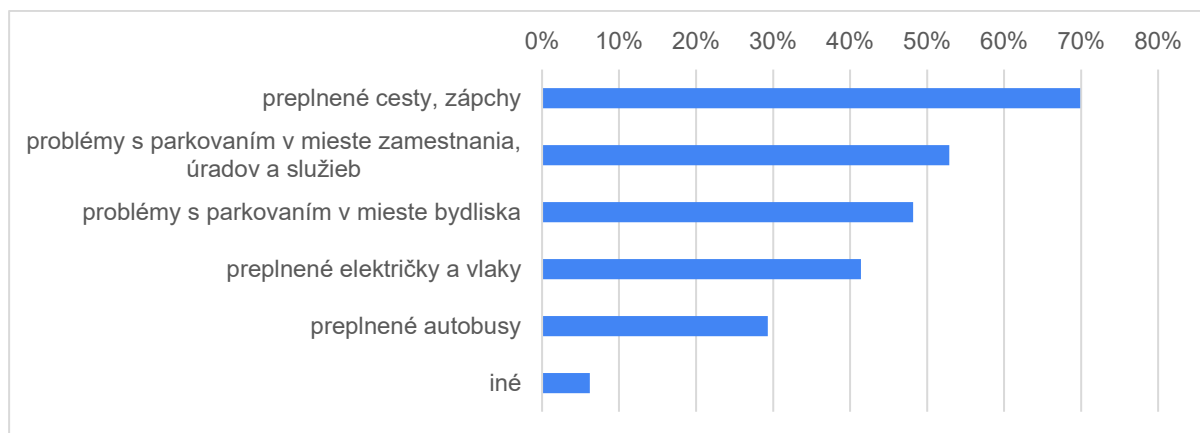
Respondenti boli ďalej dopytovaní na **frekvenciu používania automobilov**. Viac ako polovica uviedla, že auto používajú denne a štvrtina niekoľkokrát do týždňa. Vyše 8 % nepoužíva auto vôbec.



Graf 26 Frekvencia využívania automobilu

Pri otázke na **problémy v doprave spôsobené jednodňovou návštevnosťou regiónu počas atraktívnych dní** mohli respondenti vyberať z viacerých možností formulovaných problémov. Takmer

70 % respondentov vníma ako problém zápchy a preplnené cesty. Polovica vníma aj problémy s parkovaním v mieste zamestnania, úradov a služieb a polovica tiež problémy s parkovaním v mieste bydliska. Viac ako 40 % vníma preplnené električky a vlaky a takmer tretina preplnené autobusy.

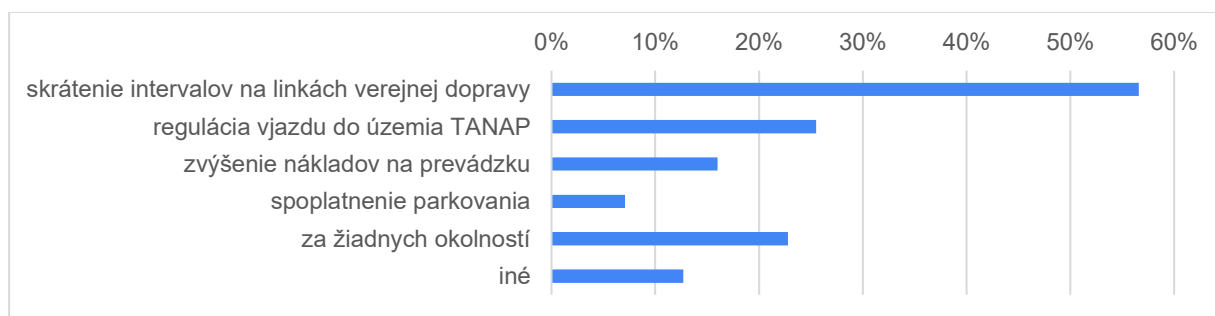


Graf 27 Vnímané problémy v súvislosti s jednodňovou návštevnosťou počas atraktívnych dní

V možnosti *iné* bolo najčastejšie uvedené:

- zvýšená interakcia automobilov s chodcami
- zvýšená hlučnosť obťažujúca obyvateľov v dôsledku rýchlej jazdy automobilom
- drahé parkovanie
- arogantní vodiči

Respondenti mohli následne uviesť **okolnosti, za ktorých by boli ochotní obmedziť používanie auta, resp. sa ho zrieknuť**. Takmer 60 % uviedlo skrátenie intervalov na linkách verejnej dopravy. Približne štvrtina si obmedzenie využívania auta vie predstaviť pri regulácii vjazdu do územia TANAP. V ďalších dôvodoch boli uvedené zvýšené náklady na prevádzku a spoplatnenie parkovania. Necelá štvrtina nie je ochotná vzdať sa používania automobilu za žiadnych okolností.

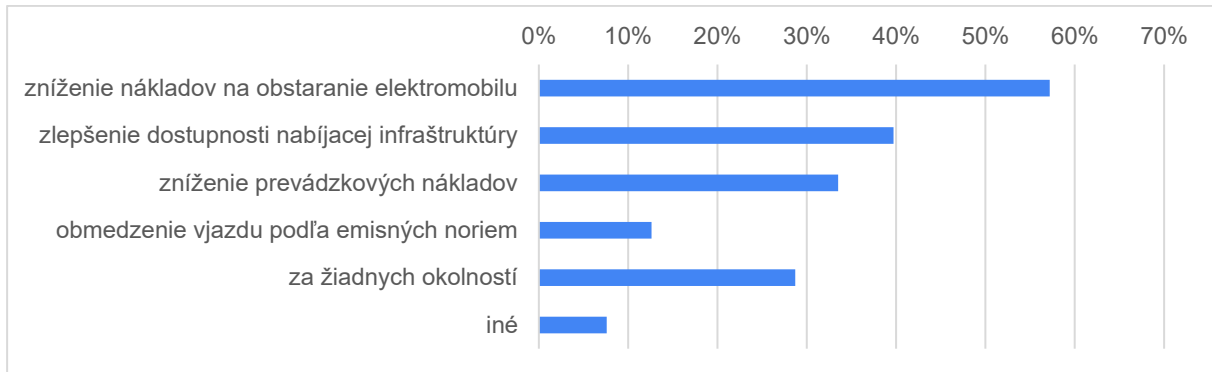


Graf 28 Okolnosti pre zvýšenú ochotu obmedziť používanie automobilu

V možnosti *iné* bolo najčastejšie uvedené:

- zastávka verejnej dopravy bližšie k bydlisku
- ak bude využitie verejnej dopravy časovo výhodnejšie (napr. cesta Štôla – Tatranská Lomnica trvá spojmi VHD 1 hodinu 14 minút, autom trvá 23 minút)
- lepšie nadväznosti vo verejnej doprave zabezpečujúce plynulú jazdu
- dostupnosť služieb v sídlach región bez potreby cestovať na podhorie
- príspevok zamestnávateľa na dochádzanie verejnou dopravou
- ak sa auta vzdajú aj návštevníci
- ak sa bude dať všade dostať bezpečne na bicykli

Respondenti následne mohli uviesť **okolnosti, za ktorých by boli ochotní vymeniť svoje auto za elektromobil**. Najčastejšou odpoveďou bolo cenové z dostupnenie elektromobilov (viššie 57 %). 40 % respondentov uviedlo zlepšenie dostupnosti nabíjacej infraštruktúry, tretina tiež uviedla zníženie nákladov na prevádzku a necelých 13 % uviedlo zavedenie emisných obmedzení. Takmer tretina nie je ochotná vymeniť svoje auto za elektromobil za žiadnych okolností.

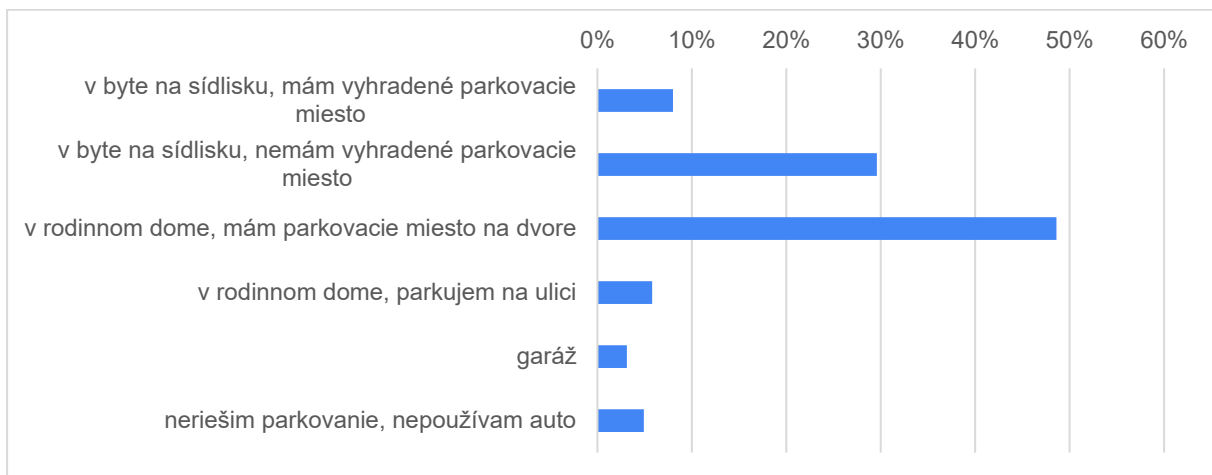


Graf 29 Okolnosti pre zvýšenú ochotu vymeniť klasické auto za elektromobil

V možnosti *iné* bolo najčastejšie uvedené:

- pokrok technológie v podmienkach zimných hôr
- zvýšenie životnosti batérií
- zníženie energetickej náročnosti

Na otázku „**Bývate na sídlisku v byte alebo v rodinnom dome a ako máte vyriešené parkovanie?**“ odpovedalo 49 % respondentov – v rodinnom dome s parkovacím miestom na dvore. Tretina respondentov býva v byte s parkovaním na ulici, 8 % býva v bytoch a má vyhradené parkovacie miesto, necelých 6 % býva v rodinnom dome s parkovaním na ulici a necelých 5 % parkovanie nerieši, pretože nepoužíva automobil. 3 % respondentov parkujú v garáži.

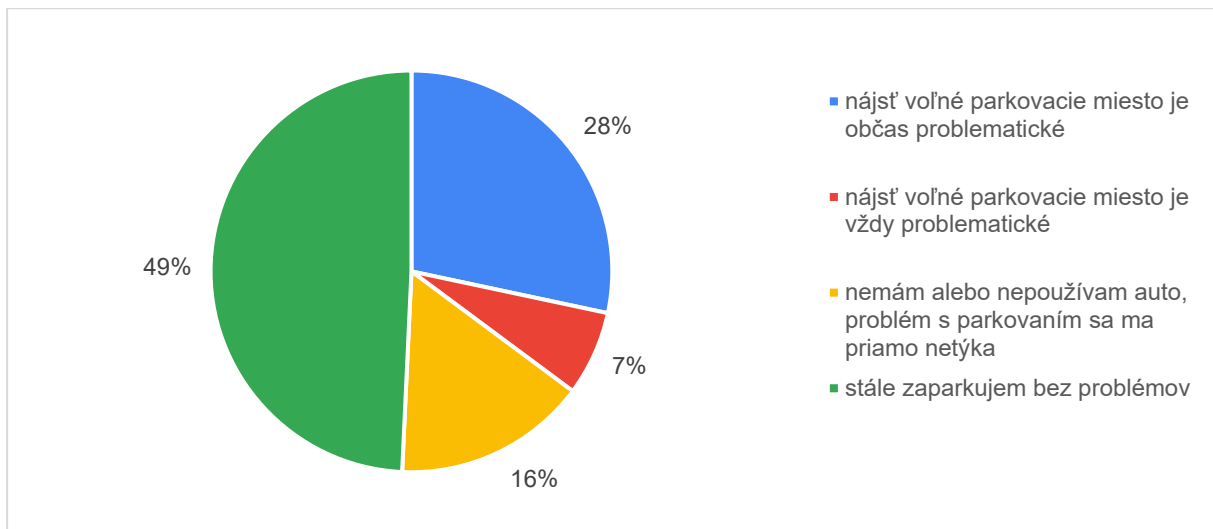


Graf 30 Spôsob parkovania rezidentov v mieste bydliska

Pokiaľ ide o **vlastníctvo obývanej nehnuteľnosti**, 89,2 % respondentov býva vo vlastnej nehnuteľnosti, zatiaľ čo 10,8 % býva v prenajatej nehnuteľnosti.

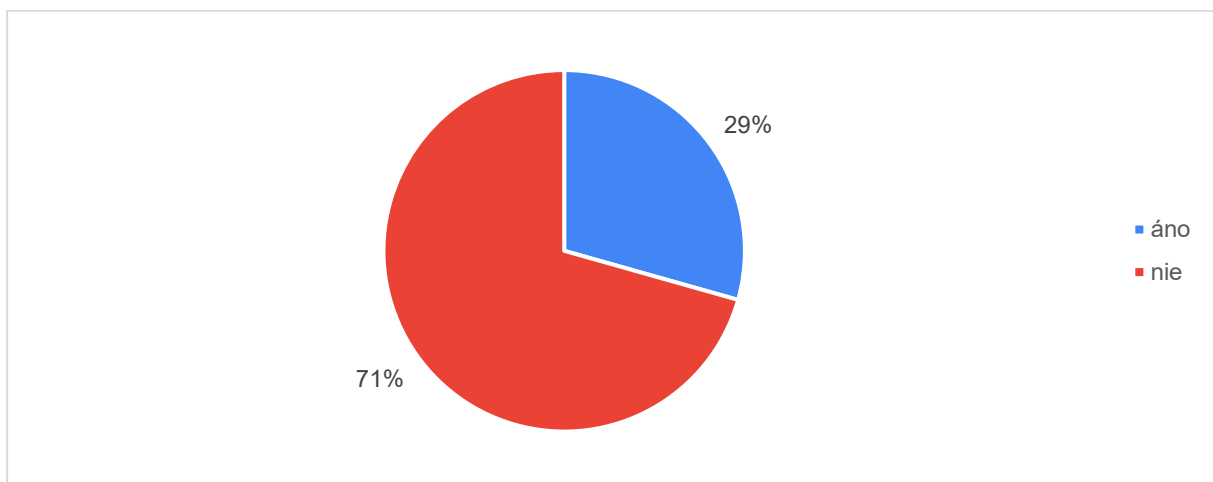
Na otázku „**Máte problém s nájdením voľného parkovacieho miesta pri Vašom bydlisku?**“, odpovedala takmer polovica respondentov, že stále zaparkuje bez problémov. Pre necelú tretinu

respondentov je nájdenie voľného parkovacieho miesta občas problematické. Opakované problémy s parkovaním deklarovalo 7 % respondentov.



Graf 31 Hľadanie parkovania v mieste bydliska

Ďalej sa mohli respondenti vyjadriť, či pociťujú **problémy s parkovaním pri bydlisku v dôsledku parkovania návštevníkov a turistov**. Takmer 71 % respondentov problémy nepociťuje.



Graf 32 Respondenti pociťujúci problémy s parkovaním pri bydlisku v dôsledku parkovania turistov

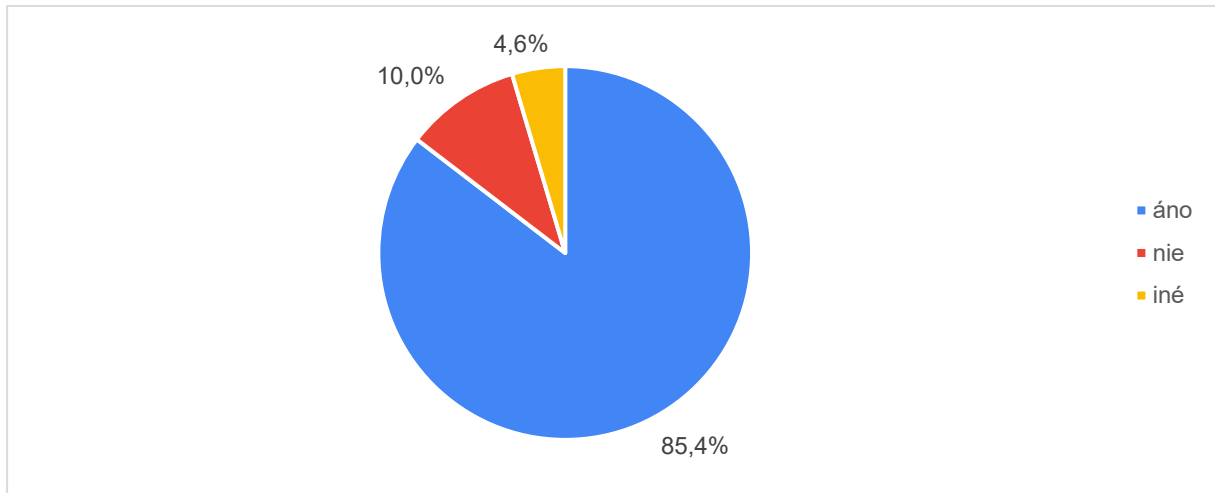
29 % respondentov vyjadrilo, že problémy s parkovaním v dôsledku parkovania návštevníkov a turistov pociťujú, a to v nasledujúcich lokalitách:

- Tatranská Lomnica – pri železničnej stanici a na sídlisku (voľné nespoplatnené miesta)
- Starý Smokovec
- sídlisko Sibír
- Tatranská Polianka
- Štrbské Pleso
- Dolný Smokovec

Respondenti udali ako problémové aj lokality s víkendovými apartmánovými domami, ktoré nedisponujú dostatočnými parkovacími kapacitami, v dôsledku čoho majitelia a návštevníci apartmánov parkujú na sídliskách.

Respondenti udali aj veľké centrá v podhorí – Poprad, Svit, Kežmarok a Spišská Belá, najmä v okolí významných cieľov ako štadióny, akvapark apod., čo však priamo nesúvisí s turistickým ruchom vo Vysokých Tatrách.

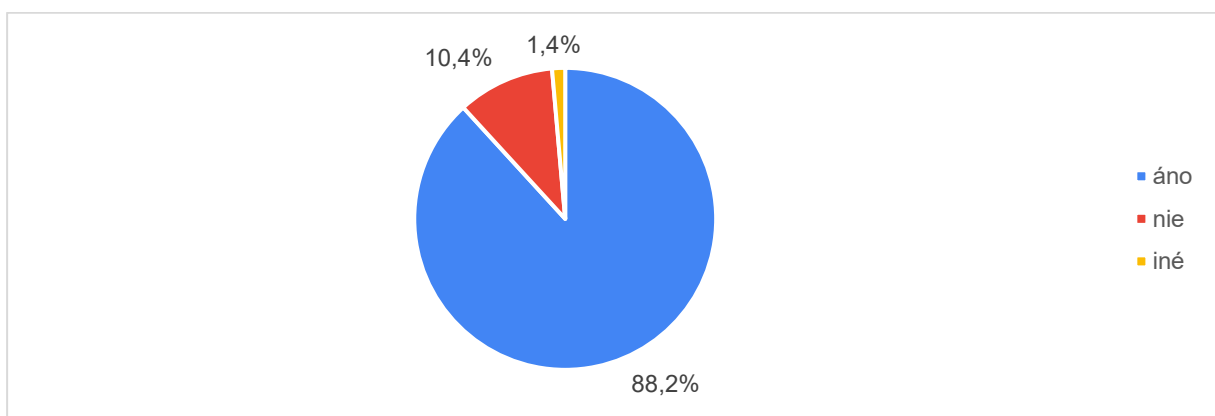
Na otázku „Mali by mať jednodňoví návštevníci povinnosť zaparkovať svoje auto v podhorí a možnosť do národného parku pokračovať dostatočne dimenzovanou ekologickou verejnou dopravou?“ odpovedalo vyše 85 % respondentov kladne, 10 % s takouto možnosťou nesúhlasí.



Graf 33 Názor na povinnosť parkovania automobilu v podhorí na záchytných parkoviskách

V možnosti *iné* sa respondenti prikláňali skôr ku kladnej odpovedi, ale zdôraznili potrebu, aby taký systém spoľahlivo fungoval, verejná doprava disponovala dostatočnou kapacitou a bola schopná realizovať výkony, ktoré dnes rieši individuálna automobilová doprava. Niektorí sa obávajú, že také opatrenie by bolo vnímané skôr ako diskriminácia a akcentujú potrebu návštevníkov motivovať pozitívne, nie reštrikciami. Časť odpovedí zdôrazňovala potrebu regulácie iba počas sezóny, v celoročnej regulácii títo respondenti nevidia zmysel.

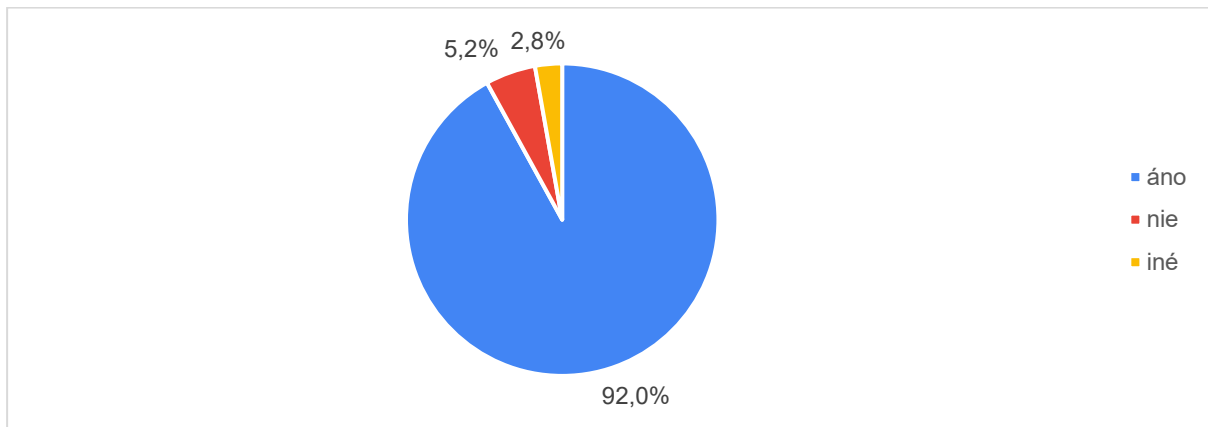
Respondenti mali ďalej možnosť vyjadriť, či **považujú za zmysluplný cieľ odľahčenia horských osád od parkovania jednodňových návštevníkov**. Takmer 90 % respondentov považuje tento cieľ za zmysluplný. V pripomienkach zazneli aj názory, ktoré taký cieľ považujú za zmysluplný za podmienky, že zriaďovanie parkovísk v podhorí výrazne negatívne neovplyvní kvalitu života v podhorí.



Graf 34 Názor na zmysluplnosť cieľa odľahčovať horské osady od parkovania

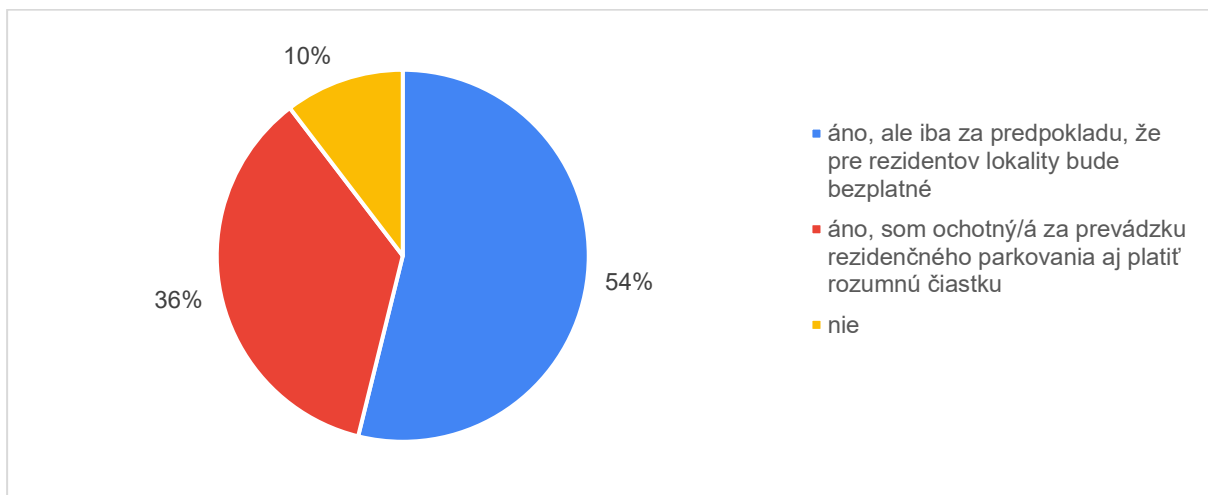
Na otázku „Ste za to, aby sa zdroje z ekologickej parkovacej politiky jednodňovej návštevnosti vracali vašej samospráve a národnému parku?“ odpovedalo kladne až 92 % respondentov. Približne 5 %

respondentov s takým smerovaním zdrojov nesúhlasí. Zvyšní respondenti zdôrazňujú, že zdroje musia byť investované späť do systému pre návratnosť investície a do rozvoja ekologickej parkovacej politiky. Niektorí považujú za dôležité smerovať zdroje iba samosprávam alebo iba národnému parku. Akcentuje sa aj dôležitosť zmysluplného využitia zdrojov.



Graf 35 Názor na smerovanie zdrojov z ekologickej parkovacej politiky jednotňovej návštevnosti samosprávam a národnému parku

Na otázku „Uvítali by ste zavedenie rezidenčného parkovania v sídliskových lokalitách, ktoré bude zvyhodňovať parkujúcich, ktorí majú k danej lokalite pobytový vzťah (napr. trvalý pobyt)?“ odpovedalo kladne takmer 90 % respondentov, avšak menej ako polovica z nich je ochotná za prevádzku rezidenčného parkovania platiť rozumnú čiastku. Zvyšní by rezidenčné parkovanie uvítali iba, ak by bolo pre rezidentov bezplatné.



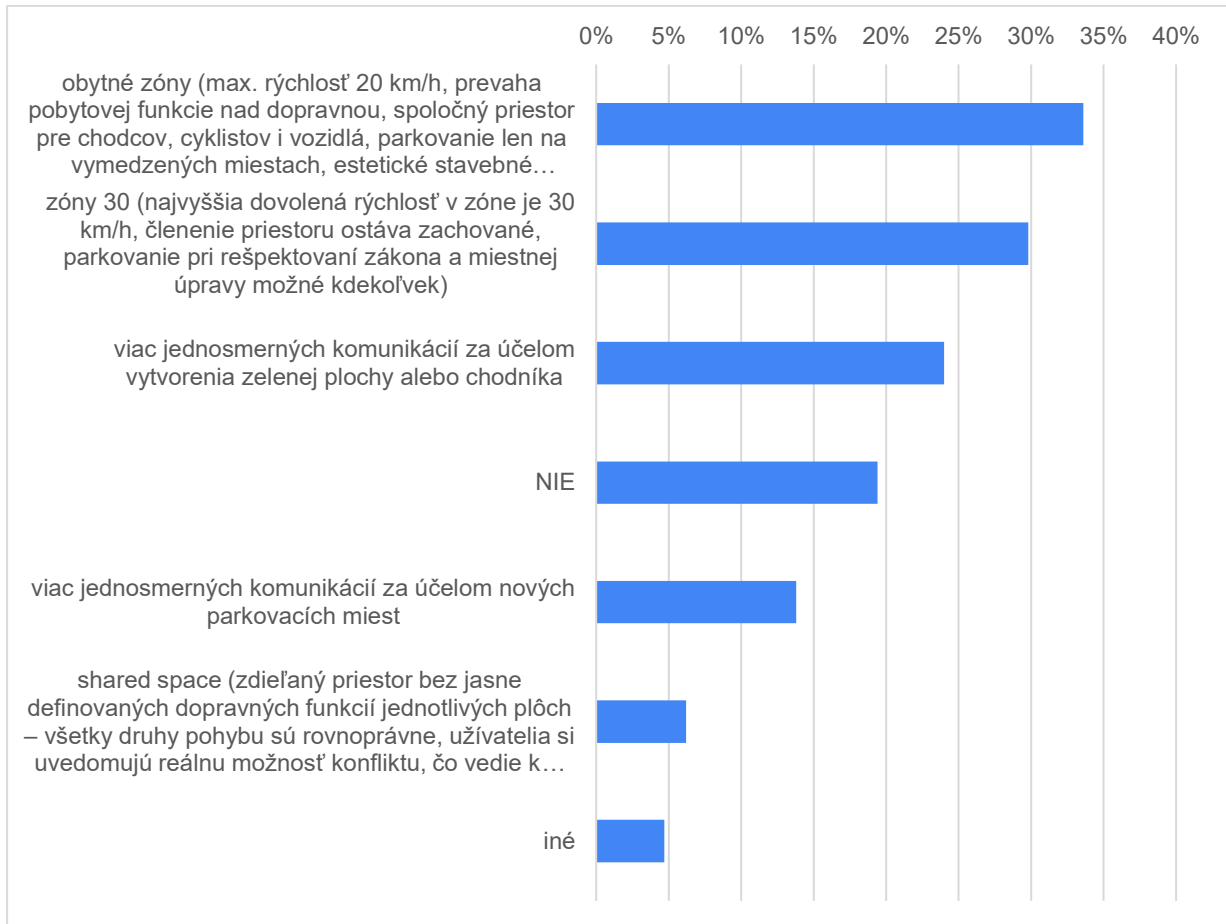
Graf 36 Názor na zavedenie rezidenčného parkovania v sídliskových lokalitách

V otvorenej otázke mali respondenti možnosť formulovať podnety k rezidenčnému parkovaniu, prípadne návrhy na rozvoj parkovacieho systému v regióne Vysoké Tatry. Odpovede zhrňajú nasledujúce body:

- prvé auto rezidenta bezplatné, ďalšie autá spoplatnené
- zrušenie miestnej dane za vlastnú garáž
- potreba vybudovania väčšieho počtu parkovacích miest
- budovanie parkovacích domov
- potreba riešiť parkovacie karty pre zamestnancov v regióne

- potreba riešenia parkovacej karty pre návštevy rezidentov
- vyriešiť potenciálne podvádžanie a obchodovanie s parkovacími kartami pre neoprávnených používateľov
- cenové zvýhodnenie pre nízkopříjmové skupiny a obyvateľov regiónu v parkovacej politike
- možnosť zakúpenia parkovacej karty pre obyvateľov podhoria, respektíve okresu

V poslednej otázke dotazníka boli respondenti dopytovaní, či by **uvítali na území obcí prvky upokojujúcej dopravy**. Odpovede, aké prvky by uvítali, uvádza nasledujúci graf:



Graf 37 Prvky upokojujúcej dopravy vítané respondentmi

V možnosti *iné*, bolo najčastejšie uvedené:

- vytvorenie väčšieho priestoru v prospech chodcov a cyklistov
- vytvorenie chodníkov v prvom rade
- zníženie maximálnej dovolenej rýchlosti na hlavných cestách v blízkosti ubytovacích zariadení
- riešenie parkovania v podhorí upokojí dopravu v horských osadách

Región Vysoké Tatry sa vyznačuje vysokou automobilizáciou obyvateľstva. 92 % respondentov disponuje v domácnosti autom. Vyše polovica z nich (51 %) disponuje jedným autom, takmer 40 % z nich má 2 autá. Takmer 10 % vlastníkov áut (cca 9 % z celkového počtu respondentov) disponuje tromi a viacerými autami. Drvivá väčšina áut je so spaľovacím motorom.

55 % respondentov disponujúcich automobilom ho využíva denne a ďalšia vyše štvrtina niekoľko krát do týždňa.

Za najvýraznejší problém v doprave spojený s návštevnosťou turistov považujú respondenti zápchy a problémy s parkovaním.

Vyššie polovica používateľov áut deklaruje ochotu používať auto menej pri skrátaní intervalov na linkách verejnej dopravy. Štvrtina používateľov sa auta nevzdá za žiadnych okolností.

Rozšíreniu elektromobility bránia vysoké obstarávacie náklady a slabá dostupnosť nabíjajúcich staníc.

Takmer polovica respondentov býva v rodinnom dome s vlastným parkovaním na dvore, necelá tretina býva na sídlisku bez vlastného parkovacieho miesta.

Polovica respondentov zaparkuje v mieste bydliska bez problémov, ďalšia vyššie štvrtina pociťuje občasný problém. Sústavný problém s parkovaním pociťuje iba 7 % respondentov.

Takmer 90 % respondentov víta, aby mali jednodňoví návštevníci povinnosť zaparkovať auto na záchytnom parkovisku podhorí a do územia národného parku sa dopraviť verejnou dopravou. Rovnaký podiel respondentov vníma odľahčenie horských osád od parkovania ako zmysluplný cieľ.

92 % respondentov si myslí, že zdroje z ekologickej parkovacej politiky by sa mali vracieť samosprávam a národnému parku.

90 % respondentov by privítalo zavedenie rezidenčného parkovania v sídliskových lokalitách, takmer dve tretiny z nich však iba za predpokladu, že pre rezidentov by bolo bezplatné.

Najpopulárnejšou formou upokojujúcej dopravy je zavádzanie obytných zón. Významná časť rezidentov (približne tretina) by uvítala zavádzanie jednosmerných komunikácií za účelom vytvorenia chodníka alebo zelenej plochy.

6 Demografia a sociálna štatistika, demografická analýza

Okres Poprad, do ktorého patrí jadrové územie PUM regiónu Vysoké Tatry, patrí medzi výraznejšie osídlený okres v rámci Prešovského kraja, s podielom 12,7 % z celkového počtu obyvateľov kraja. Z hľadiska mestského obyvateľstva dosahuje podiel 59,9 %.

Nasledujúce základné demografické a sociálne štatistiky sa týkajú najmä jadrového územia, ktoré bolo vymedzené pre PUM regiónu Vysoké Tatry, t. j. Štrbské Pleso, Vysoké Tatry, Tatranská Javorina a Ždiar. Niektoré údaje nie sú zo zdrojov Štatistického úradu SR samostatne dostupné pre Štrbské Pleso. Správa Štrbského Plesa prešla k 1. januáru 2008 spod mesta Vysoké Tatry pod obec Štrba. Verejné štatistické databázy však nerozlišujú miestne časti jednotlivých obcí.

Podrobné demografické údaje sú uvedené za celý kraj v dokumente Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja – Fáza A (Zber údajov) a Fáza B (Analytická časť).

6.1 Štatistické údaje

6.1.1 Vývoj počtu obyvateľstva

K 31.12.2021 bol počet obyvateľov v jadrovom území 5 491. Z tejto celkovej hodnoty z hľadiska pohlavnej štruktúry obyvateľstva 2 646 mužov a 2 845 žien. Ženy tvorili 52 % populácie. Index maskulinity (pomer počtu mužov a žien) bol na úrovni 0,930 – t. j. na 1 000 žien pripadlo 930 mužov.

Tabuľka 11 Počet a štruktúra obyvateľov podľa pohlavia v jadrovom území za posledných 10 rokov

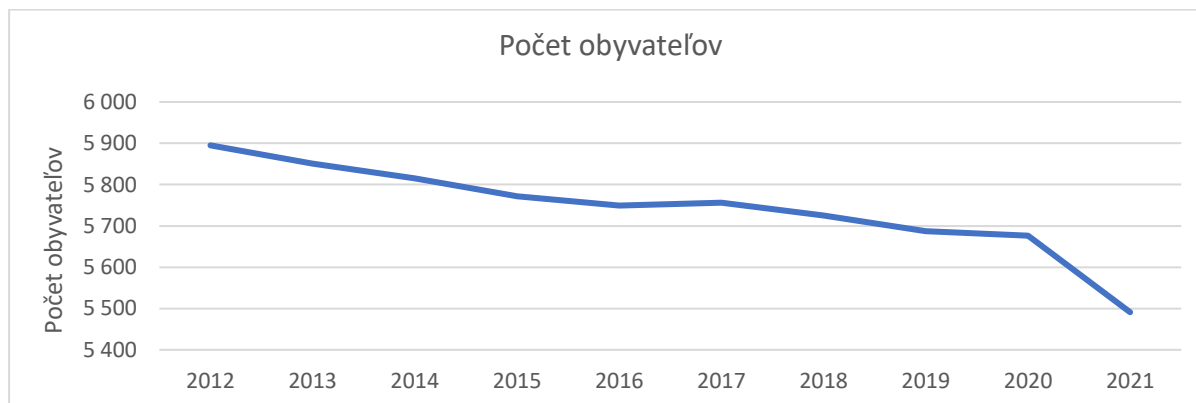
Rok		Štrbské Pleso	Ždiar	Vysoké Tatry	Tatranská Javorina	Spolu za jadrové územie
2021	spolu	96	1 368	3 851	176	5 491
	muži	39	681	1 831	95	2 646
	ženy	57	687	2 020	81	2 845
2020	spolu	99	1 387	4 003	187	5 676
	muži	42	689	1 874	100	2 705
	ženy	57	698	2 129	87	2 971
2019	spolu	102	1 378	4 009	198	5 687
	muži	43	686	1 883	104	2 716
	ženy	59	692	2 126	94	2 971
2018	spolu	100	1 370	4 042	213	5 725
	muži	42	682	1 891	111	2 726
	ženy	58	688	2 151	102	2 999
2017	spolu	99	1 374	4 070	213	5 756
	muži	42	681	1 903	111	2 737
	ženy	57	693	2 167	102	3 019
2016	spolu	99	1 368	4 069	213	5 749
	muži	42	674	1 899	110	2 725
	ženy	57	694	2 170	103	3 024
2015	spolu	99	1 370	4 087	216	5 772

Rok		Štrbské Pleso	Ždiar	Vysoké Tatry	Tatranská Javorina	Spolu za jadrové územie
	muži	42	668	1 911	112	2 733
	ženy	57	702	2 176	104	3 039
2014	spolu	101	1 382	4 113	219	5 815
	muži	41	680	1 918	114	2 753
	ženy	60	702	2 195	105	3 062
2013	spolu	95	1 379	4 158	219	5 851
	muži	40	678	1 936	112	2 766
	ženy	55	701	2 222	107	3 085
2012	spolu	97	1 368	4 203	227	5 895
	muži	42	679	1 962	117	2 800
	ženy	55	689	2 241	110	3 095

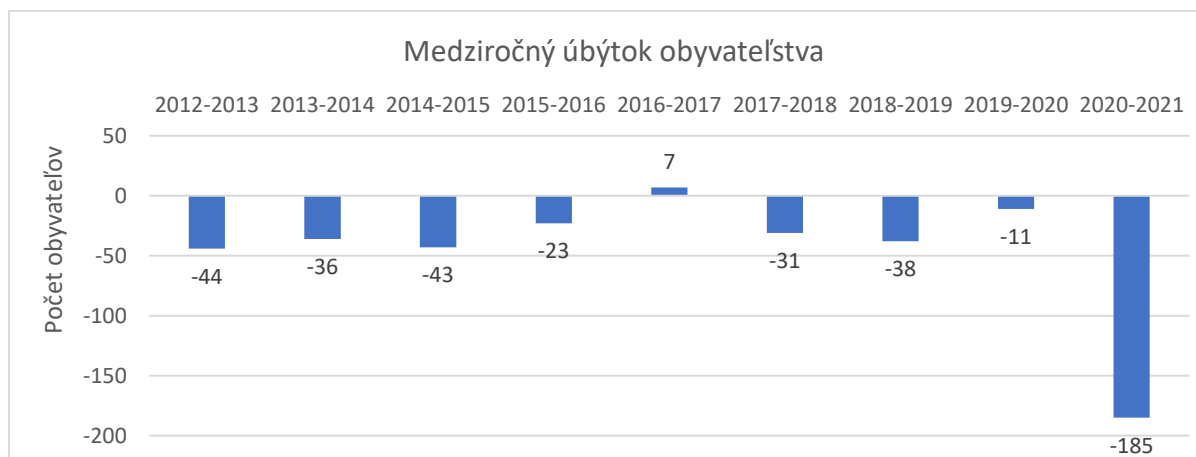
Zdroj: Štatistický úrad SR

6.1.2 Index rastu/poklesu obyvateľstva

Počet obyvateľov každý rok klesá, čo je možné vidieť na nasledujúcom grafe (graf 38), ktorý znázorňuje trend vývoja počtu obyvateľov v riešenom území za posledných 10 rokov. Najviac obyvateľov, 238, ubudlo medzi rokmi 2021 a 2022. Medziročný úbytok obyvateľov graficky zobrazuje graf 39.



Graf 38 Vývoj počtu obyvateľov v riešenom území za posledných 10 rokov



Graf 39 Medziročný úbytok obyvateľov v riešenom území

V nasledujúcej tabuľke je uvedený index rastu obyvateľstva v období 1993 – 2021 v jednotlivých obciach jadrového územia a v okrese Poprad, do ktorého jadrové územie patrí. Index rastu vyjadruje mieru zmeny počtu obyvateľov v porovnávaných obdobiach (uvedené v stĺpcoch). Tabuľka indexu rastu obyvateľstva obsahuje údaje za obec Štrba.

Tabuľka 12 Index rastu obyvateľstva v jednotlivých územných celkoch riešeného územia v rokoch 1993 – 2021

Územie (okres, obec)	2003/1993	2011/2001	2021/2011	2021/1993
Okres Poprad	1,04	1,00	0,99	1,03
Štrba	0,96	0,96	0,94	0,89
Ždiar	0,88	1,04	1,00	0,90
Vysoké Tatry	0,92	0,75	0,91	0,68
Tatranská Javorina	1,13	1,09	0,76	0,87

Zdroj: Štatistický úrad SR

6.1.3 Štruktúra obyvateľstva podľa hlavných vekových skupín

Tabuľka nižšie obsahuje údaje o počte obyvateľov z roku 2021 rozdelených do hlavných vekových skupín. Ide o obyvateľstvo v **predproduktívnom veku** (0 – 14 rokov; vek, v ktorom obyvateľstvo ešte nie je ekonomicky aktívne), **produktívnom veku** (15 – 64 rokov; vek, v ktorom je väčšina obyvateľstva ekonomicky aktívna) a **poproduktívnom veku** (65 rokov a viac (65+); vek, v ktorom väčšina obyvateľstva už nie je ekonomicky aktívna).

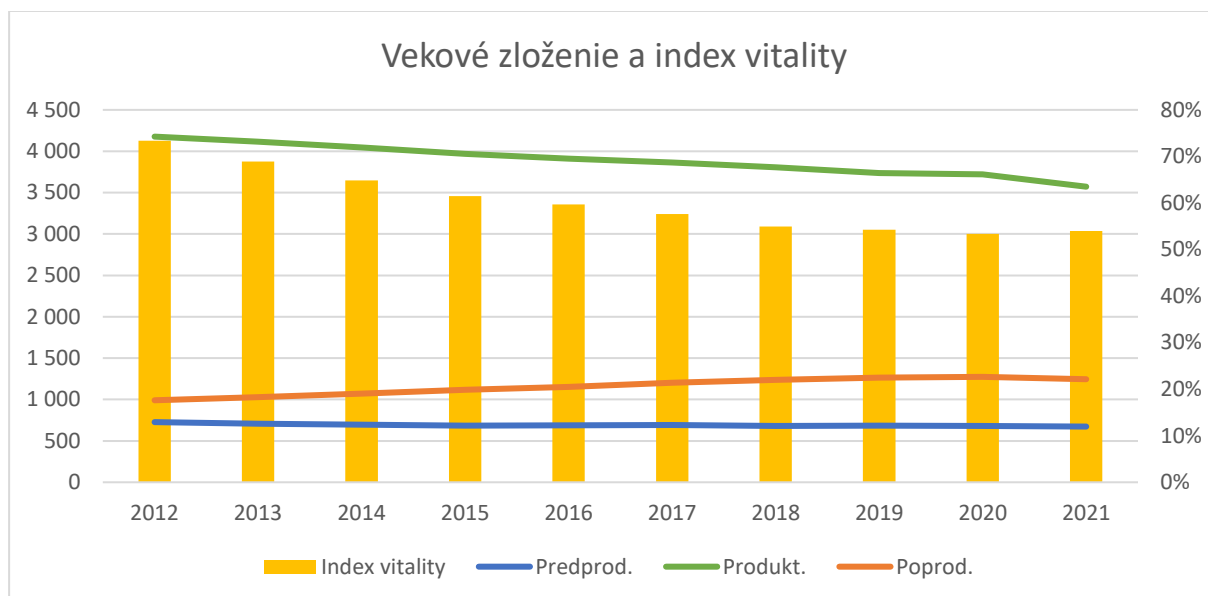
Dôležitou charakteristikou vekového zloženia obyvateľstva je populačné starnutie, ktoré postupne narastá. Tento jav je možné vidieť aj na grafe 40.

Tabuľka 13 Štruktúra obyvateľstva podľa vekových skupín (0-14, 15-64, 65+ rokov) v roku 2021

Obec	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
Štrbské Pleso	5	60	31	5%	63%	32%
Ždiar	211	927	230	15%	68%	17%
Vysoké Tatry	445	2454	952	12%	64%	25%
Tatranská Javorina	12	131	33	7%	74%	19%
SPOLU	673	3572	1246	12%	65%	23%

Zdroj: Štatistický úrad SR

Vývoj počtu obyvateľov v hlavných vekových skupinách v riešenom území za posledných 10 rokov zobrazuje graf 40. Počet obyvateľov v predproduktívnom, produktívnom a poproduktívnom veku znázorňuje čiarový graf – ľavá škála, vývoj indexu vitality v percentách zobrazuje stĺpcový graf – pravá škála. Index vitality vyjadruje pomer počtu obyvateľov v predproduktívnom veku k počtu obyvateľov v poproduktívnom veku vyjadrený v percentách.



Graf 40 Vývoj počtu obyvateľov v hlavných vekových skupinách a index vitality

6.1.4 Indexy vekového zloženia

Index ekonomického zaťaženia – vyjadruje počet osôb v predproduktívnom veku (0 – 14 rokov) a poproduktívnom veku (65+ rokov) pripadajúci na 100 osôb v produktívnom veku (15 – 64 rokov).

Index ekonomickej závislosti mladých ľudí – vyjadruje počet osôb v predproduktívnom veku (0 – 14 rokov) na 100 osôb v produktívnom veku (15 – 64 rokov).

Index ekonomickej závislosti starých ľudí – vyjadruje počet osôb v poproduktívnom veku (65+ rokov) na 100 osôb v produktívnom veku (15 – 64 rokov).

Index starnutia (Savvyho index) – vyjadruje počet osôb v poproduktívnom veku (65+ rokov) pripadajúci na 100 osôb v predproduktívnom veku (0 – 14 rokov).

Mediánový vek (vekový medián, medián veku) – vek, ktorý rozdeľuje populáciu na dve rovnako početné časti (polovicu s nižším a polovicu s vyšším vekom, ako je medián).

Priemerný vek – vážený aritmetický priemer počtu rokov, ktoré prežili príslušníci danej populácie do daného okamihu. Ide o priemerný vek žijúcich obyvateľov.

Nasledujúce tabuľky obsahujú indexy vekového zloženia za jednotlivé obce v jadrovom území (dáta sú za celú obec Štrba, za časť Štrbské Pleso nie sú k dispozícii). Údaje sú k 31.12.2021.

Tabuľka 14 Indexy vekového zloženia v riešenej oblasti

Indexy vekového zloženia	Hodnota
Index ekonomického zaťaženia osôb (Percento)	54,17
Index ekonomickej závislosti mladých ľudí (Percento)	19,81
Index ekonomickej závislosti starých ľudí (Percento)	34,33
Index starnutia (Percento)	173,32
Mediánový / priemerný vek (Rok)	46,20 / 44,79

Zdroj: Štatistický úrad SR

Tabuľka 15 Indexy vekového zloženia pre jednotlivé obce v riešenej oblasti

Indexy vekového zloženia	Štrba	Tatranská Javorina	Vysoké Tatry	Ždiar
Index ekonomického zaťaženia osôb (Percento)	55	34,35	56,93	47,57
Index ekonomickej závislosti mladých ľudí (Percento)	21,08	9,16	18,13	22,76
Index ekonomickej závislosti starých ľudí (Percento)	33,91	25,19	38,79	24,81
Index starnutia (Percento)	160,87	275,00	213,93	109
Podiel osôb v poproduktívnom veku (Percento)	21,88	18,75	24,72	16,81
Podiel osôb v predproduktívnom veku (Percento)	13,60	6,82	11,56	15,42
Podiel osôb v produktívnom veku (Percento)	64,52	74,43	63,72	67,76
Mediánový / Priemerný vek (Rok)	44,90 / 44,40	47,80 / 45,18	47,50 / 46,67	40,40 / 40,77

Zdroj: Štatistický úrad SR

6.1.5 Národnosť

Nasledujúca tabuľka obsahuje prehľad podielu národností obyvateľov v jednotlivých obciach v jadrovom území (dáta sú za celú obec Štrba, za časť Štrbské Pleso nie sú k dispozícii). Údaje sú k 1.1.2021.

Tabuľka 16 Podiel národnosti v jednotlivých obciach v riešenej oblasti

Národnosť	Štrba	Tatranská Javorina	Vysoké Tatry	Ždiar
slovenská	94,76%	95,48%	89,34%	97,02%
maďarská	0,26%	0,00%	0,36%	0,00%
rómska	1,52%	0,00%	0,08%	0,00%
rusínska	0,00%	0,00%	0,15%	0,07%
česká	0,88%	0,00%	1,59%	0,51%
poľská	0,06%	1,69%	0,26%	0,87%
nezistená	2,17%	2,82%	7,51%	0,95%
iná	0,35%	0,01%	0,71%	0,58%

Zdroj: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021

6.1.6 Vzdelávanie

Nasledujúca tabuľka obsahuje prehľad podielu jednotlivých typov vzdelania obyvateľov v jednotlivých obciach v jadrovom území (dáta sú za celú obec Štrba, za časť Štrbské Pleso nie sú k dispozícii). Údaje sú k 1.1.2021.

Tabuľka 17 Podiel obyvateľov s jednotlivými typmi ukončeného vzdelania v jednotlivých obciach v riešenej oblasti

Ukončené vzdelanie	Štrba	Tatranská Javorina	Vysoké Tatry	Ždiar
bez ukončeného vzdelania (osoby 0-14 rokov)	9,19%	5,65%	7,97%	10,63%
bez vzdelania (osoby vo veku 15 rokov a viac)	0,18%	0,00%	0,08%	0,44%
základné vzdelanie	16,13%	12,43%	9,89%	16,23%
stredné odborné (učňovské) vzdelanie (bez maturity)	20,09%	24,86%	15,79%	24,16%
úplné stredné vzdelanie (s maturitou)	29,49%	29,94%	27,30%	28,31%
vyššie odborné vzdelanie	5,51%	5,65%	7,13%	4,66%
vysokoškolské vzdelanie	16,37%	19,21%	27,04%	13,83%
<i>nezistené</i>	3,04%	2,26%	4,80%	1,74%

Zdroj: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021

6.1.7 Ekonomická aktivita

Nasledujúca tabuľka obsahuje prehľad podielov ekonomickej aktivity obyvateľov v jednotlivých obciach v jadrovom území (dáta sú za celú obec Štrba, za časť Štrbské Pleso nie sú k dispozícii). Údaje sú k 1.1.2021.

Tabuľka 18 Podiel typov ekonomickej aktivity obyvateľov v jednotlivých obciach v riešenej oblasti

Ekonomická aktivita	Štrba	Tatranská Javorina	Vysoké Tatry	Ždiar
pracujúci (okrem dôchodcov)	40,71%	45,79%	40,02%	40,83%
pracujúci dôchodca	7,82%	9,04%	8,77%	4,80%
osoba na materskej dovolenke	0,23%	0,00%	0,26%	0,36%
osoba na rodičovskej dovolenke	0,82%	0,56%	0,92%	1,02%
nezamestnaný	3,54%	5,08%	3,56%	3,57%
dieťa do začatia povinnej školskej dochádzky	6,15%	3,95%	5,05%	6,19%
žiak základnej školy	7,41%	6,21%	6,97%	9,90%
žiak strednej školy	1,90%	3,95%	2,72%	4,95%
študent vysokej školy	1,67%	1,69%	1,44%	2,33%
osoba v domácnosti	5,59%	5,65%	3,92%	4,51%
dôchodca	22,34%	18,08%	23,58%	20,23%
príjemca kapitálových príjmov	0,09%	0,00%	0,13%	0,29%
<i>nezistené</i>	1,70%	0,00%	2,56%	0,95%
<i>iné</i>	0,03%	0,00%	0,10%	0,07%

Zdroj: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021

6.2 Demografická analýza

V jadrovom území žilo ku koncu roka 2021 5491 obyvateľov. Najviac obyvateľov v rámci jadrového územia žije v meste Vysoké Tatry (70 %), ktoré je svojou rozlohou 360 km² druhé najväčšie mesto na Slovensku, hoci počtom obyvateľov patrí medzi tie najmenšie (129. miesto). Počet obyvateľov každý rok klesá, čoho dôsledkom je aj populačné starnutie, ktoré sa postupne zrýchľuje. Dôsledkom zhoršenia vekovej štruktúry obyvateľstva a následného starnutia populácie je aj pokles reprodukčných schopností populácie, klesajúci index vitality a rast ekonomického zaťaženia.

So zvyšujúcim sa podielom poproduktívnej časti obyvateľstva rastie aj *priemerný vek* obyvateľstva, ktorý v jadrovej oblasti dosiahol v roku 2021 *45 rokov*, čo je o 6 rokov viac ako v Prešovskom kraji (39 rokov) a o 3,5 roka viac ako celoslovenský priemer (41,5 roka).

V rámci obcí jadrového územia je najstaršie obyvateľstvo vo Vysokých Tatrách, keďže tam žije aj najviac obyvateľov. Dôvodom zhoršujúcej sa vekovej štruktúry obyvateľstva je najmä odchod obyvateľstva v produktívnom veku do iných okresov Slovenska za lepšími pracovnými podmienkami, s čím súvisí zhoršovanie vekovej skladby obyvateľstva a jej reprodukčnej funkcie.

V jadrovej oblasti prevažuje slovenská národnosť a najväčší podiel obyvateľov má ukončené úplné stredné vzdelanie (s maturitou). V rámci ekonomickej aktivity je v jadrovom území najväčší podiel skupiny *pracujúci, dôchodcovia, pracujúci dôchodcovia a osoba v domácnosti*.

Počet zamestnancov žijúcich v samotnom jadrovom území a pracujúcich v službách, ktoré sú v regióne dominantným sektorom, postupne klesá. Títo ľudia sa presúvajú viac do podhoria na predmestia veľkých miest a do vzdialenejších obcí a následne denne dochádzajú do jadrového územia do zamestnania. Jadrové územie sa taktiež stáva oblasťou s veľkým počtom neobývaných bytových jednotiek a víkendových, rekreačných bytov a apartmánov bonitnejších vlastníkov.

Tieto javy majú výrazný dopad na kvalitu života obyvateľov, či už z hľadiska zvyšovania cien a zdražovania života, alebo z hľadiska zmien dopravných vzťahov v území a nových potrieb, ktorým nie je zatiaľ prispôsobený dopravný systém regiónu. Zvyšuje sa dopyt po doprave z vonkajších oblastí regiónu, zvyšuje sa dopyt po parkovacích kapacitách návštevníkov, bonitnejšia klientela preferuje individuálnu automobilovú dopravu, klesá počet cestujúcich vo verejnej doprave a rozvíjajú sa nové segmenty služieb cestovného ruchu, ktoré nie sú nevyhnutné spojené s relaxáciou v prírode, kúpeľníctvom či horskou turistikou.

7 Ochrana prírody a klimatických podmienok

Hoci téma ochrany prírody zdanlivo nie je v priamom súvisi s problematikou Plánu udržateľnej mobility územia, región Vysoké Tatry z podstatnej časti leží v Tatranskom národnom parku a ďalších územiach v rôznom stupni ochrany prírody, v ochranných pásmach takých území a zároveň je región lokalitou uznaných klimatických podmienok vhodných na liečenie, ktorých ochrana je dôležitá pre kúpeľný rozmer návštevnosti. Infraštruktúra dopravného systému je z pohľadu prírody cudzím prvkom vnášajúcim do územia negatívne dopady zvýšenej hlučnosti, prašnosti a imisíí motorovej dopravy. Prítomnosť národného parku má tiež mnohé praktické dopady na možnosti legálneho pohybu v území. Konceptia rozvoja dopravného systému na najbližšie desaťročia preto musí obzvlášť citlivo sledovať záujmy ochrany prírody a klimatických podmienok vhodných na liečenie tak, aby sa minimalizovali negatívne vplyvy na životné prostredie. Navrhované zmeny v rozvoji dopravného systému vnútri alebo v blízkosti chránených území budú vyžadovať záväzné stanoviská orgánov ochrany prírody, ktoré sú dotknutými orgánmi v rôznych konaniach. Z uvedených dôvodov je potrebné rozobrať problematiku ochrany prírody a klimatických podmienok vhodných na liečenie a ich dopad na mobilitu v regióne.

7.1 Legislatíva

Ochrana prírody sa v Slovenskej republike riadi zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Ochrana prírody predstavuje podľa zákonnej definície starostlivosť štátu, právnických osôb a fyzických osôb o voľne rastúce rastliny, voľne žijúce živočíchy a ich spoločenstvá, prírodné biotopy, ekosystémy, nerasty, skameneliny, geologické a geomorfologické útvary, ako aj starostlivosť o charakteristický vzhľad a využívanie krajiny. Realizuje sa najmä obmedzovaním a usmerňovaním zásahov do prírody a krajiny vrátane ochrany prírodných procesov, podporou a spoluprácou s vlastníkmi, správcami a užívateľmi pozemkov, ako aj spoluprácou s orgánmi štátnej správy, obcami, samosprávnymi krajmi, štátnymi odbornými organizáciami, vedeckými inštitúciami a mimovládnyimi organizáciami, ktorých predmetom činnosti je ochrana prírody a krajiny. Ďalšími legislatívnymi dokumentmi, ktorými sa riadi ochrana prírody na území SR, sú:

- vykonávacía vyhláška MŽP SR č. 23/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. a ďalšie vyhlášky MŽP SR (o vyhlásených chránených území, ochrane rastlín a živočíchov, odstraňovaní invázných nepôvodných druhov apod.)
- zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (zákon EIA)
- zákon č. 150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov.

Ochrana klimatických podmienok vhodných na liečenie sa v Slovenskej republike riadi zákonom č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách. Zákon podrobne popisuje proces uznania klimatických podmienok vhodných na liečenie, monitorovanie klimatických ukazovateľov a kvality ovzdušia a taktiež ochranu klimatických podmienok. Tieto procesy ďalej spodrobňuje a upravuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 87/2006 Z. z. o požiadavkách na klimatické podmienky vhodné na liečenie a o rozsahu a podmienkach ich monitorovania. Vyhláška definuje hodnoty klimatických ukazovateľov, ktoré musia byť dodržané pre udržanie statusu vhodných klimatických podmienok. Ďalším právnym predpisom na úseku ochrany zákonom uznaných klimatických podmienok vhodných na liečenie je nariadenie vlády SR č. 446/2006 Štatút kúpeľného miesta Vysoké Tatry, prostredníctvom ktorého vo Vysokých Tatrách môžu byť len také stavby, ktoré nenarušujú zdravé životné prostredie, najmä klimatické. Lesný porast sa udržiava ako rehabilitačný a respiračný priestor nadväzujúci na kúpeľné územie.

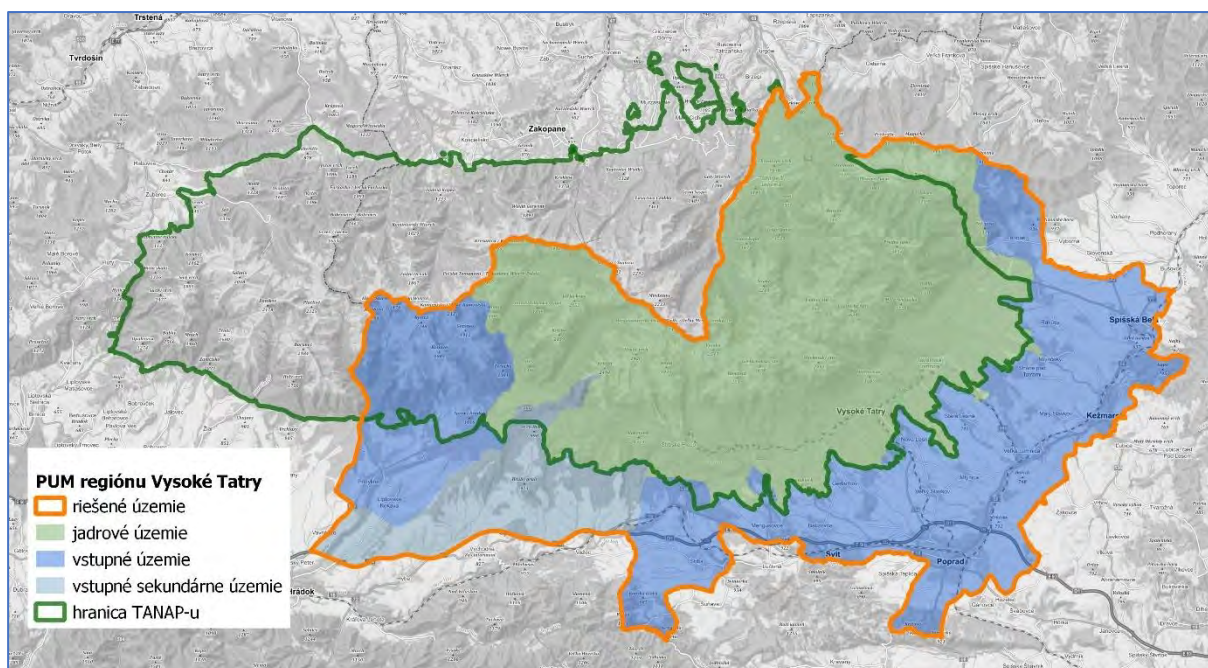
7.2 Stupne ochrany prírody, chránené územia, ochranné pásma

Územná ochrana prírody a krajiny predstavuje ochranu prírody na území Slovenskej republiky alebo jeho časti. Pre územnú ochranu je ustanovených 5 (I. – V.) stupňov ochrany, ktoré podrobne definujú rozsah obmedzení pobytu, pohybu a vykonávaných činností platných pre územie ležiace v tom-ktorom stupni. Rozsah obmedzení sa zväčšuje so zvyšujúcim sa stupňom ochrany.

Na území Slovenskej republiky všeobecne platí I. stupeň ochrany prírody, v rámci ktorého sa uplatňujú všeobecné ustanovenia o ochrane prírody a krajiny. Lokality s výskytom biotopov európskeho, národného alebo iného významu možno vyhlásiť za chránené územia s vyšším stupňom ochrany, teda s väčšími obmedzeniami pobytu, pohybu a vykonávaných činností. Typy chránených území a možný stupeň ochrany v nich platný uvádza tabuľka nižšie.

Tabuľka 19 Typy chránených území a platný stupeň ochrany prírody

Typ územia	Stupeň ochrany prírody
územie SR všeobecne	I. stupeň
chránená krajinná oblasť (CHKO)	II. stupeň
národný park (NP)	III. stupeň
prírodný park	II. alebo III. stupeň
chránený areál	III., IV. alebo V. stupeň
prírodná rezervácia, národná prírodná rezervácia	IV. alebo V. stupeň
prírodná pamiatka, národná prírodná pamiatka	IV. alebo V. stupeň
chránený krajinný prvok	III., IV. alebo V. stupeň
chránené vtáčie územie	rôzny
obecné chránené územie	vyhlasuje obec, obmedzenia dané príslušným VZN



Obrázok 9 Tatranský národný park a územie regiónu Vysoké Tatry

Jadrové územie regiónu Vysoké Tatry, v ktorom budú navrhované opatrenia pre rozvoj dopravného systému, leží na území Tatranského národného parku s III. stupňom ochrany prírody. V rámci územia TANAP-u sú lokality, kde je zavedený nižší aj vyšší stupeň ochrany. Vstupné územie regiónu Vysoké Tatry leží sčasti v ochrannom pásme národného parku s II. stupňom ochrany prírody (s výnimkou Podbanského (časti obce Pribylina), ktoré leží ešte v národnom parku s III. stupňom ochrany). Obrázok 9 zobrazuje priebeh hranice Tatranského národného parku (vrátane jeho časti v Západných Tatrách a na území Poľska) voči riešenému územiu regiónu Vysoké Tatry. Chránené územia väčšieho aj menšieho rozsahu majú spravidla vyhlásené tzv. ochranné pásma. V ochrannom pásme chráneného územia platí stupeň ochrany o jeden stupeň nižší, než platí v chránenom území, pri ktorom je dané ochranné pásma vyhlásené.

7.3 Klimatické podmienky, ochranné pásma

V zmysle vyhlášky MZ SR č. 87/2006 Z. z. klimatické podmienky vhodné na liečenie možno uznať, ak vonkajšie klimatické ukazovatele a kvalita ovzdušia spĺňajú definované požiadavky relatívneho času trvania slnečného svitu, teplotného zaťaženia, relatívnej vlhkosti vzduchu, ekvivalentnej teploty vzduchu, požiadavky na počet dní s hmlou a požiadavky na kvalitu ovzdušia. S dopravou súvisia najmä požiadavky na kvalitu ovzdušia. Pre udržanie statusu klimatických podmienok vhodných na liečenie musí ovzdušie spĺňať nasledujúce kvalitatívne požiadavky:

- priemerná hodnota koncentrácie tuhých častíc (PM 10) nepresahuje $50 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 24 hodín, pričom PM10 sa nesmie presiahnuť viac ako 10-krát za kalendárny rok, a $30 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za kalendárny rok a priemerná hodnota koncentrácie tuhých častíc (PM 2,5) nepresahuje $20 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za kalendárny rok,
- priemerná hodnota koncentrácie oxidu siričitého nepresahuje $50 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 24 hodín a $200 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 30 minút,
- priemerná hodnota koncentrácie oxidov dusíka nepresahuje $50 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 24 hodín a $100 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 30 minút,
- priemerná hodnota koncentrácie oxidu uhoľnatého nepresahuje $1\,000 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 24 hodín a $2\,000 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za 30 minút,
- priemerná ročná koncentrácia olova v aerosóle nepresahuje $0,1 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$,
- priemerná ročná koncentrácia benzénu nepresahuje $2,5 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ za kalendárny rok,
- priemerná ročná koncentrácia kadmia v aerosóle nepresahuje $0,0025 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$,
- priemerná denná 8-hodinová koncentrácia prízemného ozónu nepresahuje $120 \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$, pričom sa táto hodnota nesmie presiahnuť viac ako 25 dní za kalendárny rok, v priemere za tri roky,
- pachové látky, ktoré netvoria súčasť prírodných liečivých vôd, nie sú v koncentráciách znepríjemňujúcich život obyvateľstvu.

Monitorovanie ukazovateľov klimatických podmienok vhodných na liečenie sa vykonáva v mieste alebo v prírodnom podzemnom priestore, kde sú uznané klimatické podmienky vhodné na liečenie, a to na meteorologickej stanici a na stanici na meranie kvality ovzdušia a meracou technikou. V regióne Vysoké Tatry sa nachádzajú lokálne meracie stanice monitorujúce vybrané zložky klímy vo všetkých uznaných tatranských prírodných liečebných kúpeľov uvedených v Štatúte kúpeľného miesta Vysoké Tatry a meracia stanica SHMÚ nachádzajúca sa pri Astronomickom ústave SAV v Starej Lesnej.

Na ochranu klimatických podmienok vhodných na liečenie sa môže určiť ochranné pásma, kde je zakázané vykonávať všetky činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť klimatické ukazovatele a kvalitu ovzdušia. Ochranné pásma klimatických podmienok sa vyhlasuje vyhláškou Ministerstva zdravotníctva SR.

7.4 Inštitucionálne zastrešenie ochrany prírody a klimatických podmienok

7.4.1 Orgány ochrany prírody

Štátnu správu vo veciach ochrany prírody a krajiny vykonávajú orgány ochrany prírody. Každý z orgánov ochrany prírody má zákonom jasne vymedzené úlohy a činnosti, ktoré musí vykonávať pri správe územia. Orgánmi ochrany prírody sú nasledujúce inštitúcie:

- Ministerstvo životného prostredia a jeho zriadené organizácie:
 - Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
 - Správa národného parku
 - Slovenská inšpekcia životného prostredia
- Okresný úrad v sídle kraja
- Okresný úrad
- Obec

Ministerstvo životného prostredia je najvyšším orgánom ochrany prírody, jeho hlavná úloha je riadenie a kontrola výkonu štátnej správy vo veciach ochrany prírody a krajiny a nastavenie smerovania tejto činnosti. Taktiež plní funkciu hlavného štátneho dozoru. V samotnom území pôsobí najmä prostredníctvom svojich zriadených organizácií. Štátna ochrana prírody SR a Správy národného parku sú odborné organizácie zabezpečujúce úlohy na úseku ochrany prírody a krajiny so zákonne definovanými úlohami, vykonávanými činnosťami a právomocami v území. Slovenská inšpekcia životného prostredia je orgán, ktorého prostredníctvom MŽP vykonáva štátny dozor.

Okresný úrad v sídle kraja je okrem iných činností dotknutým orgánom vydávajúcim záväzné stanoviská, pokiaľ ide o schvaľovanie alebo zmenu územnoplánovacej dokumentácie, vydávanie územného rozhodnutia či vydávanie stavebného povolenia na stavby a ich zmeny v územiach s III. až V. stupňom ochrany prírody.

Okresný úrad je okrem iných činností dotknutým orgánom vydávajúcim záväzné stanoviská, pokiaľ ide o schvaľovanie alebo zmenu územnoplánovacej dokumentácie, vydávanie územného rozhodnutia či vydávanie stavebného povolenia na stavby a ich zmeny v územiach s I. a II. stupňom ochrany prírody.

Obec vykonáva na úseku ochrany prírody a krajiny štátnu správu vo veciach týkajúcich sa najmä ochrany drevín a zelene, pravidiel výrubu v zastavanom území obce apod. Pokiaľ ide o schvaľovanie alebo zmenu územnoplánovacej dokumentácie, vydávanie územného rozhodnutia či vydávanie stavebného povolenia na stavby, obec nie je dotknutým orgánom na úseku ochrany prírody.

7.4.2 Inštitúcie ochrany klimatických podmienok

Správu a konanie vo veciach uznávania klimatických podmienok vhodných na liečenie a ich ochranu vykonávajú nasledujúce inštitúcie:

- Ministerstvo zdravotníctva SR a jeho zriadená organizácia:
 - Inšpektorát kúpeľov a žriediel MZ SR a jeho Štátna kúpeľná komisia
- delegovane tiež Asociácia slovenských kúpeľov

Rozhodnutia o uznaní klimatických podmienok vhodných na liečenie sa doručujú účastníkom konania a ďalším inštitúciám – obci, stavebnému úradu, orgánu územného plánovania a Ministerstvám dopravy a výstavby, životného prostredia a hospodárstva. Bez súhlasu Inšpektorátu kúpeľov žriediel MZ SR nie je možné rozhodovať na úseku územného a stavebného konania.

7.5 Ochrana prírody v riešenom území

V roku 1949 bol so vznikom Tatranského národného parku zavedený integrovaný model starostlivosti o územie. Správa aj ochrana územia bola v kompetencii dočasného a od roku 1952 oficiálneho výkonného orgánu pre veci Tatranského národného parku – Správy TANAP-u so sídlom v Tatranskej Lomnici. Pri riešení dôležitých otázok týkajúcich sa správy územia sekundoval Správe TANAP-u tzv. Poradný zbor pre veci TANAP-u, zložený z odborníkov v oblasti geológie, hydroológie, botaniky či zoológie, ako aj zástupcov vtedajších zriaďovateľských povereníctiev (miestna obdoba dnešných ministerstiev), vtedajšieho Slovenského plánovacieho úradu a podľa potreby i ďalších expertov. Po zmene režimu v roku 1989 bola v roku 1995 s nadobudnutím účinnosti nového zákona o ochrane prírody a krajiny jednotná správa územia zrušená. Kompetencie zrušenej Správy TANAP-u prevzala nová organizácia Ministerstva pôdohospodárstva SR – Štátne lesy TANAP-u, ktorá však už nespravovala všetky pozemky v národnom parku, pretože sa približne polovica územia vrátila do súkromného vlastníctva. Štátne lesy TANAP-u tak plnili činnosti v oblasti starostlivosti o lesné ekosystémy v Tatranskom a Pieninskom národnom parku. V roku 1996 vznikla nová Správa TANAP-u pod gesciou MŽP SR, tá zastrešovala iba ochranu prírody ako organizačná zložka Štátnej ochrany prírody SR. Tieto dve organizácie fungovali na území TANAP-u až do reformy národných parkov paralelne.

V roku 2022 bol novelizovaný zákon o ochrane prírody a krajiny ako súčasť komplexnej reformy národných parkov. Do 30. marca 2022 spadali úlohy v ochrane prírody do pôsobnosti Štátnej ochrany prírody SR. Od 31. marca 2022 prešli úlohy ŠOP SR do gescie novozriadených Správ národných parkov, ktorým boli pridelené územia pôsobnosti. V Tatrách bola rámci reformy zlúčená organizácia Štátne lesy TANAP-u s novovzniknutou Správou TANAP-u, čím celá správa Tatranského národného parku (ako aj ostatných národných parkov) prešla do gescie Ministerstva životného prostredia SR. Nová Správa TANAP-u (ako aj novovzniknuté správy ostatných národných parkov na území Slovenska) už nie je zložkou ŠOP SR, ale je samostatnou odbornou organizáciou s pôsobnosťou na území Tatranského národného parku a jeho ochranného pásma. Nové rozdelenie územnej pôsobnosti orgánov ochrany prírody zobrazuje mapa na nasledujúcom obrázku:



Obrázok 10 Mapa pôsobnosti orgánov ochrany prírody

Z obrázka je zrejmé, že na územiach jednotlivých národných parkov pôsobia novovzniknuté jednotlivé Správy národných parkov (červená). Štátna ochrana prírody SR zostala pôsobiť na zvyšnom území cez Správy chránených krajinných oblastí a Regionálne centrá ochrany prírody (fialová).

Mnohé rozhodovacie kompetencie, najmä v oblasti územného plánovania či územného konania a vydávania stavebných povolení, však neboli novovzniknutým správam národných parkov prisúdené a ostali v gescii Okresných úradov. Jednotlivé správy v týchto otázkach zastávajú iba pozíciu poradných orgánov. Dôsledkom tohto stavu je, že národné parky tak prakticky nemajú možnosť komplexne rozhodovať o diani vo svojom území a správa územia naďalej ostáva rozčlenená medzi viaceré inštitúcie. V prípade Tatranského národného parku, ktorý leží na území Prešovského a Žilinského kraja, vykonávajú agendu územného plánovania a územných konaní:

- v Prešovskom kraji:
 - Okresný úrad v Prešove, odbor starostlivosti o ŽP (územie v III. až V. stupni).
 - Okresný úrad v Poprade, odbor starostlivosti o ŽP (územie v I. a II. stupni),
- v Žilinskom kraji:
 - Okresný úrad v Žiline, odbor starostlivosti o ŽP (územie v III. až V. stupni),
 - Okresný úrad v Liptovskom Mikuláši, odbor starostlivosti o ŽP (územie v I. a II. stupni),
 - Okresný úrad v Tvrdošíne, odbor ŽP (územie v I. a II. stupni).

7.6 Zonácia Tatranského národného parku

Zonácia Tatranského národného parku predstavuje spolu s Návštevným poriadkom dvojicu základných dokumentov, ktoré regulujú správanie sa právnických aj fyzických osôb, miestnych ako aj návštevníkov na území TANAP. V okamihu spracovania tohto dokumentu sa zonácia TANAP spracúva a pripravuje na schválenie, čo je ale ešte beh na dlhú trať vzhľadom na to, že Ministerstvo životného prostredia chce prioritne riešiť a schvaľovať zonácie troch iných národných parkov (Muránska planina, Veľká Fatra a Poloniny).

Zonácia stanoví stupeň ochrany všetkých častí dotknutého územia (teda v samotnom národnom parku aj v jeho ochrannom pásme). Podľa stupňov ochrany Návštevný poriadok určuje, aké aktivity sa môžu v území s daným stupňom ochrany uskutočňovať.

7.7 Pohyb v Tatranskom národnom parku

7.7.1 Pravidlá pohybu

7.7.1.1 Legislatívne obmedzenia pohybu

Pravidlá pohybu v národnom parku všeobecne definuje Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Na území ochranného pásma národného parku platí II. stupeň ochrany, na území samotného národného parku platí minimálne III. stupeň ochrany, vo vybraných lokalitách národného parku (najmä národné prírodné rezervácie) platí IV. a V. stupeň ochrany. Pravidlá pohybu chránených územiach podľa jednotlivých stupňov ochrany prírody sú prehľadne spracované v tabuľke nižšie:

Tabuľka 20 Pravidlá pohybu v územiach s II. až V. stupňom ochrany prírody

Územie	Ochranné pásmo TANAP	Tatranský národný park		
		III.	IV.	V.
Stupeň ochrany				
Pohyb za hranicami zastavaného územia obce:	II.	III.	IV.	V.
jazda s motorovým vozidlom, snežným skútrum a záprahovým vozidlom	✓ diaľnice, cesty, miestne cesty			
jazda na bicykli, kolobežke, samovyvažovacom vozidle	✓ cesty, miestne cesty ✓ účelové cesty ✓ vyznačené cyklotrasy	✓ cesty, miestne cesty ✓ vyznačené cyklotrasy		
peší pohyb v teréne	✓ dovolené	✓ iba vyznačené turistické a náučné chodníky		
jazda na koni	✓ dovolené	✗ zakázané	✗ zakázané	✗ zakázané
lyžovanie, skialpinizmus	✓ dovolené	✗ zakázané	✗ zakázané	✗ zakázané
horolezecký a skalolezecký výstup	✓ dovolené	✗ zakázané	✗ zakázané	✗ zakázané
voľné pustenie psa	✓ dovolené	✓ dovolené	✗ zakázané	✗ zakázané

Zastavaným územím obce sa rozumie intravilán. Hranice zastavaného územia, teda súvisle zastavaného územia alebo územia určeného na zastavanie, ustanovujú územné plány jednotlivých obcí v zmysle Zákona č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní.

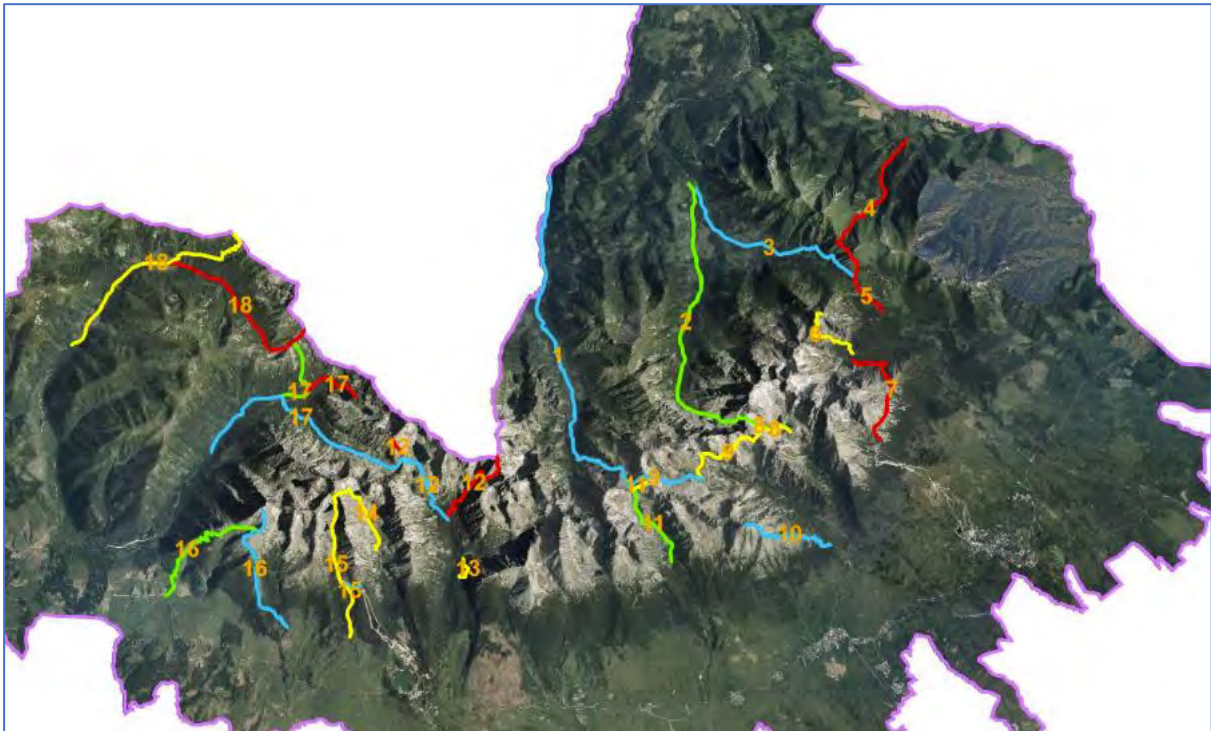
7.7.1.2 Návštevný poriadok TANAP-u

Zákon o ochrane prírody umožňuje Okresným úradom v sídle kraja ďalej špecifikovať pravidlá pohybu a sprísňovať alebo zmierňovať zákazy niektorých typov pohybu v národnom parku vo vybraných lokalitách, a to buď prostredníctvom uverejnenia návštevného poriadku národného parku a jeho ochranného pásma, alebo uverejnením zoznamu vyhradených miest na svojej úradnej tabuli.

Návštevný poriadok Tatranského národného parku je v čase spracúvania PUM RVT v procese tvorby, preto nie je možné v plnej miere citovať jeho úpravy týkajúce sa pravidiel pohybu. K dispozícii však je **Zoznam vyhradených miest v Tatranskom národnom parku** spracovaný a vydaný Okresnými úradmi v sídle krajov (Prešov a Žilina) v roku 2017. Zoznam obsahuje miesta, na ktorých nie je v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny zakázané vykonávať horolezectvo a skalolezectvo, skialpinizmus, zjazdové lyžovanie a snowboarding, bežecké lyžovanie, pohyb v sprievode oprávnenej osoby a lety na závesných klzákoch a kĺzavých padákoch. Vzhľadom na to, že predmetné aktivity sa týkajú skôr turistiky, než dopravnej funkcie týchto činností, vyhradené miesta pre ich realizáciu nie sú podrobne vymenované.

Pre potreby PUM RVT bola Správou TANAP-u poskytnutá aj zatiaľ oficiálne neschválená príloha pripravovaného nového návštevného poriadku TANAP-u so zoznamom vyznačených cyklistických trás, ktoré sú už v súčasnosti vyznačené na cestách II. a III. triedy a niektorých účelových komunikáciách. Zoznam legálnych cyklotrás je uvedený a podrobnejšie rozobraný v analýze cyklistickej dopravy v kapitole 0. Niektoré praktické dôsledky pravidiel pohybu cyklistov v chránenom území sú ale načrtnuté v nasledujúcej podkapitole.

Pravidlá pohybu v Tatranskom národnom parku ešte špecifikuje **Verejná vyhláška** OÚ v Prešove (v súlade s mandátom od OÚ v Žiline), ktorá obmedzuje vstup do niektorých častí Tatranského národného parku formou sezónnej uzávery turistických chodníkov v časovom období od 1. novembra kalendárneho roka do 14. júna nasledujúceho kalendárneho roka. Sezónna uzávera sa vo východnej časti TANAP-u, kde sa rozprestiera riešené územie PUM RVT, sa týka zvýraznených chodníkov:



Obrázok 11 Sezónne uzavreté pešie turistické chodníky

7.7.2 Dôsledky pravidiel pohybu

Pri analýze pravidiel je pre problematiku mobility je kľúčové podčiarknuť najmä pravidlá pohybu chodcov a cyklistov. Vo vstupnom území regiónu Vysoké Tatry, ktorý sčasti leží vo všeobecnom I. stupni ochrany a sčasti v ochrannom pásme TANAP-u v II. stupni ochrany, je pohyb chodcov prakticky neobmedzený. Pohyb cyklistov je v I. stupni ochrany umožnený neobmedzene a v II. stupni iba po pozemných komunikáciách vrátane neverejných účelových, z čoho taktiež nevyplývajú žiadne praktické obmedzenia pohybu. Obmedzenia s praktickým dôsledkami sa týkajú jadrového územia, ktoré sa rozprestiera na území s minimálne III. stupňom ochrany. Z legislatívnej úpravy popísanej vyššie vyplýva niekoľko obmedzení pohybu nemotorizovaných účastníkov v extraviláne v jadrovom území (v III. a vyššom stupni ochrany):

- chodci nemôžu legálne používať účelové komunikácie, hoci sú na niektorých vyznačené cyklotrasy, pokiaľ na nich nie je vyznačený aj turistický chodník (v praxi sa bežne porušuje);
- chodci nemôžu legálne používať existujúce chodníky v extraviláne, pokiaľ na nich nie je vyznačený turistický chodník, hoci tieto chodníky sú riadne skolaudovanými miestnymi cestami

s vylúčením motorovej dopravy (v praxi sa zákaz bežne porušuje – napr. chodník Starý Smokovec – Tatranská Lomnica prechádzajúci extravilánom bez vyznačenia turistickej trasy);

- cyklisti nemôžu legálne využívať existujúce vhodné účelové komunikácie, pokiaľ na nich nie je vyznačená cyklotrasa (v praxi sa toto pravidlo bežne porušuje).

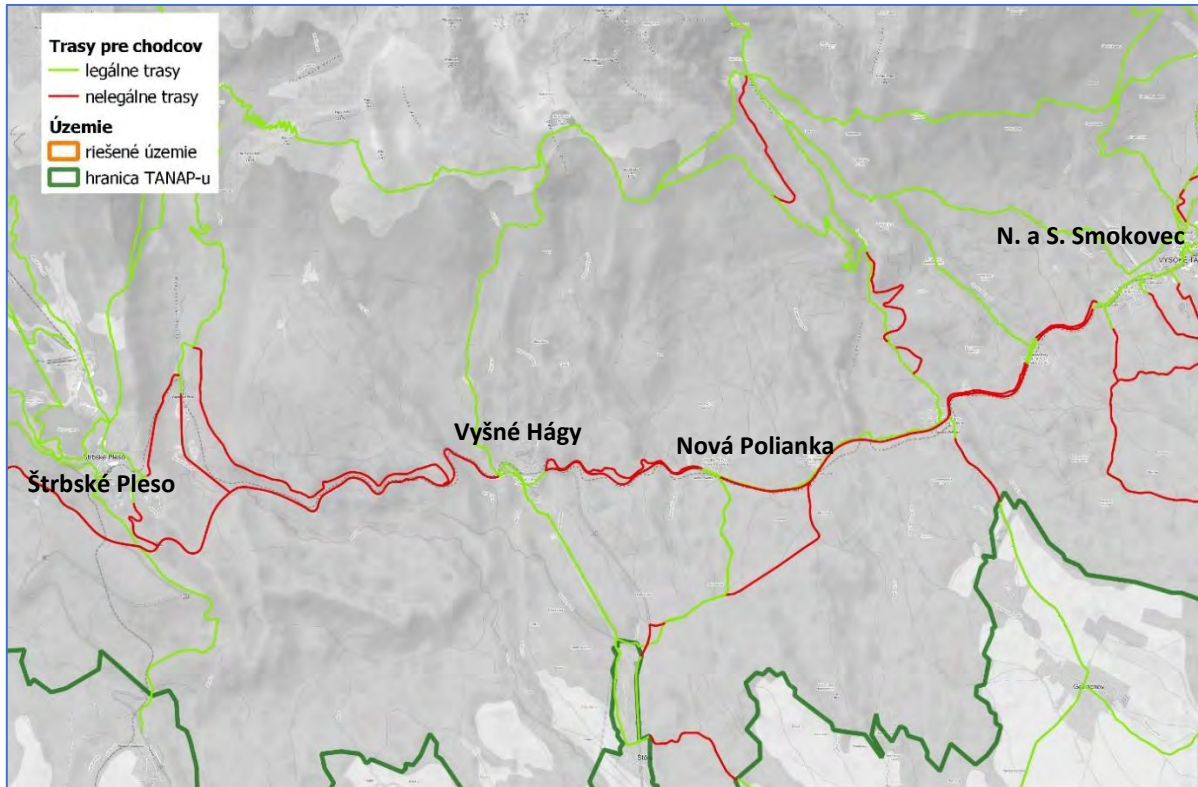
Uvedené obmedzenia sú dôsledkom často zbytočne príliš drakonických pravidiel pohybu, ktoré sa preto v praxi neberú vážne a bežne dochádza k ich porušovaniu.

V území regiónu Vysoké Tatry existuje viacero príkladov miestnych a účelových komunikácií, ktoré by mohli vhodne doplniť sieť komunikácií a poskytnúť bezpečné prepojenie jednotlivých sídel pre nemotorovú dopravu. Keďže však na týchto komunikáciách dnes nie sú vyznačené ani turistické chodníky, ani cyklotrasy, sú pre chodcov a cyklistov legálne nepoužiteľné z dôvodu ustanovení Zákona o ochrane prírody. Zároveň na množstve účelových komunikácií, kde dnes vyznačené cyklotrasy sú, absentuje vyznačenie turistických chodníkov, čím sa stávajú legálne nepoužiteľné pre chodcov. Pre chodcov sú nelegálne tiež niektoré účelové komunikácie, ktoré sa bežne využívajú, avšak sú za hranicou zástavby a taktiež na nich nie je vyznačený turistický chodník.

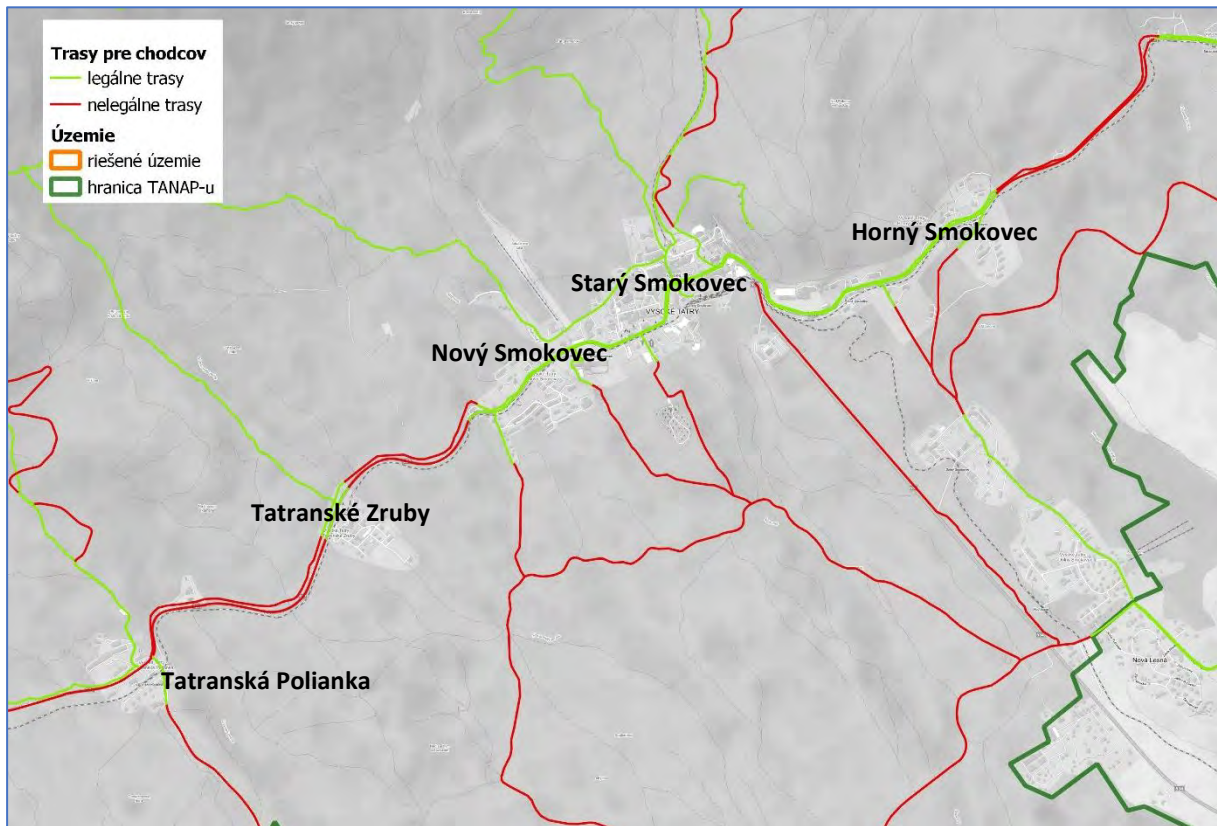
Príklady prepojení pre chodcov, ktorých využitie porušuje ustanovenia Zákona o ochrane prírody:

- prepojenie Štrbské Pleso – Popradské Pleso, TEŽ – Vyšné Hágy – Nová Polianka,
- Prepojenie Tatranská Polianka – Gerlachov,
- prepojenie Nového, Starého a Horného Smokovca na Dolný Smokovec s obcami podhoria (Nová Lesná, Veľký Slavkov),
- prepojenie Starý Smokovec – cintorín Starý Smokovec,
- vzájomné prepojenie jednotlivých mestských častí mesta Vysoké Tatry (S. Smokovec – T. Zruby – T. Polianka, S. Smokovec – T. Lesná – T. Lomnica – Kežmarské žľaby) – legálne je iba v zastavanom území, v intraviláne,
- prepojenie Tatranskej Lomnice, T. Matliarov a Kežmarských Žľabov s obcami v podhorí (Mlynčeky, Malý Slavkov, Veľká Lomnica) – sú vyznačené iba cyklotrasy,
- prepojenie Tatranská Lomnica – cintorín Tatranská Lomnica,
- Tatranská Kotlina – Ždiar,
- prepojenie Ždiar, Strednica – Podspády – Tatranská Javorina – Lysá Poľana,
- úseky účelových asfaltových komunikácií Tatranská Polianka – Sliezsky Dom a Starý Smokovec – Hrebienok.

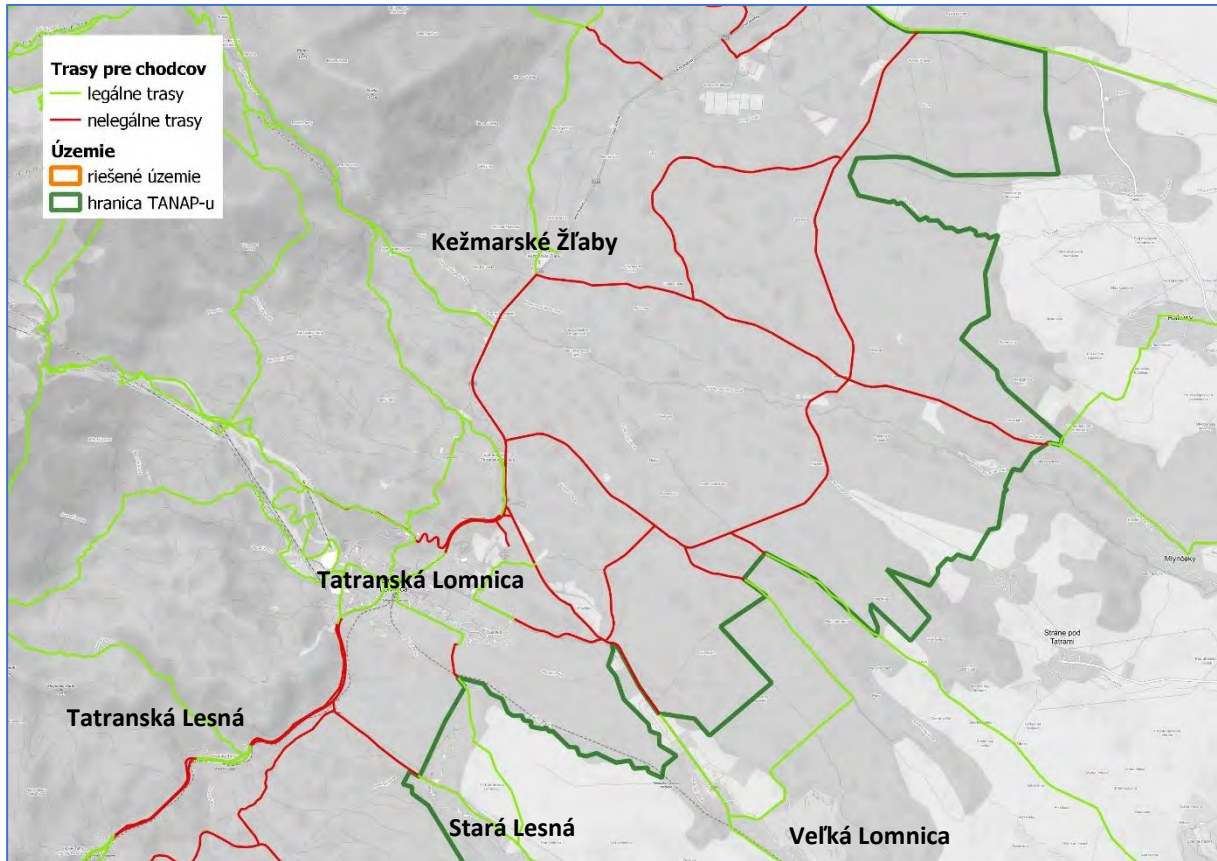
Legálne nedostupné vhodné komunikácie pre chodcov zobrazujú nasledujúce obrázky.



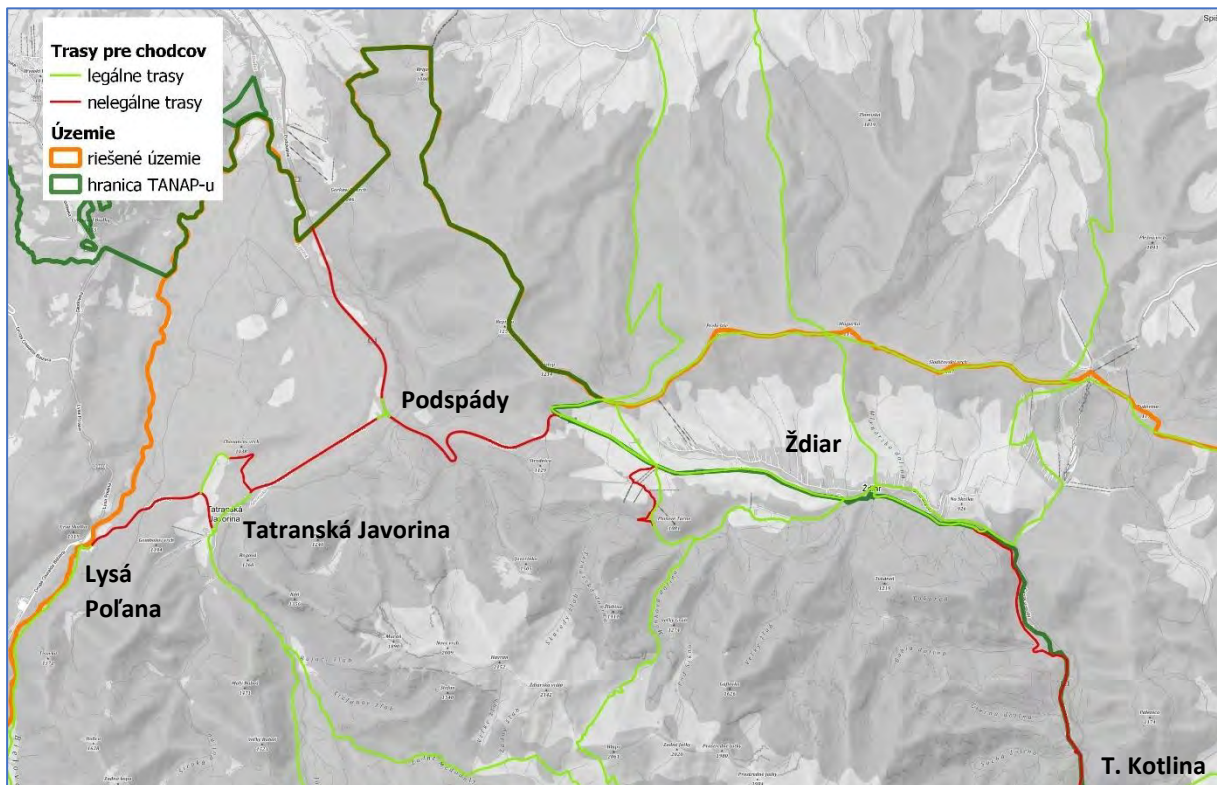
Obrázok 12 Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Vyšné Hágy)



Obrázok 13 Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Starého Smokovca)

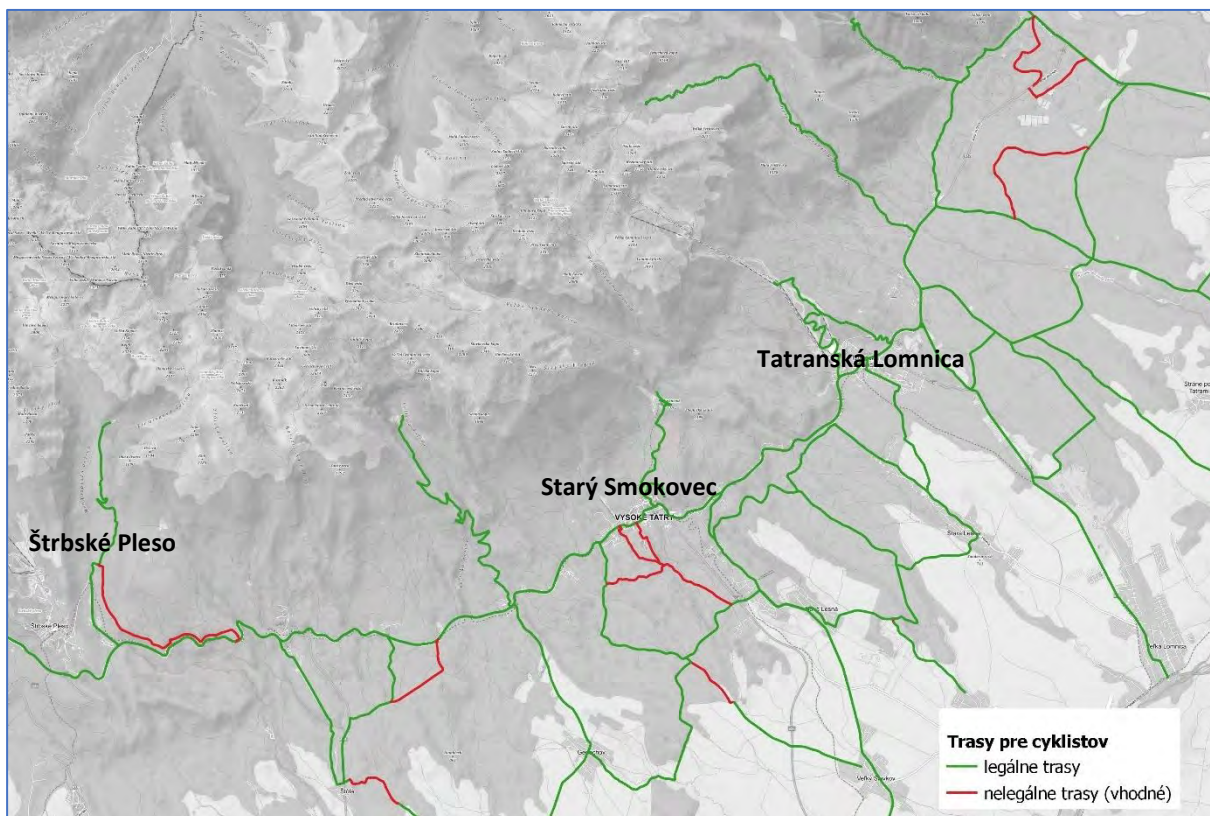


Obrázok 14 Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Tatranskej Lomnice)



Obrázok 15 Legálne nepoužiteľné komunikácie pre chodcov (okolie Ždiaru)

Na obrázku nižšie sú zobrazené vhodné existujúce komunikácie legálne nevyužiteľné cyklistami:



Obrázok 16 Legálne nepoužiteľné komunikácie pre cyklistov

Príklady legálne nepoužiteľných prepojení pre cyklistov:

- účelová komunikácia Vyšné Hágy – Popradské Pleso, TEŽ (vedená súbežne s Cestou slobody),
- účelová komunikácia Štôla – Danielov Dom,
- účelová komunikácia Štôla – Batizovce,
- účelová komunikácia Starý Smokovec – Starý Smokovec, cintorín – cyklotrasa 5879,
- účelová komunikácia Hájenka Žakovská – hranica TANAP-u – Veľký Slavkov,
- účelové komunikácie v oblasti prepojení Kežmarských Žľabov, Tatranskej Kotliny a Šarpanca a i.

7.8 SWOT analýza ochrany prírody a pohybu v chránených územiach

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • územie TANAP-u a jeho regiónu ponúka vzácne prirodzené prírodné potenciály a prírodné zdroje • bioklimatické ozdravné účinky, pod záštitou štatútu kúpeľného miesta Vysokých Tatier, ktorého súčasťou sú uznané klimatické miesta vhodné na liečenie Štrbské Pleso, Nová Polianka, Tatranská Polianka, Tatranské Zruby, Nový Smokovec, Horný Smokovec, Tatranské Matliare a Tatranská Kotlina. Od roku 2022 aj Ždiar. • centrálné Vysoké Tatry sú morfológickým vyvrcholením celého Karpatského oblúka pod záštitou bilaterálnej SK/PL biosférickej rezervácie programu UNESCO MaB (Man and the Biosphere) • reforma národných parkov zmiernila dezintegráciu správy územia národných parkov • ochota spolupráce zo strany Správy TANAP-u • badať snahu o rozvoj turistického zázemia v sídlach podhoria • uznané klimatické podmienky vhodné na liečenie – kúpeľný turizmus 	
	W	WEAKNESSES (slabé stránky)

	<ul style="list-style-type: none"> • cyklicky sa opakujúce záťažové dopravné situácie v špičkách, ktorých prejav v dynamickej a statickej doprave priamo, nepriamo a kumulatívne vytvára nepriaznivé ekologické a environmentálne dopady na životné prostredie • pravidlá pohybu peších a cyklistov v území národného parku neumožňujú legálny pohyb po mnohých bežne používaných prepojeniach • predimenzované šírkové usporiadanie cesty II/537 v extravilánoch zatriktívňuje prejazd tranzitnej dopravy • vhodné účelové komunikácie v III. stupni ochrany, s potenciálom vytvoriť prepojenia pre nemotorovú dopravu medzi sídlami nie sú legálne prístupné cyklistom ani chodcom • niektoré lokality funkčne náležiacie k zástavbe sú legálne nedostupné pešo kvôli stanoveným hraniciam zástavby – napr. cintorín Starý Smokovec a Tatranská Lomnica a i. • nemožný legálny pohyb chodcov po značených cyklotrasách, pokiaľ nie sú vyznačené aj turistické chodníky • nevyužitý potenciál menej náročnej turistiky (prechádzok) na hranici podhoria a horského pásma a v prechodnom pásme na okraji urbanizovaných priestorov horských osád v prepojeniach na značené turistické trasy v štandarde kúpeľných chodníkov
<p>VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA</p>	<p>O OPPORTUNITIES (príležitosti)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • legislatívna úprava zmiernujúca obmedzenia a legalizujúca pohyb cyklistov a chodcov v území v III. stupni ochrany • sprístupnenie existujúcich chodníkov a cyklotrás v území medzi horským pásmom a podhorím pre peších bude znamenať sprístupnenie fyzicky menej náročnej turistiky a cykloturistiky v nižších polohách a čiastočné odľahčenie vysokohorských chodníkov • sprístupnenie vhodných účelových komunikácií medzi horským pásmom a podhorím pre cyklistov otvorí nové možnosti prepojení aj rozvoja cykloturistiky • strategické plánovanie udržateľného modelu rozvoja turistického zázemia a služieb v podhorí • Naplniť stratégie udržateľnosti ekologickej dopravy v TANAP-e v presahu na mäkké formy prírodného, prírode blízkeho cyklistického a pešieho turizmu • dosiahnuť manažment distribúcie a rozptylu jednodennej turistickej návštevnosti motivačnými nástrojmi integrovaného dopravného multimodálneho systému • nadviazať prepojenia cyklistickej, pešej turistickej prepravy na kostrovú sieť verejnej dopravy v multimodálnom režime • dosiahnutie a naplnenie synergického postupu krajinnoekologického a dopravného modelovania • upokojenie individuálnej motorizovanej dopravy, jej environmentálnych a ekologických negatívnych vplyvov na životné prostredie v intraviláne a extraviláne • realizácia priebežného monitoringu imisíí a bioindikáčného hodnotenia ekologických dopadov dopravy na životné prostredie so zameraním aj na bioklimatické kvalitatívne parametre ovzdušia v kúpeľných pásmach • smart digitálny systém návštevného poriadku TANAP-u, ktorý realizuje manažment turistického pohybu v národnom parku na úrovniach regulácie času, priestoru a početnosti
	<p>T THREATS (hrozby)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • nedostatočné spolupôsobenie jednotlivých orgánov štátnej správy, ochrany prírody a územnej samosprávy • jednotlivé organizácie nebudú sledovať ciele spoločnej stratégie integrovaného udržateľného manažmentu v území, uprednostnia vlastnú formálnu agendu, čím zamedzia dosiahnutie cieľa komplexného regionálneho integrovaného systému udržateľnej mobility • individuálna motorová doprava v dôsledku neriešenia nelogickosti pravidiel pre nemotorovú dopravu • nedostatočný rozvoj služieb a turistického zázemia v sídlach podhoria • ďalšie zaťažovanie turistických chodníkov vo vysokohorskom pásme • nedostatočný motivačný dopravný manažment distribúcie a rozptylu návštevnosti povedie k narastaniu motívácií pohybu vo vysokohorskom pásme v aktuálne preťažovaných priestoroch • bez dosiahnutia multimodálnej infraštruktúry riešajúcej zachytenie segmentu jednodennej motorizovanej návštevnosti pod hranicou TANAP-u s následným dostupným prepravným servisom narastú neudržateľné tendencie dopravnej obsluhy tomuto segmentu na úrovni ciest II/537 a I/66, a tým aj nepriaznivé dopady na životné prostredie v jadrovom území 	

8 Analýza cestovného ruchu a turistiky

Región Vysoké Tatry je najvýznamnejší región cestovného ruchu na Slovensku. Cestovný ruch súvisí s jeho významným prírodným bohatstvom v podobe národného parku, turistickým potenciálom, potenciálom športového vyžitia, kúpeľným potenciálom v súvislosti klimatickými podmienkami vhodnými na liečenie a turistickými atraktivitami v susediacich regiónoch na Slovensku (Západné Tatry, Nízke Tatry, Pieniny, Zamagurie, Slovenský raj) a v Poľsku (Tatrzański Park Narodowy). Prepojenie regiónu s okolitými regióňmi má potenciál vytvoriť rozsiahle územie s koncentrovaným cestovným ruchom ponúkajúce širokú paletu aktivít.

Údaje uvedené a analyzované v nasledujúcich podkapitolách pochádzajú z databáz Štatistického úradu Slovenskej republiky. Niektoré údaje dodali samosprávy v jadrovom a vstupnom území, prípadne Oblastná organizácia cestovného ruchu Región Vysoké Tatry. Využitý bol aj dokument *Pasportizácia a limity rozvoja cestovného ruchu Vysoké Tatry* (UMB Banská Bystrica).

8.1 Počet obyvateľov sídel jadrového územia

Hoci bol počet obyvateľov uvedený v kapitole o demografii, na tomto mieste sa uvádza znovu, tentokrát pre všetky sídla a mestské časti mesta Vysoké Tatry vo väčšej podrobnosti vrátane doplnenia údajov o počte domácností, pokiaľ tieto údaje boli dostupné.

Tabuľka 21 Počet obyvateľov a počet domácností v sídlach jadrového územia

Sídlo	Domácnosti	Počet obyvateľov	Podiel
Podbanské	13	26	0,5%
Štrbské Pleso (Štrba)		96	1,8%
Štrbské Pleso (Vysoké Tatry)	10	19	0,4%
Vyšné Hágy	151	329	6,1%
Nová Polianka	49	118	2,2%
Tatranská Polianka	73	161	3,0%
Tatranské Zruby	26	48	0,9%
Nový Smokovec	202	450	8,4%
Starý Smokovec	24	39	0,7%
Horný Smokovec	58	130	2,4%
Dolný Smokovec	291	713	13,2%
Tatranská Lesná	7	12	0,2%
Tatranská Lomnica	530	1391	25,8%
Tatranské Matliare	37	88	1,6%
Kežmarské Žľaby	3	7	0,1%
Tatranská Kotlina	88	217	4,0%
Vysoké Tatry (mesto)	97	0	0,0%
Ždiar		1368	25,4%
Tatranská Javorina		176	3,3%
S P O L U		5388¹	100,0%

Z prehľadu vidno, že najviac obyvateľov žije v najväčších mestských častiach mesta Vysoké Tatry, kde sa nachádza sídlisková zástavba – Tatranská Lomnica, Dolný Smokovec, Nový Smokovec a Vyšné Hágy – a taktiež v obci Ždiar. Obec Tatranská Javorina a Štrbské Pleso majú dohromady menej obyvateľov než sídlisko vo Vyšných Hágoch.

¹ údaj o počte obyvateľov od samospráv sa líši od údajov zo Štatistického úradu SR o 2 % (rok 2021)

8.2 Kapacita ubytovacích zariadení

Tabuľka 22 Kapacita ubytovacích zariadení v sídlach jadrového a vstupného územia (rok 2021)

Obec (dáta 2021)	Počet ubytovacích zariadení	Počet izieb	Počet lôžok (vrátane kempingových)	Podiel lôžok na celkovom počte
Vysoké Tatry	165	3 073	9 583	41,2%
Štrba	61	1 124	3 634	15,6%
Ždiar	59	539	1 588	6,8%
Tatranská Javorina	7	64	228	1,0%
Pribylina	17	289	1 105	4,7%
Poprad	67	1 042	2 556	11,0%
Sviť	5	67	195	0,8%
Kežmarok	19	169	436	1,9%
Spišská Belá				0,0%
Veľká Lomnica	32	203	531	2,3%
Stará Lesná	43	573	1 900	8,2%
Štôla	4	26	90	0,4%
Nová Lesná	25	180	579	2,5%
Lendak				0,0%
Mengusovce	8	58	154	0,7%
Batizovce	6	41	113	0,5%
Gerlachov	4	66	193	0,8%
Veľký Slavkov	5	47	243	1,0%
Huncovce				0,0%
Malý Slavkov				0,0%
Mlynčeky	3	70	138	0,6%
Mlynica				0,0%
Stráne pod Tatrami				0,0%
Rakúsy				0,0%
S P O L U	530	7 631	23 266	100,0%

Samotné mesto Vysoké Tatry má k dispozícii údaje o počtoch lôžok v jednotlivých mestských častiach. V súčte je počet lôžok mierne odlišný (rozdiel cca 100 lôžok) od dát zo Štatistického úradu SR, čo môže byť dané iným termínom spracovania prehľadu, avšak percentuálne rozdelenie lôžok zodpovedá skutočnosti. Počet lôžok za jednotlivé mestské časti mesta Vysoké Tatry zobrazuje tabuľka nižšie.

Tabuľka 23 Počet lôžok v mestských častiach mesta Vysoké Tatry

Sídlo	Lôžka	Prístelky	Podiel z celku
Podbanské	7	0	0,07%
Štrbské Pleso (Vysoké Tatry)	185	7	1,88%
Vyšné Hágy	20	0	0,20%
Nová Polianka	164	21	1,81%
Tatranská Polianka	466	17	4,73%
Tatranské Zruby	321	5	3,19%
Nový Smokovec	1286	96	13,54%
Starý Smokovec	1080	109	11,65%
Horný Smokovec	441	42	4,73%
Dolný Smokovec	385	47	4,23%
Tatranská Lesná	194	36	2,25%
Tatranská Lomnica	3965	310	41,87%

Sídlo	Lôžka	Prístelky	Podiel z celku
Tatranské Matliare	486	3	4,79%
Kežmarské Žľaby	85	0	0,83%
Tatranská Kotlina	401	30	4,22%
S P O L U	9486	723	100,00%

Z prehľadu vyplýva, že v regióne Vysoké Tatry (bez údajov od mesta Spišská Belá a obcí Lendak, Huncovce, Malý Slavkov, Mlynica, Stráne pod Tatrami a Rakúsy) sa nachádza spolu 530 ubytovacích zariadení, ktoré spolu disponujú viac ako 23 tisícmi lôžkami. Vyše 40 % z nich sa nachádza v meste Vysoké Tatry, necelých 16 % v Štrbe a 11 % v Poprade.

Z uvedeného prehľadu vidno, že takmer dve tretiny ubytovacích kapacít v meste Vysoké Tatry sa nachádzajú v sídlach Tatranská Lomnica, Starý Smokovec a Nový Smokovec, pričom takmer polovica kapacít sa nachádza v samotnej Tatranskej Lomnici, ktorá je zároveň najľudnatejšou mestskou časťou. V Tatranskej Lomnici sa tak nachádza vyše 17 % lôžok z celého regiónu Vysoké Tatry definovaného v tomto pláne udržateľnej mobility.

Pre úplnosť je nutné podotknúť, že pri Štrbskom Plese sú v prehľade uvedené počty lôžok, ktoré sa nachádzajú v jeho „tatranskej“ časti, ktorú tvorí iba zopár obydľí. Drvivá väčšina ubytovacích kapacít Štrbského Plesa patrí do obce Štrba, ktorá nie je v prehľade zapracovaná (údaje vyššie sú za celú obec Štrba v tabuľke 22).

8.3 Návštevnosť

Údaje o návštevnosti boli získané z databáz Štatistického úradu Slovenskej republiky. Niektoré ďalšie údaje doplnila OOCR RVT. Vo tabuľkách sú uvedené iba tie obce, za ktoré boli dostupné údaje. Niektoré obce príslušné údaje Štatistickému úradu SR nevykazujú.

Tabuľka 24 Počet návštevníkov v sídlach jadrového a vstupného územia (rok 2021)

Obec (dáta 2021)	Počet návštevníkov	Počet domácich návštevníkov	Počet zahraničných návštevníkov
Vysoké Tatry	170 849		
Štrba	79 546	63 015	16 531
Poprad	42 003	30 306	11 697
Kežmarok	5 239	3 932	1 307
Stará Lesná	31 898	28 098	3 800
Mengusovce			326

zdroj: Štatistický úrad SR

Z dostupných dát možno spočítať, že v roku 2021 (ktorý bol v období 2015-2022 z pohľadu návštevnosti najslabším rokom – prehľad je spracovaný nižšie z údajov od OOCR RVT), že región Vysoké Tatry navštívilo bežmála 330 tisíc návštevníkov, vyše polovica samotné mesto Vysoké Tatry.

Ďalšie údaje poskytla Oblastná organizácia cestovného ruchu regiónu Vysoké Tatry² popisujú počet prenocovaní v sídlach jadrového a vstupného územia. Poskytnuté údaje popisujú počet návštevníkov ubytovacích zariadení a počet prenocovaní v rokoch 2015-2022. Z údajov sú spracované i trendy, pričom hodnoty pre rok 2015 sú stanovené ako východiskové. OOCR RVT poskytla údaje za okres Poprad, Región Vysoké Tatry (podľa OOCR RVT), mesto Vysoké Tatry, mesto Poprad a obec Štrba.

² OOCR RVT má región RVT definovaný inak, ako je definovaný v PUM RVT, do pôsobiska OOCR RVT patria mestá Vysoké Tatry a Poprad a obec Štrba

Tabuľka 25 Počet návštevníkov ubytovacích zariadení, počet prenocovaní a trendy v jednotlivých územných oblastiach pre roky 2015-2022

Rok	Návštevníci		Prenocovania	
	Počet	Trendy: 2015 = 1	Počet	Trendy: 2015 = 1
Okres Poprad				
2015	502 588	1,00	1 540 921	1,00
2016	576 926	1,15	1 780 685	1,16
2017	589 630	1,17	1 776 806	1,15
2018	612 181	1,22	1 839 327	1,19
2019	735 966	1,46	2 161 379	1,40
2020	442 626	0,88	1 415 189	0,92
2021	350 126	0,70	1 063 011	0,69
2022	609 747	1,21	1 714 722	1,11
Región Vysoké Tatry (v zmysle definície OOCR RVT)				
2015	434 193	1,00	1 291 882	1,00
2016	490 674	1,13	1 466 054	1,13
2017	499 424	1,15	1 453 570	1,13
2018	511 776	1,18	1 491 773	1,15
2019	617 404	1,42	1 759 091	1,36
2020	358 125	0,82	1 118 955	0,87
2021	292 398	0,67	883 364	0,68
2022	513 986	1,18	1 426 845	1,10
Mesto Vysoké Tatry				
2015	245 996	1,00	811 848	1,00
2016	279 151	1,13	928 264	1,14
2017	280 254	1,14	900 398	1,11
2018	290 431	1,18	924 841	1,14
2019	349 062	1,42	1 091 211	1,34
2020	205 174	0,83	702 184	0,86
2021	170 849	0,69	558 552	0,69
2022	282 730	1,15	861 750	1,06
Mesto Poprad				
2015	82 953	1,00	181 139	1,00
2016	91 248	1,10	198 638	1,10
2017	89 695	1,08	194 970	1,08
2018	84 473	1,02	177 896	0,98
2019	105 673	1,27	226 375	1,25
2020	50 120	0,60	119 482	0,66
2021	42 003	0,51	99 759	0,55
2022	75 777	0,91	165 947	0,92
Obec Štrba				
2015	105 244	1,00	298 895	1,00
2016	120 275	1,14	339 152	1,13
2017	129 475	1,23	358 202	1,20
2018	136 872	1,30	389 036	1,30
2019	162 669	1,55	441 505	1,48

Rok	Návštevníci		Prenocovania	
	Počet	Trendy: 2015 = 1	Počet	Trendy: 2015 = 1
2020	102 831	0,98	297 289	0,99
2021	79 546	0,76	225 053	0,75
2022	155 486	1,48	399 148	1,34
Zvyšok okresu Poprad (okres Poprad bez RVT OOCR)				
2015	68 395	1,00	249 039	1,00
2016	89 252	1,30	314 631	1,26
2017	90 206	1,32	323 236	1,30
2018	100 405	1,47	347 464	1,40
2019	118 562	1,73	402 288	1,62
2020	84 501	1,24	296 234	1,19
2021	57 728	0,84	179 647	0,72
2022	95 761	1,40	287 877	1,16

zdroj: OOCR RVT

Z dát OOCR RVT možno vidieť, že v období 2015-2022 bol turisticky najsilnejším rok 2019, kedy do regiónu Vysoké Tatry zavítalo najviac turistov. Oproti roku 2015 bol zaznamenaný nárast o takmer 50 %. Najslabším rokom bol rok 2021, čo bolo poznačené predovšetkým pandémiou Covid 19. Oproti roku 2015 bol zaznamenaný pokles o 30 %. Pri porovnaní najsilnejšieho a najslabšieho roka badať v okrese Poprad pokles návštevnosti v roku 2021 o viac než polovicu oproti roku 2015. Rok 2019 bol natoľko silný, že v zvyšku okresu Poprad (teda v území mimo miest Vysoké Tatry, Poprad a obce Štrba) bol zaznamenaný oproti roku 2015 nárast o 73 %.

Pri pohľade na rok 2019 možno formulovať niekoľko ďalších konštatovaní:

- takmer 85 % návštevníkov prichádzajúcich do okresu Poprad navštívilo región Vysoké Tatry
- do okresného mesta Poprad smerovalo 14 % návštevníkov okresu
- 48 % návštevníkov okresu Poprad navštívilo samotné mesto Vysoké Tatry, kde sa odohrala aj polovica zo všetkých prenocovaní
- v roku 2022 boli čísla návštevnosti približne na jednej úrovni s hodnotami za roky 2017 a 2018, hodnoty zaznamenané za rok 2019 zatiaľ pokorené neboli

Ďalej bolo možné spočítať priemernú dĺžku pobytu. Porovnaný je RVT OOCR a zvyšok okresu Poprad mimo regiónu RVT OOCR. Z porovnania vyplýva, že obvykle strávia návštevníci v RVT OOCR 3 noci. Vo zvyšku okresu je tento pobyt zvyčajne nepatrne dlhší.

Tabuľka 26 Priemerná dĺžka pobytu v RVT OOCR a zvyšku okresu Poprad v období 2015-2022

Rok	Priemerná dĺžka pobytu [počet nocí]	
	RVT OOCR	zvyšok okresu Poprad
2015	2,975	3,641
2016	2,988	3,525
2017	2,910	3,583
2018	2,915	3,461
2019	2,849	3,393
2020	3,124	3,506
2021	3,021	3,112
2022	2,776	3,006

zdroj: OOCR RVT

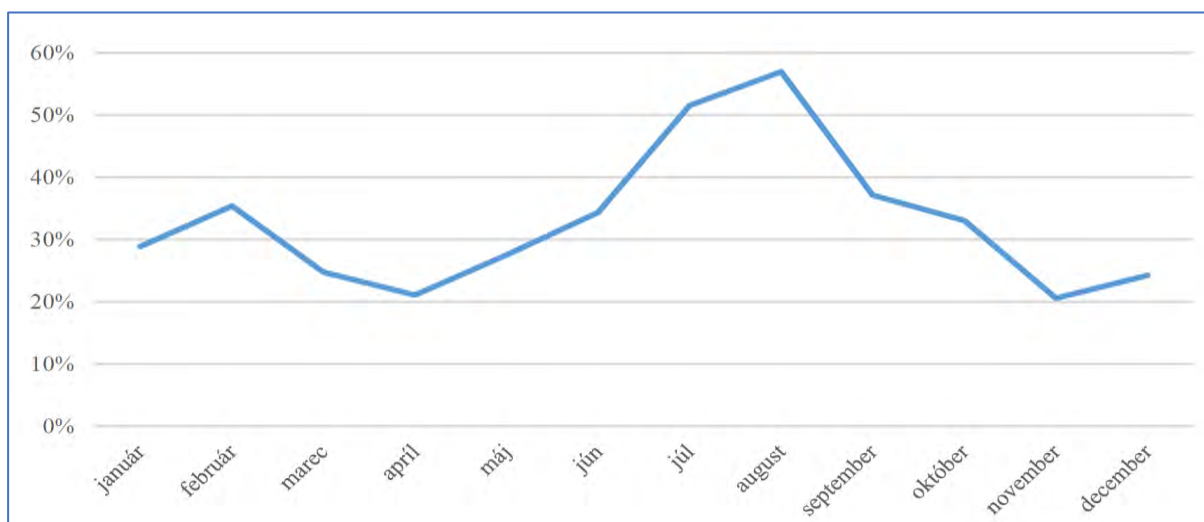
Z pohľadu mobility a dochádzky do regiónu Vysoké Tatry je zaujímavý aj počet prenocovaní v roku 2019 rozdelený na jednotlivé mesiace, pre ktoré sú stanovené podiely. Z prehľadov je vidieť, že najvyšší počet prenocovaní je z celého roka v auguste (14,33 %) a v júli (12,86 %), t. j. viac ako štvrtina návštevníkov RVT OOCR (Vysoké Tatry, Poprad, Štrba), navštívi región v júli a auguste. Mesiac september sa podieľa bezmála 10 %, nasleduje február a október (bezmála 9 %). Naopak najslabším mesiacom v celom roku je apríl – podiel návštevníkov predstavoval 5,1 %. Druhým najslabším je november s 5,66 %. Tieto údaje sú využité pri kalibrácii dopravného modelu. Podrobne ich uvádza nasledujúca tabuľka.

Tabuľka 27 Počty prenocovaní v OOCR RVT po mesiacoch – rok 2019

Mesiac roku 2019	Počty prenocovaní	
	Počet	Podiel %
Január	125866	7,16
Február	151504	8,61
Marec	109170	6,21
Apríl	89680	5,10
Máj	116621	6,63
Jún	146355	8,32
Júl	226174	12,86
August	252037	14,33
September	167867	9,54
Október	151405	8,61
November	99574	5,66
December	122838	6,98

zdroj: OOCR RVT

Ďalším ukazovateľom výkonnosti cestovného ruchu, ktorý zároveň zobrazuje vzťah ponuky a dopytu je obsadenosť lôžok. Nasledujúci graf zobrazuje obsadenie lôžok v rámci ubytovacích kapacít v priebehu roka 2019 v meste Vysoké Tatry. Trend prakticky kopíruje podiel prenocovaní v jednotlivých mesiacoch na celkovom počte prenocovaní počas roka 2019. Z grafu možno vidieť lokálne maximá ako vrchol obsadenosti v mesiacoch júl a august a lokálne minimá v mesiacoch apríl a november.


Graf 41 Sezónnosť využitia ubytovacej kapacity v meste Vysoké Tatry – obsadenosť lôžok, rok 2019

zdroj: Smerovanie a limity rozvoja cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry v podmienkach udržateľného rozvoja

Z grafu vidieť, že v roku 2019, ktorý bol turisticky najsilnejším z analyzovaného obdobia 2015-2022 bolo najvyššie obsadenie ubytovacej kapacity v meste Vysoké Tatry dosiahnuté v auguste, kde obsadenosť dosiahla cca 57 %. Priemerné ročné využitie existujúcej lôžkovej kapacity v meste Vysoké Tatry je cca 33 %, čo znamená, že priemerne za rok je obsadená tretina disponibilných lôžok.

Pre doplnenie informácií boli zo štatistík zistené údaje o čistom využití kapacít ubytovacích zariadení v jadrovom a vstupnom území, taktiež pre rok 2019. Z obcí, za ktoré boli dostupné údaje, bola kapacita využitá v najvyššej miere v obci Štrba, meste Vysoké Tatry a obci Stará Lesná.

Tabuľka 28 Čisté využitie kapacít ubytovacích zariadení v jadrovom a vstupnom území (rok 2019)

Obec (dáta 2021)	Čisté využitie stálych lôžok v ubytovacích zariadeniach [%]	Čisté využitie izieb [%]
Vysoké Tatry	46,0%	50,7%
Štrba	59,4%	58,6%
Ždiar	33,2%	34,5%
Poprad	31,9%	37,2%
Batizovce	8,5%	14,0%
Mengusovce	14,6%	17,5%
Nová Lesná	32,0%	32,4%
Kežmarok	22,1%	28,3%
Stará Lesná	45,7%	47,9%
Veľká Lomnica	33,7%	33,2%

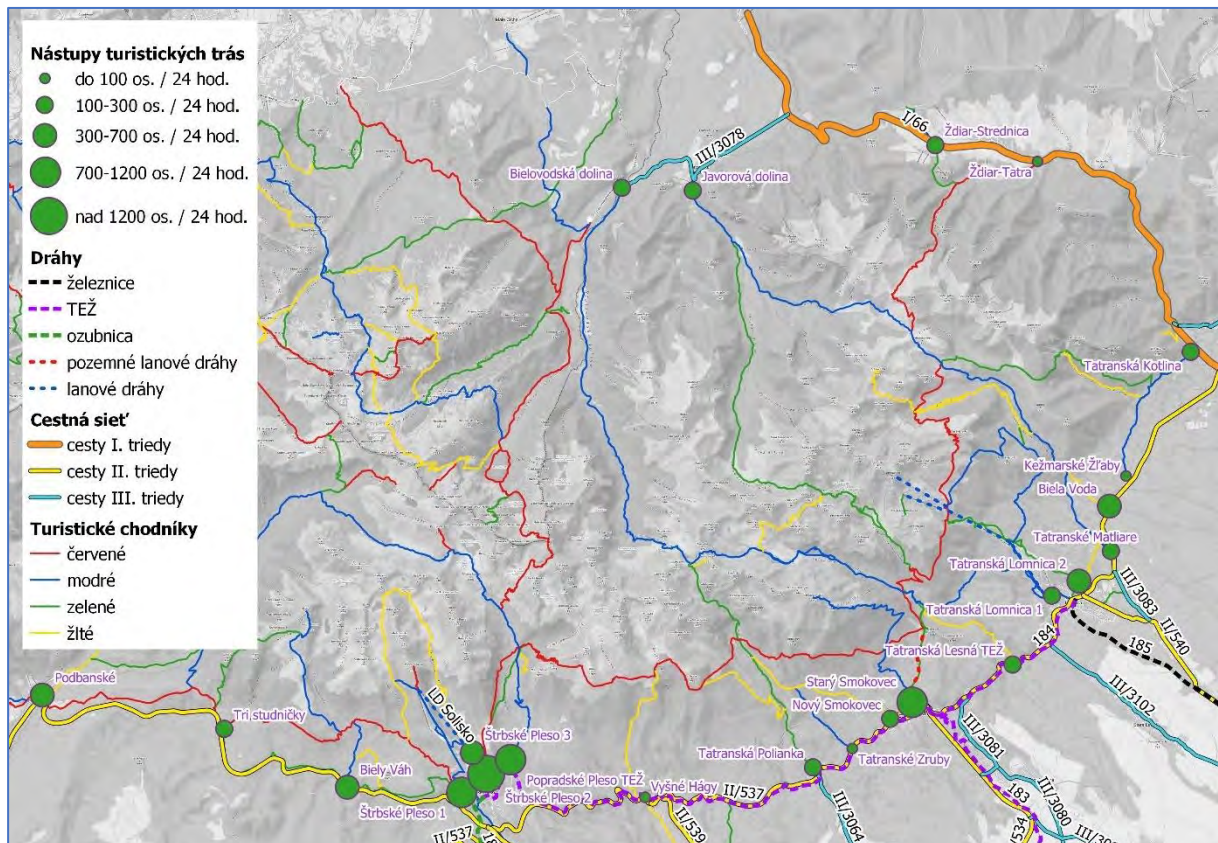
zdroj: Štatistický úrad SR

8.4 Nástupné body turistických trás

Celé územie regiónu Vysokých Tatier je možné považovať za turisticky atraktívnu lokalitu. Z pohľadu dopravy a pre ďalšie úvahy o limitoch návštevnosti je vhodné popísať nástupné miesta na turistické chodníky, kde sa prejavuje záťaž od prichádzajúcich návštevníkov najmä v podobe dopytu po parkovacích kapacitách. V území bolo identifikovaných celkovo 19 nástupných bodov (zoradené v smere od západu na východ a sever):

1. Podbanské
2. Tri studničky
3. Biely Váh
4. Štrbské Pleso (3 hlavné smery)
5. Popradské pleso, zastávka TEŽ
6. Vyšné Hágy
7. Tatranská Polianka
8. Tatranské Zruby
9. Starý Smokovec (2 hlavné smery)
10. Tatranská Lesná
11. Tatranská Lomnica (2 hlavné smery)
12. Tatranské Matliare
13. Biela Voda
14. Kežmarské Žľaby
15. Tatranská Kotlina
16. Ždiar-Tatra
17. Ždiar-Strednica
18. Javorová dolina (Tatranská Javorina)
19. Bielovodská dolina (Lysá Poľana)

Nástupné body turistických trás sú zobrazené na nasledujúcom obrázku. Sú kategorizované podľa atraktívnosti, resp. denného počtu turistov v letnom špičkovom dni. Údaje o počtoch turistov sú prevzaté z Územného plánu mesta Vysoké Tatry a zo štatistík návštevnosti, ktoré každoročne organizovala už zaniknutá príspevková organizácia Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR Štátne lesy TANAP-u (agendu medzicasom prevzala novovzniknutá organizácia Správa TANAP).



Obrázok 17 Nástupné body turistických trás

8.5 Cestovný ruch a mobilita

Cestovný ruch je samostatné odvetvie národného hospodárstva. Cestovný ruch v regióne Vysoké Tatry bol od svojho vzniku spätý s prírodnými a krajinnými krásami, športom, zdravím a relaxom. Cestovný ruch a predovšetkým turistika majú v regióne vyše 150-ročnú tradíciu a po väčšinu svojej existencie niesli znaky udržateľných modelov orientovaných na spoznávanie prírodne bohatého prostredia, relax, šport a kúpeľníctvo. Záštitu nad ekosystémovými zdrojmi, ktoré tvoria väčšinu benefitov a atraktivít cestovného ruchu predstavuje Tatranský národný park.

Cestovný ruch v regióne Vysoké Tatry tvorí široká paleta aktivít počínajúc kúpeľnými, klimatickými liečebnými a turistickými pobytmi s cieľom pohybu po vysokohorských turistických chodníkoch a horolezectvo, cez pobyt za účelom menej náročných prechádzok, behu, horskej a cestnej cyklistiky, lyžovania v lyžiarskych areáloch, skialpového lyžovania v lyžiarskych areáloch a voľnom teréne či bežeckého lyžovania až po návštevy atrakcií (prírodných i komerčných) a gastroturistiku.

Všetky vymenované aktivity vykonávané v regióne Vysoké Tatry sú vo väčšej či menšej miere ekonomickými statkami spojenými s poskytovaním služieb zákazníkom a ďalšími pozitívnymi a negatívnymi externalitami. Zákazníci do regiónu prichádzajú s cieľom tieto služby konzumovať, čím poskytovateľom služieb zabezpečujú v regióne zdroj obživy a tým aj dôvod pre vykonávanie zárobkovej činnosti a trvalé zotrvávanie a bývanie v regióne. Treba podotknúť, že vznik mesta Vysoké Tatry a osady Štrbské Pleso je spojený predovšetkým s rozvojom turizmu od polovice 19. storočia. Dovtedy na tomto území neexistovalo žiadne trvalé osídlenie. Iným prípadom sú obce Ždiar a Tatranská Javorina, ktorých osídlenie pôvodne vzniklo skôr, a to najmä v súvislosti s ťažbou dreva a ďalšími súvisiacimi výrobnými priemyselnými odvetvami horného Uhorska a segment cestovného ruchu sa v nich výraznejšie rozvinul až spolu s jeho rozvojom vo Vysokých Tatrách a na Štrbskom Plese.

Cestovný ruch, jeho ďalšie zameranie a rozvoj je širokou problematikou, ktorá súvisí okrem iného aj s víziou obyvateľov regiónu, dotknutých spravujúcich inštitúcií a štátu, ako chcú toto územie a aktivity v ňom do budúcnosti rozvíjať. Úlohou Plánu udržateľnej mobility v súvislosti s cestovným ruchom v regióne je vyriešiť dopravnú obsluhu týchto aktivít udržateľným spôsobom tak, aby samotný dopravný proces nepôsobil na turistami vyhľadávané statky v cestovnom ruchu deštruktívne, nepoškodzoval nad únosnú mieru prírodné bohatstvo a klimatické podmienky a zároveň bol schopný slúžiť všetkým potrebám aktivít súvisiacim s cestovným ruchom a prevádzkou sídel v území.

Dopravné potreby ľudí v území možno deliť na dopravné potreby obyvateľstva a dopravné potreby návštevníkov územia. Keďže sa kapitola venuje turistickému ruchu, ďalšie úvahy sa zaoberajú predovšetkým návštevníkmi. Zjednodušene možno identifikovať tri segmenty návštevníkov:

1. návštevníci vysokohorského pásma
 - horolezci a turisti vo vysokohorských dolinách
 - zvyčajne sú ubytovaní v sídlach jadrového aj vstupného územia, prípadne jednodňoví
2. kúpeľní hostia
 - návštevníci kúpeľných zariadení za účelom klimatickej liečby
 - zvyčajne sú ubytovaní v sídlach jadrového územia na dlhšie obdobie ako je priemer (spravidla na 1 – 3 týždne)
3. návštevníci horských sídel a nižšieho horského pásma
 - turisti s nižšími nárokmi na terén, ktorí nepodnikajú vysokohorské túry, ale menej náročné prechádzky, prípadne zostávajú v sídlach, navštevujú miestne atrakcie (jaskyne, akvaparky, golfové ihriská...), kaviarne, reštaurácie a korzá
 - cykloturisti
 - zvyčajne sú ubytovaní v sídlach jadrového územia, výnimočne aj vstupného územia, prípadne jednodňoví

Tieto segmenty návštevníkov nie sú prísne oddelené. Motivácie a aktivity návštevníkov bývajú premenlivé a do istej miery sa medzi sebou prelínajú. Z pohľadu nárokov na dopravu sa každý turista potrebuje do územia dostať, pobudnúť v ňom v trvaní nevyhnutnom na vykonanie zamýšľaných aktivít cestovného ruchu a znovu z územia odísť. Analýzami dopravy sa detailne zaoberajú ďalšie kapitoly po jednotlivých dopravných módoch a segmentoch.

Nasledujúce konštatovania týkajúce sa cestovného ruchu a jeho súvisu s mobilitou môžu slúžiť ako úvod do analýz dopravy:

- v súčasnosti prevládajú formy cestovného ruchu, ktoré generujú nároky na dopravnú dostupnosť riešenú najmä individuálnou automobilovou dopravou,
- ponuka cestovného ruchu nie je dostatočne diverzifikovaná, pokiaľ ide o uplatňovanie mäkkých foriem a nevyužitých cyklistických a peších príležitostí na rozhraní jadrového a vstupného územia, t. j. väčšina aktivít cestovného ruchu sa vykonáva v horských sídlach a nad nimi smerom do vysokohorských dolín,
- v súvislosti s prevádzkou služieb absentujú modely integrovaného logistického zásobovania pre subjekty cestovného ruchu v jadrovom území,
- vysoké nároky turistov na počet parkovacích miest pri nástupoch na turistické trasy a prevádzkach cestovného ruchu v sídlach majú negatívny vplyv na verejný priestor a životné prostredie,
- prevádzkovatelia a samosprávy majú snahu tieto nároky riešiť vytváraním nových kapacít, spravidla prevláda povrchové parkovanie spôsobujúce degradáciu územia,

- verejná doprava nedokáže efektívne obsluhovať všetky potreby cestujúcej klientely a obyvateľstva, čo vedie k vysokému využívaniu IAD pre cesty do regiónu a po regiónu a taktiež k vysokému stupňu automobilizácie obyvateľstva v regiónu, ktoré si nevie predstaviť bežné fungovanie bez automobilu.

8.6 Limity rozvoja cestovného ruchu

Mesto Vysoké Tatry si v roku 2022 nechalo Univerzitou Mateja Bela v Banskej Bystrici stanoviť limity rozvoja cestovného ruchu. Podkladom pre stanovenie limitov cestovného ruchu bola pasportizácia objektov a zariadení cestovného ruchu pôsobiacich v meste Vysoké Tatry a faktory ako rozloha cieľového miesta, kapacít atraktivít, kapacita telekomunikácií, parkovísk, vodovodného potrubia, elektrickej siete, kanalizácie či zabezpečenia odpadov. Súčasťou metodiky bolo aj dotazníkové zisťovanie názorov návštevníkov, obyvateľov a podnikateľov na rozvoj cestovného ruchu. Limity kapacít územia majú slúžiť na nastavenie smerovania rozvoja cestovného ruchu.

Limitné kapacity predstavujú taký počet návštevníkov, ktorí môžu navštíviť stredisko v rovnakom čase, pričom nedôjde k deštrukcii fyzického, ekonomického, sociálneho a kultúrneho prostredia a zároveň sa nezníži miera spokojnosti návštevníkov.

Vzhľadom na exkluzívnu hodnotu územia Vysokých Tatier by to mali byť ekológovia, kto by mal stanoviť udržateľné limity pre využívanie územia ľuďmi, a to tak miestnymi, ako aj návštevníkmi. Tieto limity sa logicky skladajú z viacerých zložiek, pričom žiaden limit by nemal byť prekročovaný.

Jeden limit by mal stanoviť, aký je maximálny počet ľudí, ktorí môžu byť v naraz v sídlach tak, aby sa stíhali regenerovať prirodzené zdroje (kyslík, voda), ďalší limit by mal stanoviť, koľko ľudí môže maximálne vstúpiť do tatranskej prírody nad cestou Slobody z jednotlivých nástupných bodov tak, aby nepreťažili ten-ktorý segment chráneného územia Vysokých Tatier. Limitované by mali byť aj prístupy na chodníky a cyklocestičky v chránenom území pod Cestou slobody, pokiaľ sa tam nachádzajú miestne ekosystémy hodné ochrany. Prienik týchto limitov by mal stanoviť maximálnu povolenú návštevnosť pre jeden (špičkový) deň. Tiež môže byť z tohto pohľadu stanovený únosný počet prichádzajúcich osobných automobilov, a to tak z hľadiska vhodných možností parkovania, ako aj z pohľadu ich emisií. Z týchto hodnôt by mali vychádzať nastavenia dopravného systému a jeho kapacít v jednotlivých zložkách.

Stanovenie limitov návštevnosti na podklade vyššie naznačeného posúdenia aj posúdenia podľa dotazníkového zisťovania Univerzity Mateja Bela je výsostne politickým rozhodnutím. Na základe takého rozhodnutia sa musia nastaviť najmä limity ubytovania, dopravy a návštevných kapacít.

8.7 SWOT analýza cestovného ruchu

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • prevládajúce motivácie väčšiny segmentov cestovného ruchu k Vysokým Tatrám sú späté s ich prírodnými a krajinnými krásami, športom, zdravím a relaxom v prírodnom a prírode blízkom prostredí • dlhodobá, vyše 150 ročná tradícia turizmu niesla po väčšinu svojej histórie znaky udržateľných modelov cestovného ruchu orientovaného na spoznávanie, relax, šport a kúpeľníctvo • TANAP ako integrovaná správa územia, riešiacia záštitu nad ekosystémovými zdrojmi, ktoré tvoria väčšinu benefitov a atraktivít udržateľného cestovného ruchu 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • v súčasnosti prevládajúce tvrdé formy cestovného ruchu, ktoré tvoria obmedzenú ponuku služieb a generujú nároky na kontaktnú dopravnú dostupnosť formou osobnej motorizovanej dopravy • slabá až nedostatočná diverzifikácia ponuky cestovného ruchu v uplatňovaní mäkkých foriem cestovného ruchu a prírodného turizmu, aj na podklade nedostatočných príležitostí multimodálnych cyklo a peších prepojení podhorie – jadrové územie s podporou verejnej ekologickej dopravy • absencia modelov integrovaného logistického zásobovania tovarmi pre subjekty cestovného ruchu v jadrovom území TANAP-u • parkovanie pri prevádzkach cestovného ruchu v jadrovom území TANAP-u zasahuje verejný priestor a má negatívne environmentálne dopady na životné prostredie horských osád • prevládajúce povrchové parkovanie klientely poskytovateľov služieb v CR na rozsiahlych spevnených plochách v areáloch prevádzok cestovného ruchu a mimo nich • absencia v minulosti uplatnených modelov externej statickej dopravy pre subjekty CR so zabezpečenou vlastnou mobilitou a logistikou pre klientelu 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • spolupôsobenie subjektov CR a organizácií CR na prevádzke integrovaného modelu zdieľanej ekologickej mobility v prepojení s multimodálnym systémom dopravnej obslužnosti • nástroj TATRY Card pre zabezpečenie udržateľnej mobility klienta formou verejnej dopravy ako súčasť spoločného destinačného portfólia služieb CR s požadovaným efektom motivačného zníženia potreby migrácie klienta osobnou motorizovanou dopravou v jadrovom území • logistický systém integrovaného zásobovania tovarmi • EURO 07 emisný štandard logistiky zásobovania vysokohorských chát • revitalizácia a doplnenie kúpeľných chodníkov v ekotónovom prechodovom pásme na okraji sídiel horských osád v prepojení na turistické značené trasy 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> • ďalšie navyšovanie ubytovacích lôžkových kapacít v jadrovom území TANAP-u • strata implikačných efektov pri nedostatočnom zapojení destinačného manažmentu do integrovaného dopravného systému formou nástrojov klientskych benefitov 		

9 Analýzy dopravy

9.1 Charakteristika dopytu po mobilite

Tri základné piliere dopytu po mobilite sú cesty:

- za zamestnaním a vzdelávaním,
- za turistikou a kultúrnymi, športovými a ďalšími podujatiami a
- za službami v plnej šírke tohto významu počnúc zdravotníctvom, cez zvyčajné služby až po potrebu riešiť administratívne záležitosti.

V regióne Vysokých Tatier sa treba nad týmto opisom hlbšie zamyslieť, a to ešte v závislosti na tom, či ide o jadrové územie alebo vstupné územie.

9.1.1 Jadrové územie

Cesty za zamestnaním a vzdelávaním:

- Odchádzka miestnych obyvateľov za zamestnaním do centier na podhorí (Svit, Poprad, Kežmarok), prípadne týždenná odchádzka do vzdialených centier (Bratislava, Praha);
- Dochádzka na pracoviská v jadrovom území – najmä pracovníci v odvetví gastronómických služieb a ubytovacích služieb alebo kúpeľníctva, vo viacerých prípadoch ide o pracovné pozície s neštandardným usporiadaním pracovnej doby, čo vytvára tlak na používanie IAD a na parkovanie v jadrovom území (dochádzanie z podhoria, Lendaku aj ďalších lokalít);
- Odchádzka za vzdelávaním – denná do stredných škôl, najmä do Popradu alebo týždenná na univerzity, presuny žiakov základných škôl medzi mestskými časťami;
- Dochádzka za vzdelávaním – Stredná odborná škola hotelová v Starom Smokovci;

Cesty za službami v plnej šírke tohto významu počnúc zdravotníctvom, cez zvyčajné služby až po potrebu riešiť administratívne záležitosti:

- Keďže celé jadrové územie patrí do okresu Poprad, smeruje sem časť cieľov tejto mobility, hoci zo Ždiaru alebo Tatranskej Javoriny je bližšie do Kežmarku, kam ale z týchto obcí nie sú vedené autobusové linky. Časť tejto mobility smeruje do Starého Smokovca, kde sídli mestský úrad mesta Vysoké Tatry;

Cesty za turistikou a kultúrnymi, športovými a ďalšími podujatiami:

- Kultúrne a športové podujatia sú nárazovou záležitosťou, či už ide o dojazd do jadrového územia alebo výjazd z neho;
- Dopyt po turistickej mobilite tu má viaceré podoby:
 - Výjazd na dovolenku alebo výlet miestnych obyvateľov a návrat domov (nie je zásadným problémom);
 - Príchod na dovolenkový (kúpeľný) pobyt v jadrovom území (zvyšuje premávku, je ale vítaný a celkom vyriešený);
 - Príchody na jednodňové výlety do jadrového územia z miest bývania v okolí (ak sa odohráva prostredníctvom IAD, je poňmaný ako problém (veľká premávka a problémy s parkovaním), túto časť mobility je potrebné riešiť v spolupráci so vstupným územím (pohorím);
 - Požiadavky na mobilitu ubytovaných (dovolenkárov alebo kúpeľných hostí) na dopravu na rôzne miesta – turistické ciele v jadrovej oblasti alebo do vstupnej oblasti alebo aj

do susediaceho Tatranského národného parku v Poľsku (ale aj naopak z poľskej do slovenskej časti Vysokých Tatier).

9.1.2 Vstupné územie

Cesty za zamestnaním a vzdelávaním:

- Odchádzka miestnych obyvateľov za zamestnaním do centier na podhorí (Svit, Poprad, Kežmarok, Spišská Belá), do jadrového územia, prípadne týždenná odchádzka do vzdialených centier (Bratislava, Praha) (okrem ciest do jadrového územia nie je predmetom PUM RVT – je riešené v PUM PSK);
- Dochádzka na pracoviská vo vstupnom území (okrem ciest z jadrového územia nie je predmetom PUM RVT – je riešené v PUM PSK);
- Odchádzka za vzdelávaním – denná do stredných škôl vrátane jadrového územia, najmä do Popradu alebo týždenná na univerzity (okrem ciest z/do jadrového územia nie je predmetom PUM RVT – je riešené v PUM PSK);

Cesty za službami v plnej šírke tohto významu počnúc zdravotníctvom, cez zvyčajné služby až po potrebu riešiť administratívne záležitosti:

- Zo vstupného územia smerujú tieto cesty skôr do centier v podhorí (ako také nie sú predmetom riešenia PUM RVT);

Cesty za turistikou a kultúrными, športovými a ďalšími podujatiami:

- Kultúrne a športové podujatia sú nárazovou záležitosťou;
- Dopyt po turistickej mobilite tu má viaceré podoby:
 - o Výjazd na dovolenku alebo výlet miestnych obyvateľov a návrat domov (nie je zásadným problémom);
 - o Príchod na dovolenkový pobyt vo vstupnom území, kde sú priaznivejšie ceny ubytovacích služieb ako v jadrovom území (zvyšuje premávku, je ale vítaný a celkom vyriešený);
 - o Požiadavky na mobilitu ubytovaných na dopravu na rôzne miesta – turistické ciele v jadrovom území alebo aj vo vstupnom území, prípadne aj do susediaceho Tatranského národného parku v Poľsku. Význam tohto dopytu bude skôr narastať s očakávaným rozvojom ubytovacích kapacít na podhorí Vysokých Tatier;
 - o Požiadavky na mobilitu jednodňových návštevníkov, kým sa presadí vybudovanie P+R záchytných parkovísk pri diaľnici alebo pri termináloch verejnej dopravy;

9.2 Cestná doprava

Región Vysoké Tatry má v rámci Slovenska severnú polohu, nachádza sa na najzápadnejšom okraji Prešovského kraja. Je napojený cestnou sieťou, ktorá je súčasťou infraštruktúry transeurópskej dopravnej siete TEN-T, koridoru Rýn – Dunaj vedeného po diaľnici D1 a patriaceho do základnej siete. Po diaľnici D1 je zároveň vedená medzinárodná trasa E50. Diaľnica D1 zaisťuje regiónu kvalitné napojenie na západ a východ krajiny. Súbežne s diaľnicou je vedená cesta I/18, ktorá zaisťuje rovnaké spojenie ako diaľnica, avšak zväčša prechádza intravilánmi obcí na podhorí regiónu a s ohľadom na súbežnú diaľnicu má dnes skôr význam regionálny. Severným a východným okrajom regiónu je vedená cesta I/66, ktorá poskytuje napojenie na cestnú sieť v Poľsku, na spádové centrá v podhorí (Poprad a Kežmarok) a ďalej na región Horehronia. Napojenie smerom na severovýchod, do miest Stará Ľubovňa, Bardejov a Nový Sącz poskytuje cesta I/77.

Súbežne s diaľnicou D1, cestou I/18 a I/66, ktoré tvoria tzv. veľký tatranský okruh je v horskom pásme osídlenia vedená cesta regionálneho významu II/537 (Cesta slobody), ktorá prepája celý polycentrický región od hraníc Žilinského kraja až po východný okraj regiónu a predstavuje hlavnú os osídlenia a komunikačnú spojnicu jednotlivých sídel mesta Vysoké Tatry. Vytvára tzv. malý tatranský okruh. Prepojenie malého a veľkého tatranského okruhu zabezpečujú severno-južné prepojenia po cestách II. triedy II/537, 539, 534 a 540, ktoré sú doplnené cestami III. triedy III/3064, 3080, 3093 a 3102.

Súčasťou cestnej siete regiónu sú miestne a účelové cesty v katastrálnych územiach obcí jadrového a vstupného územia, tieto komunikácie nadväzujú na cesty vyšších tried.

9.2.1 Infraštruktúra cestnej dopravy

Na území regiónu Vysoké Tatry sa nachádzajú cesty v nasledujúcich dĺžkach:

Tabuľka 29 Cesty na území regiónu Vysoké Tatry (zdroj: SÚC PSK, CDB)

Typ cestnej komunikácie	Dĺžka v km
Diaľnice	44,677 + 21,000 v ŽSK
Cesty I. triedy	74,861
Cesty II. triedy	76,724 + 15,450 v ŽSK
Cesty III. triedy	75,318 + 10,440 v ŽSK

Tabuľka 30 Diaľnice v regióne Vysoké Tatry

Číslo CK	Úsek	Dĺžka úseku [km]
D1	križovatka D1 x II/537 – Mengusovce – križovatka D1 x I/66 (výjazd Poprad-východ)	44,7

Tabuľka 31 Cesty I. triedy v regióne Vysoké Tatry

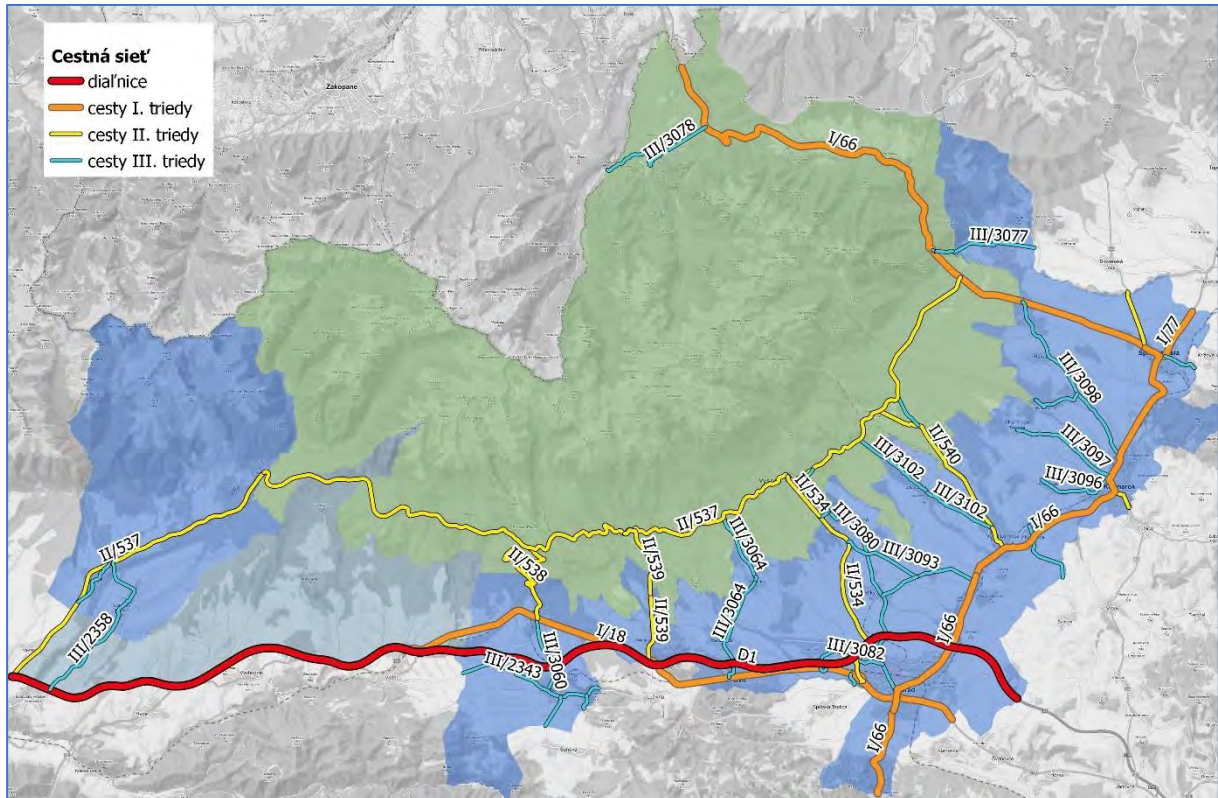
Číslo CK	Úsek	Dĺžka úseku [km]
18	križovatka I/66 – Poprad – Svit – Mengusovce – hr. Žilinského kraja	20,9
66	SK/PL Podspády-Jurgów – Spišská Belá – Poprad – križovatka I/18	51,1
66A	I/66 – Poprad-Matejovce – I/66	2,861

Tabuľka 32 Cesty II. triedy v regióne Vysoké Tatry

Číslo CK	Úsek	Dĺžka úseku [km]
534	I/18 – D1 – Starý Smokovec – II/537 (Cesta Slobody)	10,402
537	I/66 – Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Štrbské Pleso – hr. ŽSK (k. ú. Východná) – hr. PSK – Podbanské – križovatka s D1	58,926
538	I/18 – Tatranská Štrba – II/537	7,393
539	I/18 – Mengusovce – Štôla – Vyšné Hágy – II/537	6,671
540	I/66 – Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica – II/537	8,832

Tabuľka 33 Cesty III. triedy v regióne Vysoké Tatry

Číslo CK	Úsek	Dĺžka úseku [km]
2358	ŽSK: Liptovský Hrádok, Dovalovo (mimo) – Liptovská Kokava – križovatka s II/537	8,100
2361	ŽSK: II/537 – prieťah obcou Pribylina – II/537	2,340
3060	I/18 Tatranská Štrba – diaľnica D1 – Štrba – III/2343	3,624
3064	I/18 – Svit – Batizovce – Gerlachov – II/537 (Cesta Slobody)	8,348
3077	I/66 Tatranská Kotlina – Lendak – Slovenská Ves – II/542	4,827
3078	I/66 – Tatranská Javorina – SK/PL Lysá Poľana-Łysa Polana	5,754
3079	III/3093 (Mlynica) – Veľký Slavkov	1,789
3080	I/18 – Poprad-Veľká – Veľký Slavkov – Nová Lesná – III/3081 (Dolný Smokovec)	9,421
3081	II/534 – Dolný Smokovec – Horný Smokovec – II/537 (Cesta Slobody)	2,770
3082	I/18 – D1 – Letisko Poprad-Tatry – II/534 – Poprad-Veľká – III/3080	3,796
3083	II/540 – II/537 (SV obchvat Tatranskej Lomnice)	1,569
3093	I/66 – Mlynica – III/3080 – II/534	6,402
3095	I/66 – Huncovce – Huncovce-osada	0,597
3096	I/66 – Kežmarok – Malý Slavkov	3,490
3097	I/66 – Kežmarok – Stráne pod Tatrami	4,905
3098	I/66 – Kežmarok – Rakúsy – I/66	8,480
3101	III/3098 - Mlynčeky	2,255
3102	II/540 – Veľká Lomnica – Stará Lesná – II/537 (Cesta Slobody)	7,291



Obrázok 18 Cestná sieť v regióne Vysoké Tatry

9.2.1.1 Dialnice

9.2.1.1.1 D1

hranica Žilinského kraja – Mengusovce – Poprad-východ – (Prešov – Košice)

Diaľnica D1 sa voči riešenému územiu nachádza na jeho južnom okraji a vedie v západno-východnom smere. Ide o medzinárodnú cestu značenú ako E50 ležiacu v koridore siete TEN-T Rýn-Dunaj (súčasť základnej siete). Diaľnica D1 poskytuje veľmi kvalitné napojenie regiónu na západné (smer Žilina a Bratislava) a východné Slovensko (smer Prešov, Košice a výhľadovo až na ukrajinskú hranicu). Diaľničná sieť napája región v širšom kontexte aj na Českú republiku, Rakúsko a Maďarsko.

Sprevádzkovaním kompletného úseku diaľnice medzi Košicami a Ružomberkom významným spôsobom narástla vzdialenosť, z ktorej je región Tatier dostupný automobilom do 1,5-2 hodín, čo predstavuje priemerný čas, ktorý sú ochotní tráviť cestovaním jednodenní návštevníci prichádzajúci spravidla v ranných a odchádzajúci vo večerných hodinách. Zlepšená dostupnosť regiónu prirodzene zvyšuje návštevnosť v dňoch turistickej špičky, čo sa prejavuje zvýšenými dopravnými intenzitami na komunikáciách a nárastom dopytu po parkovaní v turistických cieľoch.

Úsek diaľnice od križovatky Poprad-východ smerom na západ predstavuje tiež kapacitný a rýchly cestný obchvat celej oblasti Vysokých Tatier, pre región by mal plniť funkciu odľahčenia dopravy na Ceste slobody (malom tatranskom okruhu). Na tento účel spravidla diaľnica nie je využívaná a pri prejazdoch medzi východnou a západnou časťou územia sa používa Cesta slobody. Problematické je aj dopravné značenie diaľničných výjazdov, ktoré navádza vodičov smerujúcich do Tatier z východnej aj západnej strany na jediný výjazd č. 325 – Vysoké Tatry, pričom pre návštevníkov smerujúcich do okrajových častí regiónu sú vhodnejšie výjazdy č. 329 – Poprad-východ, č. 315 – Mengusovce alebo č. 310 – Štrba.

9.2.1.2 Cesty I. triedy

9.2.1.2.1 I/18

hranica Žilinského kraja – Svit – Poprad – (Prešov – Vranov nad Topľou – Michalovce)

Cesta I/18 sa voči riešenému územiu nachádza na jeho južnom okraji a vedie v západno-východnom smere a medzi hranicou Žilinského kraja a Prešovom kopíruje trasu diaľnice D1. Pôvodne slúžila rovnakému účelu, ako v súčasnosti diaľnica D1, dnes predstavuje bezplatnú alternatívu voči tejto trase, resp. alternatívnu trasu pri prevádzkových obmedzeniach na diaľnici. Sprevádzkovaním súbežnej diaľnice D1 nadobudla cesta I/18 skôr regionálny význam.

Pre región má význam úsek prechádzajúci Tatranskou Štrbou, ktorý slúži ako prístup k železničnej stanici s prevádzkou medzinárodných a celoštátnych vlakov a ozubnicovej železnice na Štrbské Pleso.

9.2.1.2.2 I/66

hr. priechod SK/PL Podspády-Jurgów – Ždiar – Spišská Belá – Poprad – (hr. BBSK)

Cesta I/66 (do roku 2015 značená ako I/67) tvorí severovýchodnú a východnú hranicu územia PUM RVT. Poskytuje medzinárodné spojenie pre osobnú a nákladnú dopravu do 7,5 t smerom do Poľska a na opačnú stranu napojenie východnej časti regiónu Vysoké Tatry na diaľnicu D1. Jej význam vzrástol s dokončením diaľnice D1 v úseku Košice – Prešov, keď sa stala najrýchlejším spojením metropol východného Slovenska s poľským Krakovom. Význam cesty ďalej porastie so sprevádzkovaním poľskej rýchlostnej cesty S7 medzi Krakovom a Novým Targom, na ktorú ďalej nadväzujú cesty DK47 do Zakopaného a DK49 na hraničný priechod Jurgów.

Na ceste I/66 sú vo vysokom štádiu pripravenosti obchvaty obcí Veľká Lomnica a Huncovce a mesta Kežmarok. V štádiu príprav je tiež obchvat mesta Spišská Belá. Absencia obchvatov uvedených sídel spôsobuje vyšší podiel tranzitu na cestách vnútri územia regiónu Vysoké Tatry, predovšetkým pre spojenie Poľska a Ždiaru s diaľnicou D1.

9.2.1.2.3 I/66A

križovatka I/66A x I/66 – Matejovce – Poprad

Cesta I/66A predstavuje pôvodnú trasu cesty I/66 intravilánom popradskej mestskej časti Matejovce do vybudovania jej východného obchvatu. Tvorí ju krátky úsek dĺžky 2,8 km. Dnes má len miestny význam a na tomto mieste je uvedená iba pre kompletnosť informácií v dokumente.

9.2.1.3 Cesty II. triedy

9.2.1.3.1 II/534

Poprad (križovatka s I/18) – D1 výjazd Vysoké Tatry – Starý Smokovec – II/537

Najvýznamnejšia spojnica podhoria, spádového a okresného mesta Poprad, s Vysokými Tatrami. V Poprade začína v blízkosti obchodnej zóny na križovatke s cestou I/18, pokračuje ako západný obchvat mestskej časti Veľká, mimoúrovňovým prepojením križuje diaľnicu D1 a vedie ďalej na sever do Starého Smokovca, kde sa v blízkosti železničného priecestia napája na Cestu slobody II/537. Miesto tejto križovatky je charakteristické výskytom častých dopravných zápch v dopravnej špičke. Taktiež sa v blízkosti nachádza hranica používania inertného posypu v zimnom období, čo spôsobuje problémy pri opätovnom rozbiehaní do kopca, či už v prípade vzdutia dopravy v dôsledku vysokých intenzít v špičke alebo pri čakaní na prejazd vlaku.

Komunikácia bola postavená ako nové kapacitné napojenie Vysokých Tatier na podhorie tak, aby sa vyhla intravilánom obcí. Vede paralelne s cestami III/3080 a 3081, pričom zároveň tvorí obchvat Veľkého Slavkova, Novej Lesnej a Dolného Smokovca. V rokoch 2019-2021 prešla komplexnou modernizáciou v celom úseku. Paralelne s diaľničným obchvatom Popradu sa plánuje prepojenie tejto cesty s cestou III/3080 ako obchvat mestskej časti Veľká pre jej odľahčenie od dopravy smerujúcej do Veľkého Slavkova.

9.2.1.3.2 II/537

Cesta slobody: Žilinský kraj (Liptovský Hrádok – Pribylina) – Podbanské – Vyšné Hággy – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina

Cesta tvorí časť cestného okruhu Vysokých Tatier (tzv. malý tatranský okruh) a predstavuje jedinú spojnicu mestských častí v meste Vysoké Tatry. Cesta spája Prešovský a Žilinský samosprávny kraj, slúži na napojenie priľahlých miest a obcí na cesty I/18 a I/66 a následne na sieť TEN-T. Prechádza intravilánmi aj extravilánmi viacerých obcí. V riešenom území PUM RVT začína na výjazde z D1 pri Liptovskom Hrádku, prechádza smerom na východ cez Pribylinu, Podbanské, popod štrbskú osadu Štrbské Pleso, ďalej Vyšnými Hágmi, Novou a Tatranskou Poliankou, Starým Smokovcom, Tatranskou Lomnicou, Tatranskými Matliarmi, Kežmarskými Žľabmi a napája sa na cestu I/66 pod Tatranskou Kotlinou. (Cesta slobody ďalej pokračuje po cestách I/66 a III/3078 cez Ždiar a Tatranskú Javorinu až na Lysú Poľanu.)

V rokoch 2022-2023 prebieha v rámci Projektu Tatry komplexná modernizácia 43 km dlhého úseku Cesty slobody medzi Podbanským a križovatkou s I/66 na území Prešovského kraja.

9.2.1.3.3 II/538

I/18 Tatranská Štrba – križovatka s II/537

Cesta prepája Cestu slobody II/537 s cestou I/18 v Tatranskej Štrbe. Zároveň slúži ako najkratšia spojnica Štrbského Plesa s diaľnicou D1. Pôvodná trasa cesty viedla až do samotnej osady Štrbské Pleso, po zmodernizovaní Cesty slobody II/537 v roku 1970 bola jej trasa skrátená po extravilánovú križovatkou ležiacu južne od Štrbského Plesa. Cesta vedie súbežne s trasou ozubnicovej železnice z Tatranskej Štrby na Štrbské Pleso. V Tatranskej Štrbe prechádza východným okrajom intravilánu.

9.2.1.3.4 II/539

I/18 – Mengusovce – Štôla – Vyšné Hággy

Cesta prepája Cestu slobody II/537 z Vyšných Hágov s cestou I/18 a diaľnicou D1 pod Mengusovcami. Slúži ako najkratšia spojnica Vyšných Hágov s diaľnicou D1. Vo Vyšných Hágoch sa napája na Cestu slobody v extraviláne, obcou Štôla prechádza čiastočne intravilánom, cez Mengusovce prechádza intravilánom. Na cestu I/18 sa napája v blízkosti križovatky I/18 x D1 pri stredisku správy a údržby diaľnic.

9.2.1.3.5 II/540

I/66 Veľká Lomnica – Eurocamp – Tatranská Lomnica – II/537

Cesta prepája Cestu slobody II/537 z Tatranskej Lomnice s cestou I/66 vo Veľkej Lomnici. Cesta vedie intravilánmi obcí Tatranská Lomnica aj Veľká Lomnica, v obci Veľká Lomnica sa napája na cestu I/66 v problémovej križovatkou, ktorá nedisponuje dostatočnými šírkovými parametrami pre odbočovacie pruhy na ceste I/66 a zároveň leží v tesnej blízkosti železničného priecestia. Cesta II/540 spolu s cestou III/3083 slúži aj ako pomerne významná tranzitná trasa z Popradu smerom na Ždiar najmä z dôvodu absencie obchvatov sídel Spišská Belá, Kežmarok a Huncovce na ceste I/66.

V budúcnosti je naplánovaná preložka cesty II/540 do novej trasy, ktorá bude obchádzať Veľkú Lomnicu zo západného smeru, pričom bude zároveň slúžiť aj ako obslužná komunikácia plánovaného priemyselného parku vo Veľkej Lomnici a novej zástavby na severe od existujúcej zástavby obce. Vo Veľkej Lomnici je taktiež plánovaný obchvat na ceste I/66, pričom v rámci výstavby oboch obchvatov bude realizované mimoúrovňové kríženie ciest I/66 a II/540. V Tatranskej Lomnici je v pláne zámena existujúcej trasy cesty cez intravilán s trasou cesty III/3083, ktorá tvorí severovýchodný obchvat obce. Zámena sa bude realizovať po uvedení cesty III/3083 do normového stavu.

9.2.1.4 Cesty III. triedy

9.2.1.4.1 III/3060

križovatka I/18 x II/538 Tatranská Štrba – D1 – Štrba, križovatka s III/2343

Cesta napája obec Štrba na diaľnicu D1 a cestu I/18. Slúži tiež ako prepojenie dvoch samostatných častí obce Štrba – Štrba a Tatranská Štrba – Cesta pokračuje ďalej na sever ako cesta II/538 smerom k Ceste slobody a Štrbskému Plesu.

9.2.1.4.2 III/3064

II/537 Tatranská Polianka – Gerlachov – Batizovce – Svit – I/18

Cesta slúži ako prepojenie Cesty slobody II/537 z Tatranskej Polianky s cestou I/18 v meste Svit. Zároveň prechádza obcami Gerlachov a Batizovce. Dopĺňa prepojenia horského pásma s podhorím vedené po cestách II. triedy. V obci Gerlachov je do budúcnosti plánovaný západný obchvat obce s preložkou do nového telesa, v meste Svit je taktiež plánovaná preložka s trasovaním cesty novým podjazdom trate v blízkosti železničnej stanice.

9.2.1.4.3 III/3077

I/66 Tatranská Kotlina – Lendak – Výborná – Slovenská Ves, križovatka s II/542

V riešenom území sa nachádza krátky úsek cesty III/3077 od križovatky s I/66 v Tatranskej Kotline po východnú hranicu katastrálneho územia obce Lendak. Cesta napája na cestnú sieť obec Lendak a ďalej obce ležiace mimo riešeného územia PUM RVT – Výbornú a Slovenskú Ves. Trasa III/3077 – I/66 – II/537 je využívaná ako alternatívne, rýchlejšie napojenie Lendaku smerom do spádového okresného mesta Poprad (samotný Lendak sa nachádza v okrese Kežmarok).

9.2.1.4.4 III/3078

Cesta slobody: I/66 Podspády – Tatranská Javorina – Lysá Poľana – hr. priechod SK/PL

Pokračovanie Cesty slobody na severnom okraji Tatier, dnes slúži predovšetkým pre lokálnu cezhraničnú turistickú dopravu na hraničnom priechode Lysá Poľana, tiež vzájomne prepája všetky časti obce Tatranská Javorina (Tatranská Javorina, Lysá Poľana a Podspády) a napája ich na cestu I/66. V roku 2019 došlo k zámene majetku medzi Prešovským samosprávnym krajom a Slovenskou republikou, keď pôvodná cesta III/3078 trasovaná z Podspádov na Vojtasovu Poľanu a hraničný priechod Jurgów prešla do majetku štátu a stala sa cestou I/66 a pôvodná cesta I/66 trasovaná z Podspádov na Lysú Poľanu prešla do majetku Prešovského kraja a stala sa cestou III/3078. Táto zámena súvisí predovšetkým s posilnením dopravných tokov medzi západnou časťou východného Slovenska a poľskou podtatranskou oblasťou a Krakovom v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty S7 medzi Krakovom a Novým Targom a zlepšením spojenia po poľskej ceste DK49.

9.2.1.4.5 III/3079

Veľký Slavkov – križovatka s III/3093 (pri obci Mlynica)

Necelé 2 km dlhý úsek cesty má predovšetkým význam pre miestnu obslužnosť. Prepája dve susedné obce Veľký Slavkov a Mlynica.

9.2.1.4.6 III/3080

I/66 Poprad, Štefánikova – Poprad-Veľká – Veľká Slavkov – Nová Lesná – Dolný Smokovec, križovatka s III/3081

Cesta predstavuje pôvodnú prístupovú trasu do Vysokých Tatier z Popradu. Začína na okružnej križovatke s I/66 v Poprade na Štefánikovej ul., pokračuje intravilánom mestskej časti Veľká, prechádza intravilánom obcí Veľký Slavkov a Nová Lesná a na severnom okraji Novej Lesnej na hranici s katastrálnym územím Dolný Smokovec sa napája v okružnej križovatke na cestu III/3081. Vo Veľkom Slavkove sa križuje s cestou III/3079 (odbočka do Mlynice) a medzi Veľkým Slavkovom a Novou Lesnou križuje cestu III/3093, ktorou je možné napojenie na cestu II/534.

Paralelne s diaľničným obchvatom Popradu sa plánuje prepojenie tejto cesty s cestou II/534 ako obchvat mestskej časti Veľká a jej odľahčenie pri tranzite smerom na Veľký Slavkov.

9.2.1.4.7 III/3081

II/534 – Dolný Smokovec – Horný Smokovec, križovatka s II/537

Cesta prepája mestské časti Vysokých Tatier Dolný Smokovec so Starým Smokovcom. Tieto časti napája na severe na Cestu slobody II/537 a na juhozápade na cestu II/534. Problémové sú obe napojenia na cesty II. triedy. V Hornom Smokovci cesta III/3081 ústi do cesty II/537 pod ostrým uhlom s nevyhovujúcimi rozhládovými pomermi a nedostatkom priestoru pre odbočenie dlhších vozidiel. Navyše sa v blízkosti križovatky nachádza železničné priecestie zabezpečené svetelnou signalizáciou. Na križovatke s II/534 absentuje ľavý odbočovací pruh v smere od Starého Smokovca, čo v kombinácii s vysokou rýchlosťou jazdy, na ktorú modernizovaná cesta svojimi šírkovými parametrami zvädza, zvyšuje riziko kolízií vozidiel odbočujúcich doľava s vozidlami pokračujúcimi rovno smerom na Poprad.

9.2.1.4.8 III/3082

III/3080 Poprad-Veľká – II/534 – letisko Poprad-Tatry – D1 – I/18

Necelé 4 km dlhý úsek sa nachádza prevažne v intraviláne mesta Poprad. Prepája mestskú časť Veľká intravilánom s cestou II/534, s ktorou má vybudované mimoúrovňové križovanie a ďalej s letiskom Poprad-Tatry, diaľnicou D1 a cestou I/18.

9.2.1.4.9 III/3083

II/540 – Tatranské Matliare, II/537 (obchvat Tatranskej Lomnice)

Cesta tvorí severovýchodný obchvat Tatranskej Lomnice. Služi aj ako pomerne významná tranzitná trasa z Popradu smerom na Ždiar najmä z dôvodu absencie obchvatov sídel Spišská Belá, Kežmarok a Huncovce na ceste I/66. Po uvedení cesty III/3083 do normového stavu je v pláne zámena existujúcej trasy cesty II/540 cez intravilán s trasou cesty III/3083 v extraviláne.

9.2.1.4.10 III/3093

II/ 534 – križovatka s III/3080 – križovatka s III/3093 – Mlynica – I/66

Cesta predstavuje jediné ucelené prepojenie ciest I/66 a II/534, ktoré je s výnimkou obce Mlynica vedené prevažne extravilánom. Po trase sa križuje medzi Veľkým Slavkovom a Novou Lesnou s cestou

III/3080, pred Mlynicou s cestou III/3079 a po prietahu Mlynicou vyúsťuje do cesty I/66 pri čistiarni odpadových vôd. Do budúca je naplánovaná stavebná úprava križovatky s cestou III/3079 a tiež zrušenie križovatky s cestou I/66. Nové napojenie Mlynice má zaistiť západný obchvat Veľkej Lomnice.

9.2.1.4.11 III/3095

I/66 Huncovce – žel. zastávka Huncovce

Krátky úseky dĺžky 600 m, ktorý má význam miestnej cesty. Poskytuje prepojenie obce Huncovce k železničnej zastávke Huncovce a k segregovanej osade s marginalizovanou komunitou.

9.2.1.4.12 III/3096

I/66 Kežmarok – Malý Slavkov

Slepá cesta slúžiaca na napojenie obce Malý Slavkov na okresné mesto Kežmarok. Do budúca s výstavbou obchvatu II/540 vo Veľkej Lomnici existujú úvahy o pokračovaní so stavbou obchvatu smerom na Malý Slavkov a jeho alternatívne napojenie na cestnú sieť na západnej strane.

9.2.1.4.13 III/3097

I/66 Kežmarok – Stráne pod Tatrami

Slepá cesta slúžiaca na napojenie obce Stráne pod Tatrami na okresné mesto Kežmarok.

9.2.1.4.14 III/3098

I/66 Kežmarok – križovatka s III/3101 – Rakúsy – I/66 (lokalita Šarpanec)

Cesta slúži pre napojenie obce Rakúsy a Mlynčeka na cestnú sieť (na oboch koncoch na cestu I/66). Zároveň však predstavuje rýchlejšiu trasu medzi Kežmarkom a Ždiarom, ktorá obchádza mesto Spišská Belá. Prechádza čiastočne intravilánom mesta Kežmarok a po východnom okraji intravilánu obce Rakúsy a jej segregovanej osady s marginalizovanou komunitou.

9.2.1.4.15 III/3101

III/3098 – Mlynčeka

Krátka, slepá odbočka z cesty III/3098, ktorá tvorí jediné napojenie obce Mlynčeka na cestnú sieť a má predovšetkým miestny význam.

9.2.1.4.16 III/3102

II/537 Tatranská Lesná – Stará Lesná – Veľká Lomnica, križovatka s II/540

Cesta je vedená z Veľkej Lomnice od križovatky s II/540 paralelne s vyústením na Cestu slobody II/537 v lokalite Tatranská Lesná. Cesta slúži pre napojenie obce Stará Lesná a zároveň ako prepojenie horského pásma s podhorím. Obcou Stará Lesná prechádza intravilánom. Do budúca je v súvislosti s výstavou obchvatu II/540 vo Veľkej Lomnici plánovaná križovatka tejto cesty s novým obchvatom, čo poskytne Starej Lesnej nové napojenie na mesto Poprad bez nutnosti prejazdu Veľkou Lomnicou.

Problematické je napojenie cesty III/3102 na Cestu slobody II/537. Cesta je napojená pod ostrým uhlom znemožňujúcim dostatočné rozhľadové pomery. Križovatka sa nachádza v tesnej blízkosti železničného priestestia, kvôli ktorému je vozovka realizovaná vo veľkom sklone, čo spôsobuje ťažkosti pri prejazde dlhším vozidlám, predovšetkým autobusom, ktoré musia železničným priestestím prechádzať zo smeru Starej Lesnej v protismere. Križovatkou premávajú pravidelné autobusové spoje medzi Starou Lesnou a Tatranskou Lomnicou.

9.2.1.5 Miestne cesty, funkčné zatriedenie

Analýza miestnych ciest sa zaoberá jadrovým územím. Medzi miestne cesty v jadrovom území patria všetky cesty, ktoré sú vo vlastníctve mesta Vysoké Tatry a obcí Štrba, Ždiar a Tatranská Javorina. Hlavným účelom týchto komunikácií je dopravná obsluha vnútri sídel v území.

Obce v jadrovom území nemajú spracovaný pasport so špecifickým zatriedením miestnych ciest podľa ich dopravného významu. Na základe normy STN 73 6110 možno miestne cesty v jadrovom území rozdeliť vrátane funkčného zatriedenia na:

- **A – rýchlostné**
 - v jadrovom území sa nenachádzajú
- **B – zberné³**
 - B1 – prieťahy ciest I. triedy: úseky I/66 v Tatranskej Kotline, Ždiari a Podspádoch
 - B2 – prieťahy ciest II. triedy:
 - úseky II/537 v Podbanskom, Vyšných Hágoch, Novej Polianke, Tatranskej Polianke, Tatranských Zruboch, Novom Smokovci, Starom Smokovci, Tatranskej Lesnej, Tatranskej Lomnici, Tatranských Matliaroch a Kežmarských Žľaboch
 - úsek II/540 v Tatranskej Lomnici
 - B3 – prieťahy ciest III. triedy:
 - III/3064 v Tatranskej Polianke,
 - III/3081 v Dolnom Smokovci,
 - III/3077 v Tatranskej Kotline
 - III/3078 v Podspádoch, Tatranskej Javorine a Lysej Poľane
- **C – obslužné**
 - miestne cesty sprístupňujúce objekty a územia v existujúcej zástavbe
- **D – nemotoristické**
 - D1 – pešie zóny:
 - Starý Smokovec: pozdĺž spodnej budovy Hrebienok Resort v úseku medzi cestou II/537 a vrchnou komunikáciou
 - D1 – obytné zóny:
 - Tatranská Lomnica: komunikácia vedúca cez sídlisko v úseku od Vily Pionier po Vilu Buky
 - D2 – cestičky pre cyklistov:
 - cestička pre cyklistov Tatranská Kotlina – Spišská Belá
 - cestička pre cyklistov medzi Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica
 - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Tatranská Lomnica – S. Smokovec
 - D3 – komunikácie pre chodcov (chodníky, cestičky, priechody, koridory)
 - všetky zvyšné komunikácie s vylúčením motorovej dopravy

9.2.1.6 Účelové cesty

K účelovým cestám patria všetky zvyšné komunikácie v území, ktoré nespádajú do kategórie diaľnic, ciest I., II. a III. triedy a miestnych ciest. V jadrovom území sa táto definícia týka najmä lesných a poľných ciest, urbárskych ciest (verejných aj neverejných), prípadne iných ciest neprístupných verejnej premávke v uzavretých areáloch apod.

³ Cesty I., II. a III. tried de iure (v zmysle Zák. č 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách) nie sú miestnymi cestami, avšak de facto sa na ne na prieťahoch intravilánmi sídel vzťahujú normové požiadavky.

Príklady účelových ciest v území: komunikácie v Tichej a Kôprovej doline, prístupové komunikácie k Popradskému plesu, Sliezskemu domu, na Hrebienok, na Štart, ku chodníku v korunách stromov v Bachledovej doline, prepojenie Ždiar – Osturňa, komunikácia v Javorovej doline, komunikácia v Bielovodskej doline, prepojenie Mlynčeka – Kežmarské Žľaby, Tatranská Lomnica / Tatranské Matliare – Skalná poľana atď.

Väčšinou uvedených účelových komunikácií sú trasované cyklistické trasy a pešie turistické chodníky. V území sa však nachádzajú aj ďalšie neverejné komunikácie, ktoré spravidla využívajú zložky ochrany prírody či horskej služby.

Medzi účelové cesty taktiež patria súkromné komunikácie zabezpečujúce prístup k ubytovacím zariadeniam, zariadeniam služieb, vnútro-areálové komunikácie apod.

9.2.2 Účel využitia ciest

9.2.2.1 Medzinárodná doprava

Územím regiónu Vysokých Tatier bezprostredne neprechádzajú žiadne koridory medzinárodného významu. Podhorím prechádza koridor základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T Rýn – Dunaj a medzinárodný európsky cestný ťah E50, ktoré prechádzajú v línii diaľnice D1. TEN-T koridor zároveň prechádza v línii železničnej trate Žilina – Poprad – Košice – hranica SR/Ukrajina.

Medzi cezhraničné prepojenia regionálneho a lokálneho významu možno v území regiónu Vysoké Tatry zaradiť dve cestné prepojenia na cestách:

- I/66 Tatranská Javorina, Podspády (SK) – Jurgów (PL) – osobne autá, autobusy a nákladné vozidlá do 7,5 tony,
- III/3078 Tatranská Javorina, Lysá Poľana (SK) – Łysa Polana (PL) – osobné autá a nákladné vozidlá do 3,5 tony,
- II/542 Spišská Belá – Spišská Stará Ves – Lysá nad Dunajcom (SK) – Sromowce Wyżne (PL) – osobné autá, autobusy a nákladné vozidlá do 12,5 tony
- I/77 – I/68: Spišská Belá – Podolínec – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – Piwniczna-Zdrój (PL) – osobné autá, autobusy a nákladné vozidlá do 12 ton

Pre región Vysoké Tatry je dôležitá nadväznosť cestnej siete v Poľsku, najmä cesty DK49 z Jurgówa, ktorá sa v Novom Targu pripája na cestu DK47 zo Zakopaného do Rabky-Zdrój (od Nového Targu sa cesta DK47 prestavuje na parametre rýchlostnej cesty). Cesta DK47 sa v meste Rabka-Zdrój pripája na rýchlostnú cestu S7 z Chyžného do Krakova. Dňa 12.11.2022 bol do prevádzky uvedený tunel Marii i Lecha Kaczyńskich medzi obcami (gminami) Kreczów a Skomielna Biała. Termín sprevádzkovania zvyšných úsekov DK47 vrátane I. etapy obchvatu Nového Targu je jún 2024. Predpoklad dokončenia II. etapy obchvatu Nového Targu smerom na východ k ceste DK49 je rok 2029.

9.2.2.2 Celoštátna doprava

Celoštátnu dopravnú sieť a nadväznosť na susediace regióny vytvárajú predovšetkým cestné koridory:

- D1: hranica ŽSK – Poprad – Prešov – Lemešany – hranica KSK,
- I/66: hranica BBSK (Telgárt) – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá – Tatranská Javorina, Podspády – hranica SK/PL ako súčasť ciest celoštátnej úrovne (v úseku Spišská Belá – hranice SK/PL uzavretá pre nákladné autá nad 3,5 tony),
- I/77: Spišská Belá – Podolínec – Stará Ľubovňa – Orlov – Bardejov – Zborov – Nižná Polianka - Svidník ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,
- I/66, I/77, I/68: Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Ľubotín – koridor nadregionálnej úrovne,

- II/537, I/66: hranica ŽSK (Pribylina) – Starý Smokovec – Tatranská Javorina, Podspády – hranica SK/PL ako hlavný koridor pre medzinárodnú turistickú dopravu s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v celom úseku.

9.2.2.3 Regionálna doprava

Regionálnu dopravnú sieť a nadväznosť na susediace regióny vytvárajú predovšetkým cestné koridory:

- II/537: hranica ŽSK (Pribylina) – Starý Smokovec – Ždiar – Tatranská Javorina – hranice SK/PL,
- II/538 / II/539 / II/534 / II/540: napojenie regiónu na celoštátnu cestnú sieť a susedné regióny,
- I/18: prepojenia sídel v Podtatranskej Kotline a ďalej na Liptov (pri odstávke diaľničného tunela Bôrik plní aj celoštátny význam) – celoštátny význam opadol s dostavbou diaľnice D1,
- II/536: Kežmarok – Ľubica – Spišský Štvrtok – hranica KSK (Spišská Nová Ves, Spišské Vlachy),
- II/542, II/543: Spišská Belá – Spišská Stará Ves – Pieniny,
- I/66: prepojenie Vysoké Tatry – Nízke Tatry, resp. Slovenský raj,
- III/3078, I/66: hranica SK/PL – Lysá Poľana – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad.

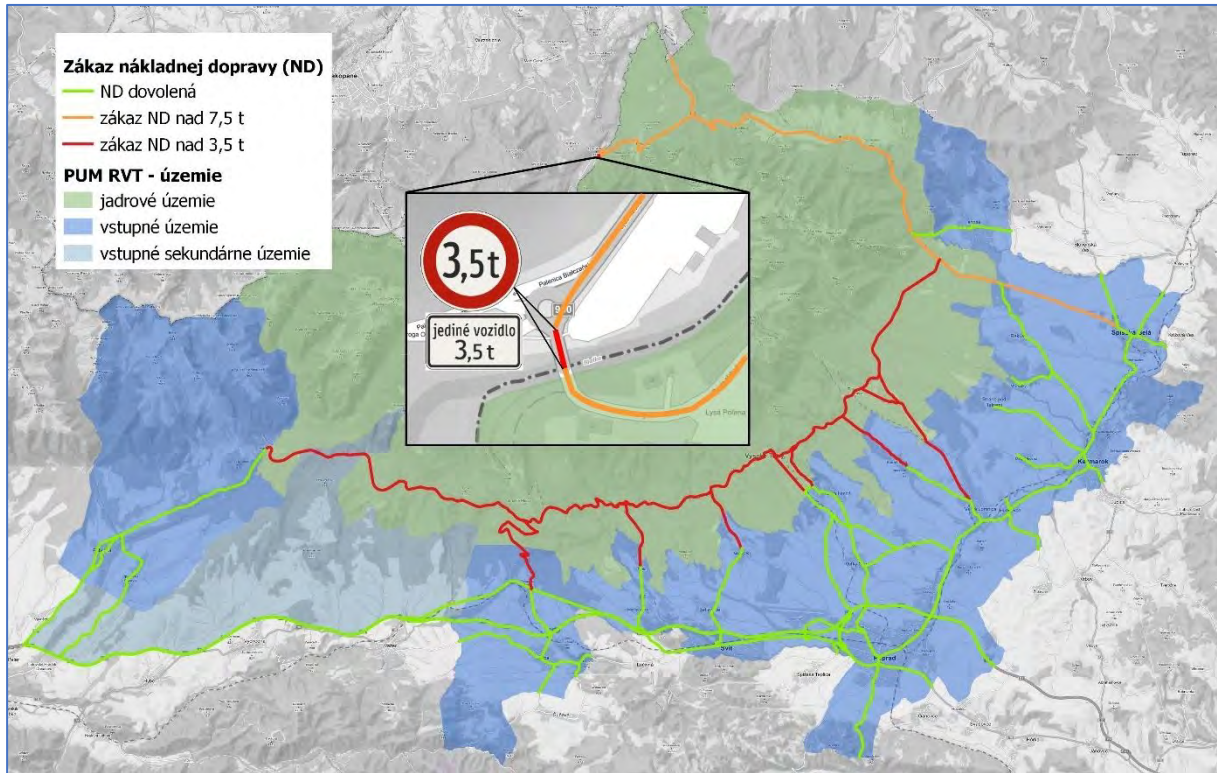
9.2.3 Obmedzenia na cestnej sieti

Na cestách II. a III. triedy prechádzajúcich cez jadrové územie (lokálne aj s presahmi do vstupného územia – v Tatranskej Štrbe, Štôle, Gerlachove, Starej Lesnej a Veľkej Lomnici) platí zákaz vjazdu pre nákladné vozidlá nad 3,5 t. Toto obmedzenie neplatí pre dopravnú obsluhu sídel Podbanské, Tatranská Štrba a Vysoké Tatry.

Na ceste I/66 západne od mesta Spišská Belá až po hraničný priechod Podspády – Jurgów a rovnako na ceste III/3078 Podspády – hr. priechod Lysá Poľana – Ľysa Polana platí zákaz vjazdu nákladných vozidiel nad 7,5 t. Obmedzenie neplatí pre dopravnú obsluhu sídel T. Kotlina, Lendak, Ždiar a T. Javorina.

Napriek povoleniu nákladnej dopravy do 7,5 t na oboch stranách hraničného priechodu Lysá Poľana – Ľysa Polana platí na samotnom hraničnom moste cez rieku Biela voda zákaz vjazdu vozidlám nad 3,5 t, zároveň je povolený prejazd jediného vozidla hmotnosti 3,5 t. Obmedzenie súvisí s nevyhovujúcim stavebno-technickým stavom mosta. Zámer rekonštrukcie mosta existuje, termín je v nedohľadne.

Na ostatných úsekoch ciest nie je zavedená miestna úprava, platia obmedzenia dané zákonom o cestnej premávke. Výnimkou je cesta II/542 zo Spišskej Belej smerom na Slovenskú Ves, kde platí obmedzenie nákladnej dopravy nad 12 t. Vzhľadom na to, že ide o cestu napájajúcu iba vstupné územie riešeného regiónu, je táto cesta, ako aj ostatné cesty, kde platia iba všeobecné ustanovenia zákona o cestnej premávke, v nasledujúcom obrázku znázornená zelenou farbou – „ND dovolená“.



Obrázok 19 Zákaz jazdy nákladnej dopravy na cestnej sieti v regióne Vysoké Tatry

Z obrázku 19 je zrejmé, že celá oblasť jadrového územia regiónu Vysoké Tatry nie je prejazdná pre tranzitnú nákladnú dopravu. Zároveň na takmer všetkých vjazdoch do jadrového územia je na dopravnom značení uvedený aj zákaz vjazdu pre traktory a poľnohospodársku techniku. Jedinou výnimkou je cesta III/3102 cez Starú Lesnú. Dopravné značenie v Starej Lesnej zakazuje vjazd iba nákladným vozidlám, traktorom a poľnohospodárskej technike je ostáva tento vjazd do jadrového územia ako jediný legálny.

9.2.4 Inštitucionálne zaistenie prevádzkovania cestnej siete

Diaľnice

Diaľnice sú v správe Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS). Na území regiónu Vysoké Tatry (na jeho južnej hranici) sa nachádza 24 km dlhý úsek diaľnice D1.

Úlohou NDS je zabezpečovať prípravu, výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest, realizáciu ich opráv a údržbu. NDS ďalej vyberá poplatky za používanie týchto komunikácií motorovými vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t a zároveň je aj správcom elektronického výberu mýta pre vozidlá nad 3,5 t celkovej hmotnosti na diaľniciach, rýchlostných cestách a vybraných úsekoch ciest I. triedy.

Cesty I. triedy

Cesty I. triedy sú v správe Slovenskej správy ciest (SSC), základnou činnosťou organizácie je správa ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností, ako je zabezpečovanie investičnej prípravy a výstavby ciest I. triedy a ich údržby.

Okrem toho Slovenská správa ciest vykonáva dopravné plánovanie v cestnom hospodárstve, plní úlohy súvisiace s rozvojom cestných komunikácií, úlohy dopravného inžinierstva a bezpečnosti cestnej dopravy. Je nositeľom koncepcie rozvoja cestnej siete, zabezpečuje technický rozvoj, spracovanie technických noriem a štandardov cestného hospodárstva a vykonáva centrálnu technickú evidenciu

cestných komunikácií. Plní úlohy majetkovej správy ciest I. triedy, zabezpečuje údržbu a opravy ciest I. triedy a mostov. Vykonáva odbornú, príp. poradenskú činnosť pre orgány štátnej správy a územnej samosprávy. Prostredníctvom podriadených organizačných zložiek – pre región Tatry ide o Investičnú výstavbu a správu ciest Košice – je zabezpečovaná najmä investičná príprava, výstavba ciest I. triedy a ich údržba.

Cesty II. a III. triedy

Cesty II. a III. triedy sú v správe Prešovského samosprávneho kraja prostredníctvom svojej organizácie Správa a údržba ciest PSK (SÚC PSK). Región Vysoké Tatry pokrýva SÚC PSK oblasť Poprad. Na území regiónu Vysokých Tatier sa nachádza vyše 152 kilometrov ciest II. a III. triedy.

Organizácia okrem činnosti údržby ciest II. a III. triedy na základe zmluvného vzťahu so správcom ciest I. triedy zabezpečuje vybrané činnosti údržby tejto kategórie ciest, najmä výkon zimnej údržby ciest. Organizácia SÚC PSK zabezpečuje aj komplexný proces investičnej prípravy a realizácie stavebných investícií na spravovanej cestnej sieti PSK, najmä však charakteru rekonštrukcií a modernizácií existujúcich úsekov ciest, mostov a ostatného cestného príslušenstva. Keďže zriaďovateľom Správy a údržby ciest PSK je Prešovský samosprávny kraj, zároveň garantuje a kontroluje jej činnosť a v prípade zistenia nedostatkov prijíma potrebné opatrenia.

Miestne a účelové cesty

Miestne a účelové cesty sú spravidla v správe ich vlastníka. Miestne cesty vlastní samotné obce, ktoré ich spravujú vo vlastnej réžii prostredníctvom zamestnancov obce alebo obecných spoločností vytvorených na tejto účel. Účelové komunikácie spravujú ich vlastníci taktiež vo vlastnej réžii alebo prostredníctvom zriadených organizácií. Lesné cesty v jadrovom území ležia na území Tatranského národného parku a spracuje ich Správa TANAP-u. Účelové súkromné komunikácie, ktoré slúžia ako prístup k zariadeniam služieb či turistických atrakcií, spravujú ich súkromní vlastníci.

9.2.5 Stavebný stav komunikácií a kritické body na sieti

9.2.5.1 Stavebný a dopravno-technický stav ciest

Stavebný stav a dopravno-technický stav cestnej siete je ďalším z aspektov kvality dopravnej siete a kvality dopravnej obsluhy regiónu Vysoké Tatry. Na základe dát z Cestnej databanky a tiež dát regionálnej Správy a údržby ciest PSK boli urobené analýzy stavebného stavu cestnej siete, so zameraním na stav vozoviek, cez ktorú bežný užívateľ vníma kvalitnú cestnú sieť. Rovnako boli vytvorené analýzy úsekov cestnej siete, na ktorých sa nachádzajú bodové nedostatky v podobe zlého dopravno-technického stavu. Analýzy sú súčasťou celokrajského dokumentu Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja – Fázy B (Analytická časť).

9.2.5.2 Kritické body na cestnej sieti

Zoznam kritických bodov na cestnej sieti:

- absencia obchvatov obcí Podspády, Ždiar, Tatranská Kotlina, Veľká Lomnica, Huncovce a miest Kežmarok a Spišská Belá na ceste I/66
- križovatka II/537 x II/534 v Starom Smokovci je dopravne nevyhovujúca najmä v kombinácii s priechodom električky cez priecestie, na priecestí– sa v zime sa kvôli ochrane prírody používa iba nechemický, inertný posyp – po prejazde vlaku majú autá problém rozbehnúť sa na klzkej ceste do kopca
- kruhový objazd na vjazde do Tatranskej Lomnice – najmä v zime sa upcháva pre nedostatočne kapacitný príjazd k lanovke

- ostré uhly napojenia ciest v križovatkách s nedostatočnými rozhľadovými pomermi – II/537 x III/3081, II/537 x III/3102
- pripojenia ciest z Dolného Smokovca (križovatka II/537 x III/3081) a Starej Lesnej (križovatka II/537 x III/3102) – napojenia sú smerovo pod ostrým uhlom a s veľkým zakrivením (výraznou zmenou pozdĺžneho sklonu) na železničných priecestiach – problém najmä pre autobusy, ktoré musia odbočovať cez protismer
- železničné priecestia sú problémové a rizikové, križujú takmer všetky prístupové cesty do obytných častí (týka sa najmä Starého Smokovca – v prípade posilnenia električkovej dopravy sa problém bez opatrení zhorší)
- absentujúce odbočovacie pruhy v križovatkách na frekventovaných úsekoch – II/534 x III/3081
- úzke zastávkové pruhy v Tatranskej Kotline
- absentujúce chodníky vedú k pohybu chodcov po krajniciach ciest
- nevyhovujúci stavebný stav ciest III. triedy – 3094, 3095 (rekonštrukcia mostov)
- prehustenie vyústení miestnych ciest a ciest na cestu I/66 (vo vstupnom území)

9.2.6 Nehodovosť

Údaje o dopravnej nehodovosti v regióne Vysoké Tatry poskytol Okresný dopravný inšpektorát, Okresného riaditeľstva policajného zboru v Poprade. Údaje o nehodovosti sú čerpané zo štatistík systému ISDN Ministerstva vnútra Slovenskej republiky (evidujú sa tu všetky dopravné nehody v rámci SR). Podrobné štatistické údaje sú vedené na diaľniciach a cestách I. a II. triedy, cesty III. triedy sa vykazujú ako nesledované komunikácie.

ODI OR PZ v Poprade eviduje v okresoch Poprad a Kežmarok nasledujúce nehodové lokality:

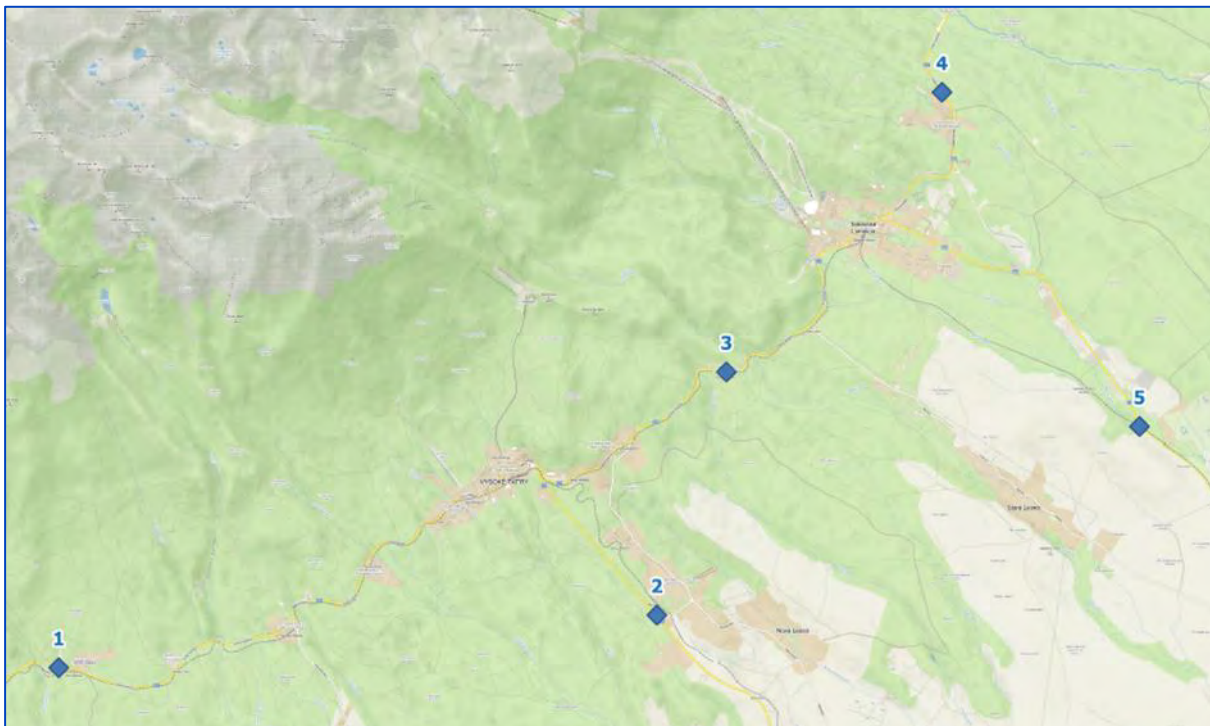
- diaľnica D1 – úsek km od 305,390 po 306,000 (na hranici ŽSK a PSK)
 - počet DN 6, následky – 4 ľahko zranené osoby, najčastejšia hlavná príčina DN nedovolená rýchlosť jazdy;
- diaľnica D1 – úsek km od 316,000 po 317,500 (tunel Bôrik)
 - počet DN 8, bez následkov na živote a zdraví, najčastejšia hlavná príčina DN porušenie povinnosti vodiča;
- diaľnica D1 – úsek km od 328,400 po 329,400 (úsek západne od výjazdu č. 509 Poprad-Východ)
 - počet DN 5, bez následkov na živote a zdraví, najčastejšia hlavná príčina DN porušenie povinnosti vodiča a nedovolená rýchlosť jazdy;
- cesta I/66 – úsek km od 87,000 po 89,700 (Štefánikova ulica, Poprad)
 - počet DN 8, následky – 1 ťažko zranená osoba a 3 ľahko zranené osoby, najčastejšia hlavná príčina DN porušenie povinnosti vodiča a nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami;
- cesta I/66 – úsek km od 90,500 po 94,200 (úsek od križovatky D1 Poprad-Východ po križovatku s cestou II/540 v obci Veľká Lomnica)
 - počet DN 10, následky – 1 usmrtená osoba, 1 ťažko zranená osoba a 6 ľahko zranených osôb, najčastejšia hlavná príčina DN porušenie povinnosti vodiča a nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami;

Z uvedeného prehľadu vyplýva, že všetky nehodové lokality sa nachádzajú na cestách, ktoré tvoria líniu hranice riešeného územia PUM regiónu Vysoké Tatry. V jadrovom území neboli zaznamenané žiadne významné nehodové lokality hodné ďalšej pozornosti, pozornosť je tu potrebné sústrediť na odstraňovanie bodových nedostatkov stavebného stavu a usporiadania komunikácií a križovatiek.

9.2.7 Dopravné prieskumy

9.2.7.1 Profilový dopravný prieskum

V septembri 2022 sa uskutočnil profilový prieskum automobilovej dopravy na piatich vybraných cestných profiloch vo Vysokých Tatrách. Cieľom bolo určiť intenzitu osobných a nákladných vozidiel v priemerný pracovný deň a počas víkendov.



Obrázok 20 Prehľadná mapa sledovaných profilov

9.2.7.1.1 Metodika

Zber dát prebiehal nepretržite 8 dní od nedele 4. septembra 2022 do nedele 11. septembra 2022.

Na sledovaných profiloch boli určené vhodné miesta na stĺpkoch dopravného značenia. Na prieskum boli použité automatické sčítače dopravy SR4 (ASD), ktoré pracujú na princípe odrazu elektromagnetického signálu s frekvenciou 24 GHz od plochy meraných vozidiel. Všetky záznamy sa ukládajú do internej pamäte (maximálny počet záznamov 430 000 vozidiel) a následne sú pomocou rozhrania Bluetooth prevedené do PC na ďalšie spracovanie a vyhodnotenie. Na prevod nameraných dát slúži špecializovaný program Sierzega SRA, ktorý umožňuje export do textového súboru a následné využitie v tabuľkových procesoroch.

Výstupom sú nasledujúce údaje uložené v pamäti zariadenia:

- dátum
- čas
- dĺžka v decimetroch zaznamenaného vozidla
- rýchlosť zaznamenaného vozidla
- predbežná kategória zaznamenaného vozidla
- odstup medzi vozidlami
- smer pohybu zaznamenaného vozidla (+ smer k čelu ASD, - smer od čela ASD)

Súhrnné technické dáta sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 34 **Špecifikácia meracieho prístroja ASD**

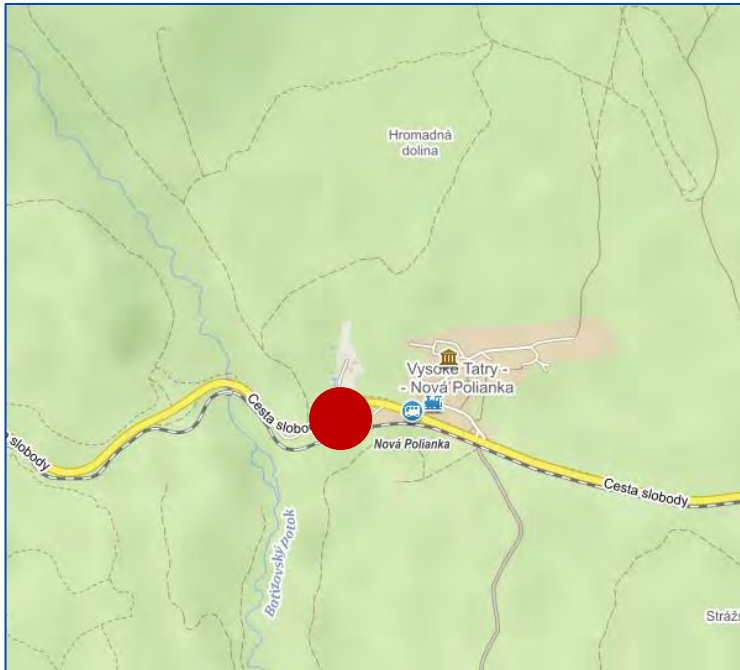
Automatický sčítač dopravy	
napájanie	6 V
prevádzková teplota	-20 °C až 60 °C
stupeň krytia	IP65
pamäť	cca 430 000 záznamov
rýchlostný rozsah merania	8 až 254 km/h
presnosť merania – rýchlosť	+/- 3 %
presnosť merania – dĺžka vozidla	+/- 20 %
presnosť merania – odstup vozidiel	+/- 0,2 sek.

Vozidlá boli sledované v zhode s TP 16/2015 „Výpočet kapacít pozemných komunikácií“ a delené do dĺžkových kategórií. Z dát pre jednotlivé profily boli určené hodnoty intenzít dopravy pre kategórie vozidiel v rozdelení:

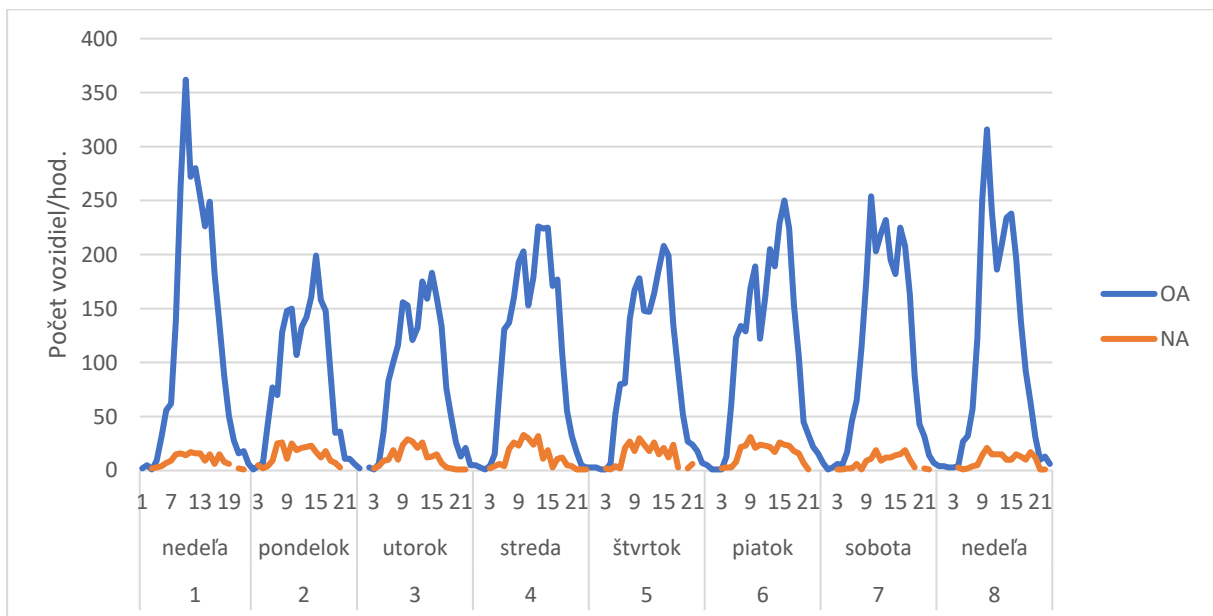
- osobné automobily (OA) do 3,5 tony (vozidlá do dĺžky 5,5 metra)
- nákladné automobily (NA) nad 3,5 tony (vozidlá dlhšie ako 5,5 metra)

9.2.7.1.2 Namerané hodnoty intenzít

9.2.7.1.2.1 Profil 1 – Nová Polianka



Obrázok 21 Umiestnenie ASD na profile č. 1 v Novej Polianke

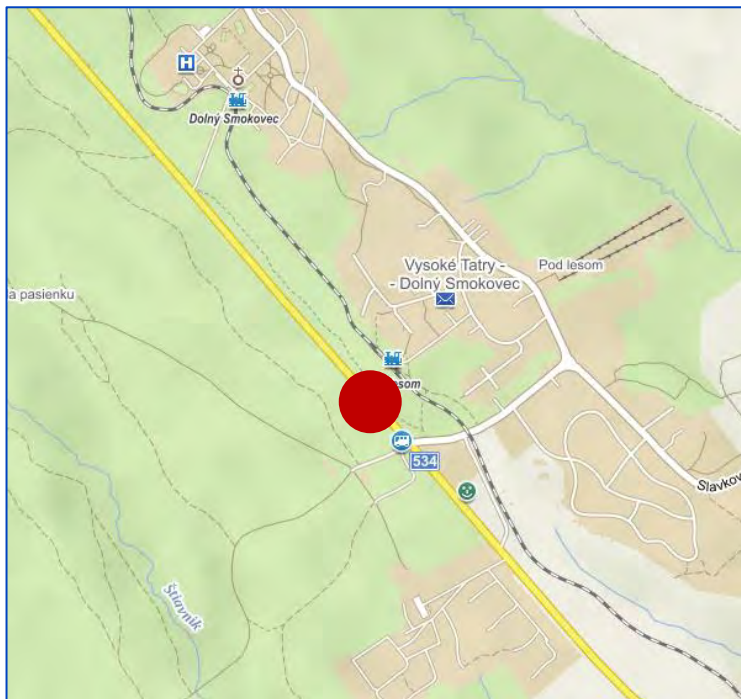


Graf 42 Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 1 počas celkovej doby merania

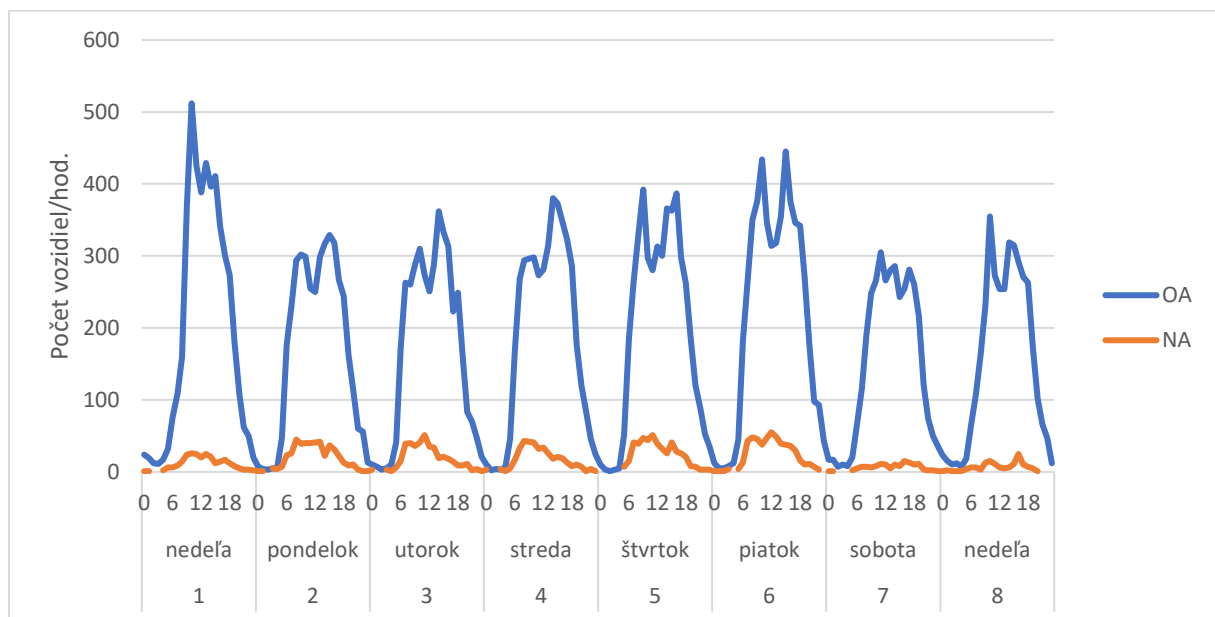
Tabuľka 35 Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 1

kategórie vozidiel	OA	NA	spolu	podiel týždňa
nedeľa 4. 9. 2022	2 737	182	2 919	-
priem. prac. deň (6 - 8. 9. 2022)	2 178	255	2 433	13,8%
sobota 10. 9. 2022	2 506	149	2 655	15,0%
nedeľa 11. 9. 2022	2 481	185	2 666	15,1%
1 týždeň voz/7 dní	15 967	1 675	17 642	-

9.2.7.1.2.2 Profil 2 – Dolný Smokovec



Obrázok 22 Umiestnenie ASD na profile č. 2 v blízkosti Dolného Smokovca

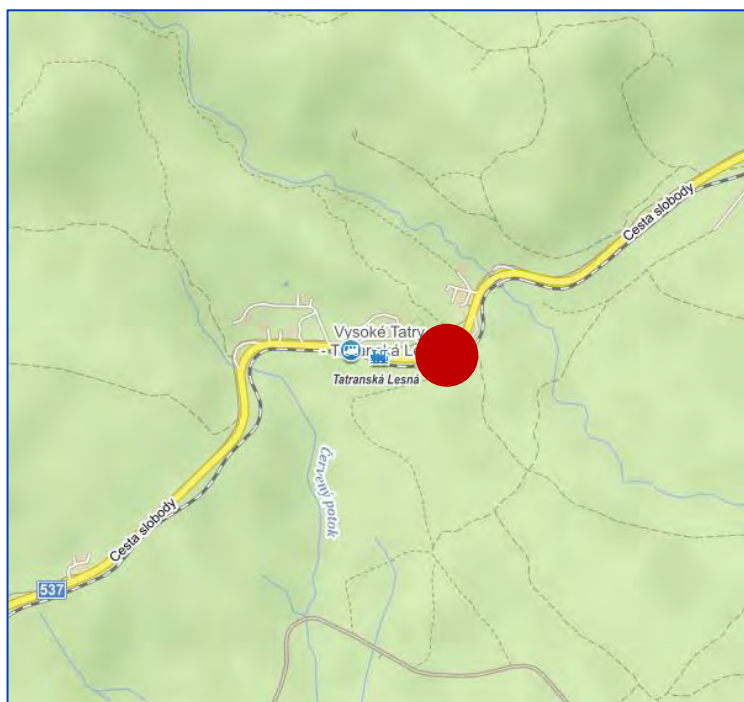


Graf 43 Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 2 počas celkovej doby merania

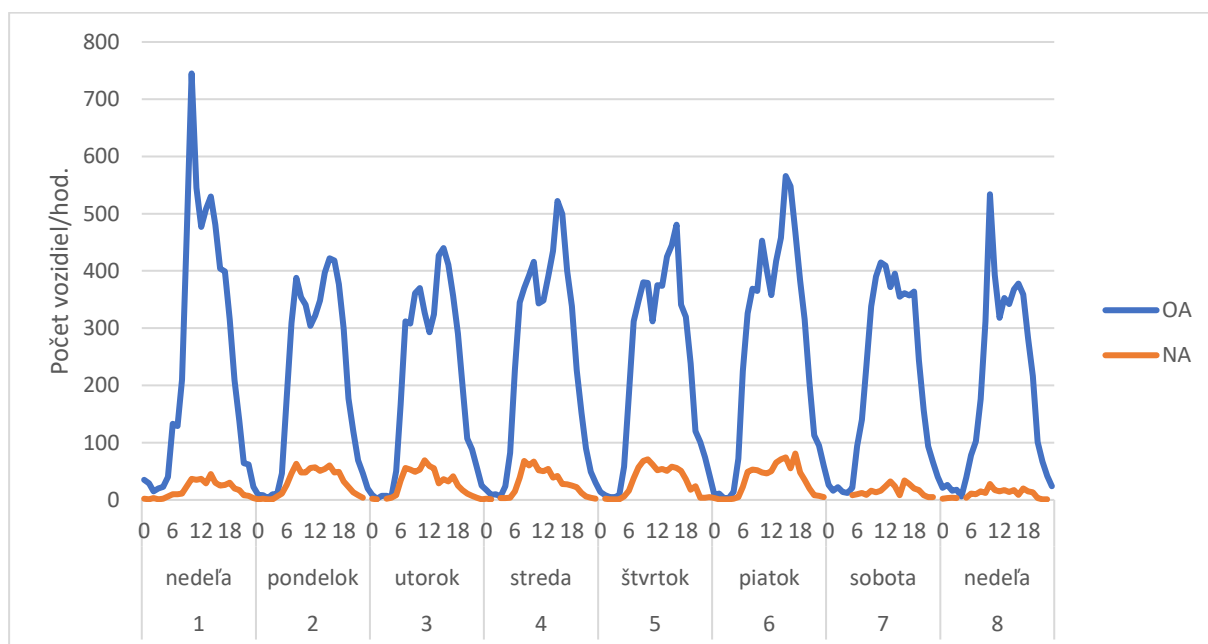
Tabuľka 36 Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 2

kategórie vozidiel	OA	NA	spolu	podiel týždňa
nedeľa 4. 9. 2022	4 725	256	4 981	-
priem. prac. deň (6 - 8. 9. 2022)	4 355	427	4 782	14,9%
sobota 10. 9. 2022	3 639	140	3 779	11,7%
nedeľa 11. 9. 2022	3 648	141	3 789	11,8%
1 týždeň voz/7 dní	29 626	2 565	32 191	-

9.2.7.1.2.3 Profil 3 – Tatranská Lesná



Obrázok 23 Umiestnenie ASD na profile č. 3 v Tatranskej Lesnej

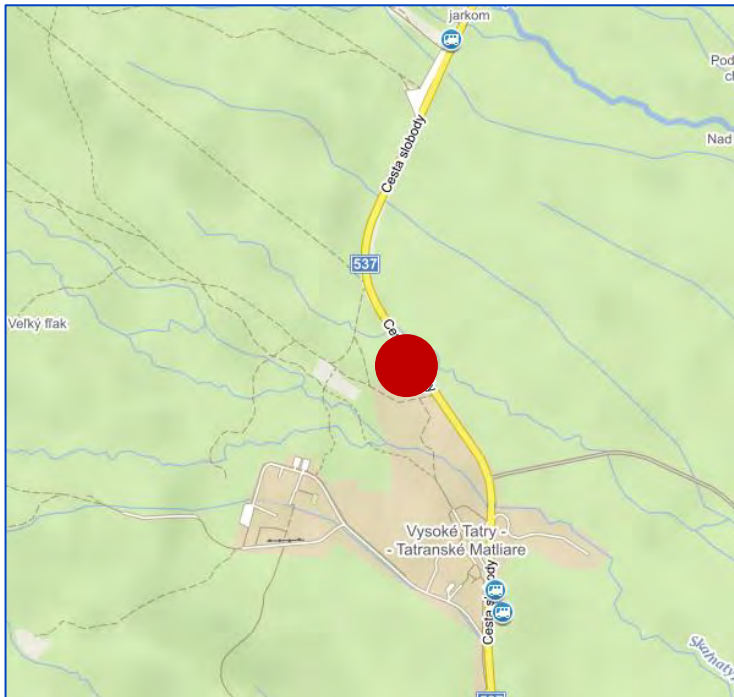


Graf 44 Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 3 počas celkovej doby merania

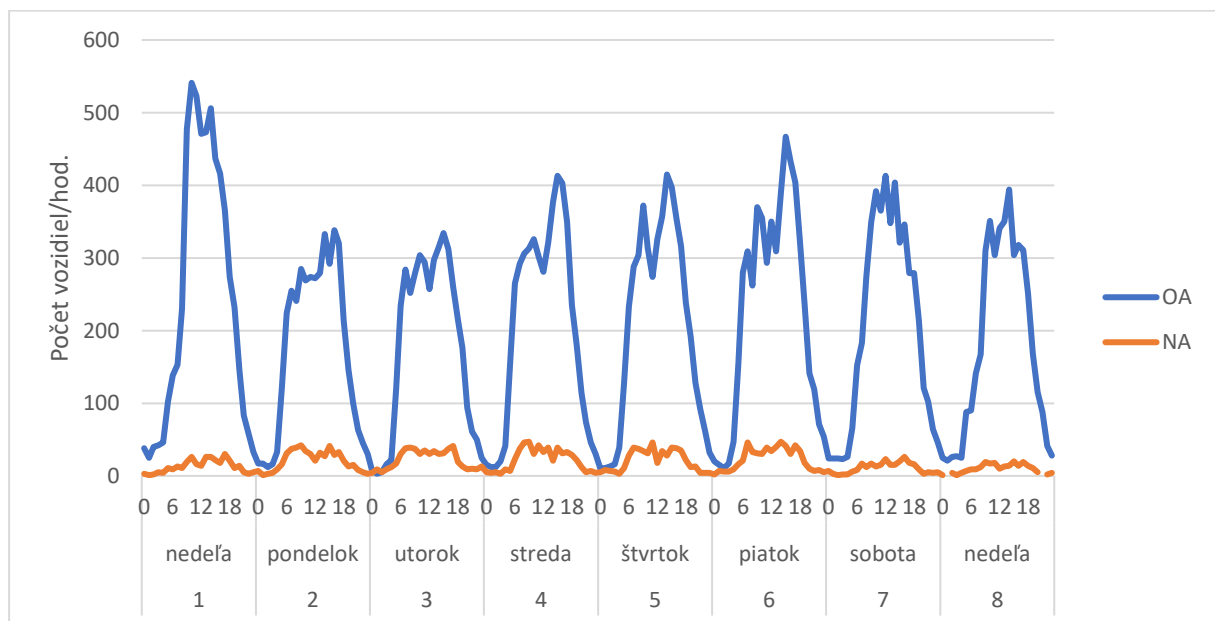
Tabuľka 37 Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 3

kategórie vozidiel	OA	NA	spolu	podiel týždňa
nedeľa 4. 9. 2022	6 003	419	6 422	-
priem. prac. deň (6 - 8. 9. 2022)	5 339	670	6 008	14,7%
sobota 10. 9. 2022	4 936	292	5 228	12,8%
nedeľa 11. 9. 2022	4 572	234	4 806	11,8%
1 týždeň voz/7 dní	36 737	4 046	40 783	-

9.2.7.1.2.4 Profil 4 – Tatranské Matliare



Obrázok 24 Umiestnenie ASD na profile č. 4 v Tatranských Matliaroch



Graf 45 Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 4 počas celkovej doby merania

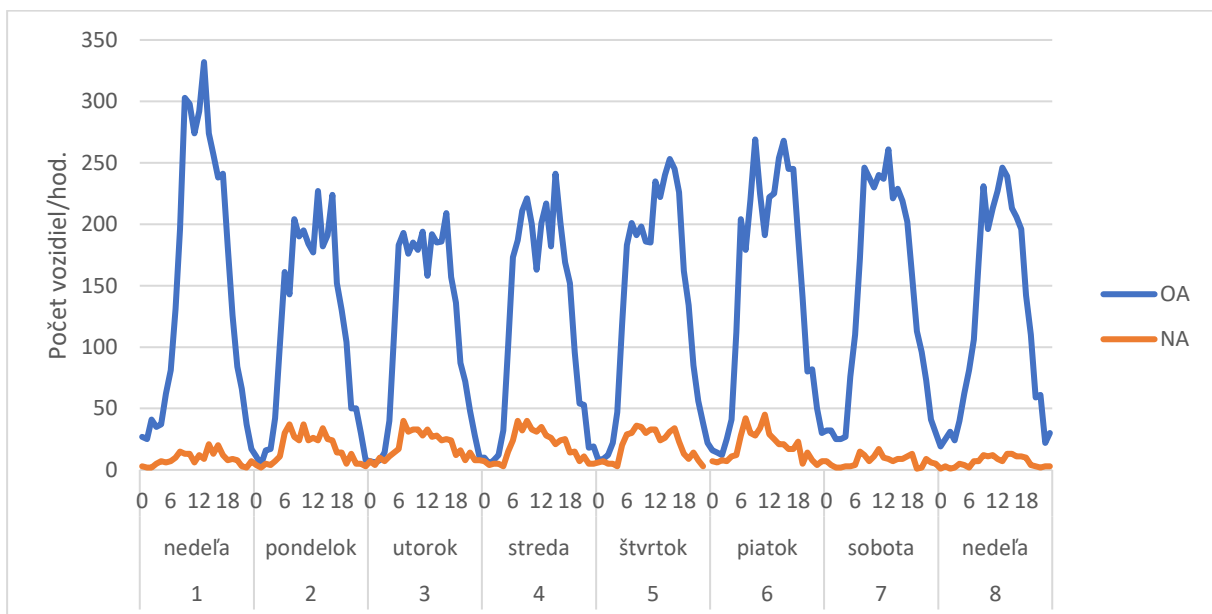
Tabuľka 38 Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 4

kategórie vozidiel	OA	NA	spolu	podiel týždňa
nedeľa 4. 9. 2022	5 850	315	6 165	-
priem. prac. deň (6 - 8. 9. 2022)	4 669	527	5 196	14,5%
sobota 10. 9. 2022	4 840	262	5 102	14,2%
nedeľa 11. 9. 2022	4 284	227	4 511	12,6%
1 týždeň voz/7 dní	32 753	3 132	35 885	-

9.2.7.1.2.5 Profil 5 – pod Tatranskou Lomnicou



Obrázok 25 Umiestnenie ASD na profile č. 5 pod Tatranskou Lomnicou



Graf 46 Priebeh dopravnej intenzity na profile č. 5 počas celkovej doby merania

Tabuľka 39 Hodnoty intenzít v jednotlivých časových úsekoch podľa kategórie vozidiel – profil č. 5

kategórie vozidiel	OA	NA	spolu	podiel týždňa
nedeľa 4. 9. 2022	3 656	213	3 869	-
priem. prac. deň (6 - 8. 9. 2022)	2 990	458	3 448	14,3%
sobota 10. 9. 2022	3 333	178	3 511	14,5%
nedeľa 11. 9. 2022	2 949	156	3 105	12,9%
1 týždeň voz/7 dní	21 585	2 561	24 146	-

9.2.7.1.3 Výsledky profilového prieskumu

V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté výsledky pre všetky sledované profily:

Tabuľka 40 Zhrnutie výsledkov profilového dopravného prieskumu

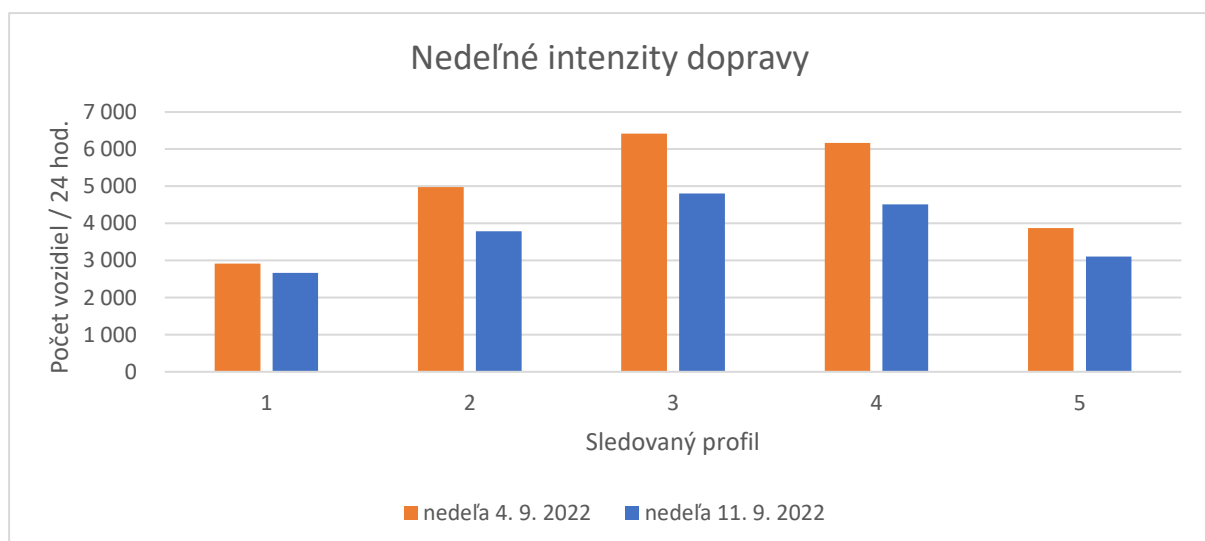
profil	nedeľa 4. 9. 2022	priemerný prac. deň (6 – 8. 9. 2022)	sobota 10. 9. 2022	nedeľa 11. 9. 2022	1 týždeň voz/7 dní
	[voz./24 h.]	[voz./24 h.]	[voz./24 h.]	[voz./24 h.]	[voz./7 dní]
1	2 919	2 433	2 655	2 666	17 642
2	4 981	4 782	3 779	3 789	32 191
3	6 422	6 008	5 228	4 806	40 783
4	6 165	5 196	5 102	4 511	35 885
5	3 869	3 448	3 511	3 105	24 146

* hodnoty udávajú počet vozidiel

Vďaka skutočnosti, že do profilového dopravného prieskumu bola okrem celého týždňa od 5. do 11. septembra 2022 zahrnutá aj predchádzajúca nedeľa 4. septembra, bolo možné získať informácie o vplyve počasia na zaťaženie cestnej siete vo Vysokých Tatrách. Zatiaľ čo 4. septembra bolo ešte takmer letné počasie, o týždeň neskôr už teploty klesli a počasie bolo premenlivejšie vrátane občasného dažďa, čo malo za následok výrazne nižšie hodnoty intenzity dopravy.

Zatiaľ čo intenzita počas víkendu 10. – 11. septembra bola slabšia ako počas bežného pracovného dňa, intenzita v nedeľu 4. septembra bola v porovnaní s pracovným dňom vyššia, čo môže súvisieť s posledným dňom letných prázdnin pred začiatkom školského roka. Logicky sa však nárast intenzity víkendov prejavuje len v kategórii osobných automobilov. Na všetkých sledovaných profiloch je nákladná doprava najsilnejšia v pracovných dňoch.

Nasledujúci graf zobrazuje porovnanie intenzity oboch nediel v sledovanom období. Najmenší rozdiel je na profile 1, kde je pokles intenzity menší ako 10 %. Ostatné profily vykazujú rozdiely výrazne vyššie, najväčší rozdiel je na profile 4, kde hodnota zo 4. septembra prevyšuje intenzitu o týždeň neskôr o viac ako 36 %.



Graf 47 Porovnanie nedeľných intenzít dopravy

Dáta získané z profilového prieskumu tiež preukázali, že v nedeľná denná variácia dopravy nie je symetrická, výjazd smerom z územia je intenzívnejší, než vjazd, čo zodpovedá špecifikám regiónu s dominantnou turistickou dopravou (ukončovanie pobytov hostí v posledný voľný deň pred pracovným týždňom).

9.2.7.2 Smerový dopravný prieskum

Smerový dopravný prieskum umožňuje identifikovať hlavné dopravné toky na cestnej sieti. Je vhodný pre popis zdrojovej, cieľovej a tranzitnej dopravy. Analýzou výsledkov smerového prieskumu je možné identifikovať významné tranzitné dopravné vzťahy, určiť ťažiská mobility a následne vytypovať najzaťaženejšie časti cestnej siete.

V regióne Vysokých Tatier bol vykonaný smerový dopravný prieskum v katastrálnych územiach obcí Štrba, Vysoké Tatry, Ždiar a Tatranská Javorina v nedeľu 11. septembra 2022. Bol zameraný na prejazdy motorových vozidiel profilmi na vjazdoch a výjazdoch jadrového územia. Prieskum prebehol v popoludňajšej turistickej špičke od 14:00 do 18:00. Dáta zozbierané pri smerovom dopravnom prieskume sú anonymné a slúžia iba potrebám projektu PUM regiónu Vysoké Tatry.

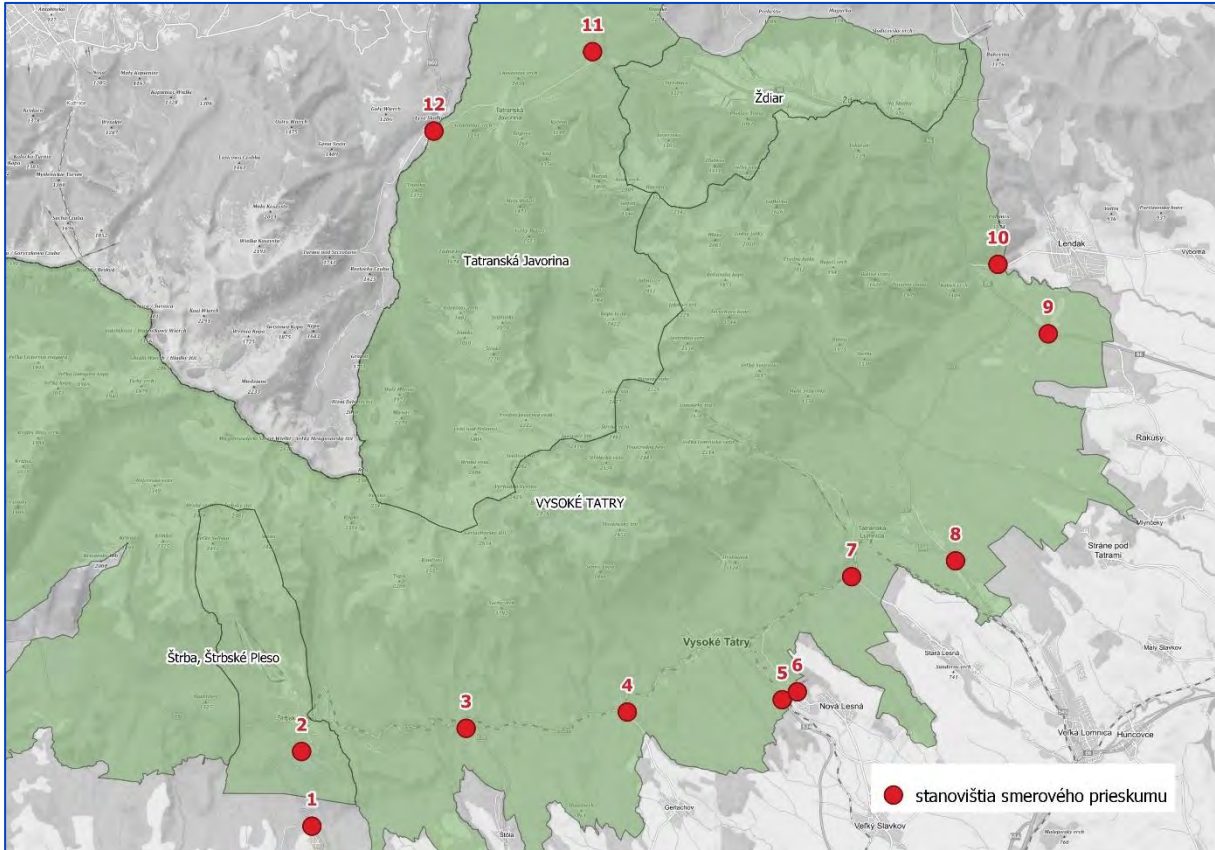
9.2.7.2.1 Výber profilov, definovanie oblastí

Pri smerovom prieskume bolo sledovaných spolu 12 cestných profilov na hranici jadrového územia vedúcej súbežne s Cestou slobody (II/537 a úsek I/66) tak, aby vznikol kordón a mohli byť popísané významné tranzitné vzťahy, podiel tranzitnej dopravy a podiely zdrojovej a cieľovej dopravy, t. j. dopravy, ktorá v území začína alebo má v území cieľ. Vnútorne profily v jadrovom území neboli sledované. Na príjazdových komunikáciách do územia sú pri vyhodnotení definované veľkosti dopravných tokov.

Definovaných bolo nasledujúcich 12 záznamových stanovišť s rozlíšením vjazdu do územia (smer 1) a výjazdu z územia (smer 2):

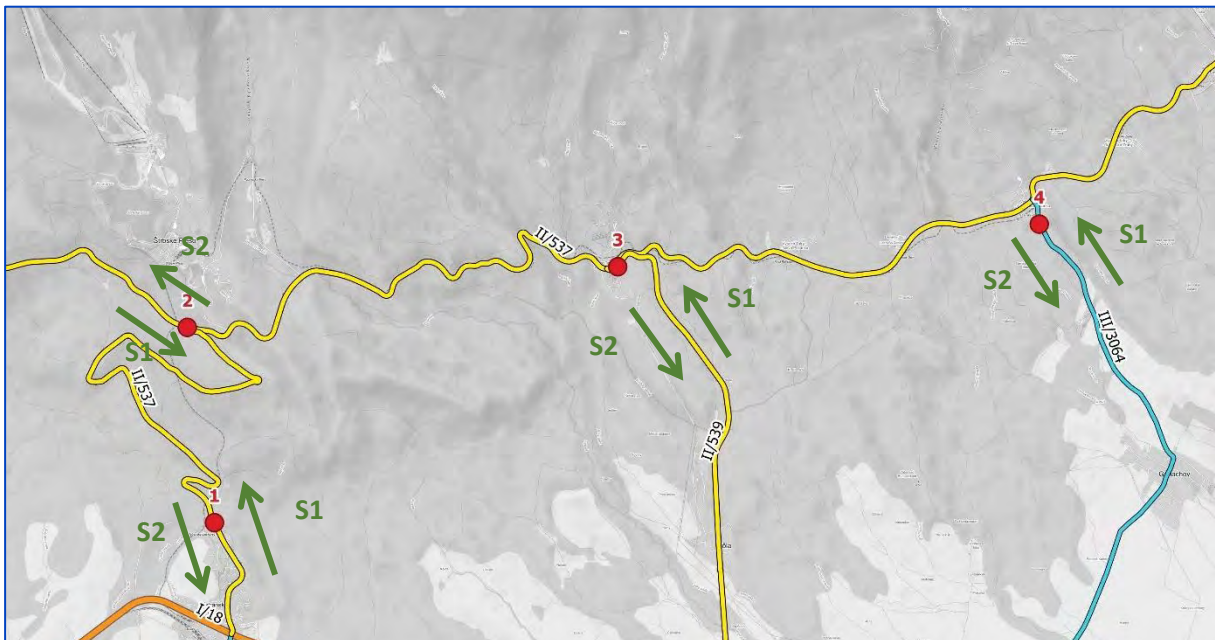
1. II/538 Tatranská Štrba – v blízkosti odbočky k zastávke OŽ Tatranský Lieskovec
2. II/537 – západné rameno križovatky s II/538 (smerom na Podbanské)
3. II/539 Vyšné Hágy – južné rameno križovatky s II/537 (smerom na Štôlu)
4. III/3064 Tatranská Polianka – na južnom okraji zástavby v blízkosti tabule začiatok/koniec obce
5. II/534 – severné rameno križovatky s III/3081 (v blízkosti zastávky PAD Vysoké Tatry, Dolný Smokovec, motorest)
6. III/3081 – severné rameno okružnej križovatky s III/3080 (v blízkosti tabule začiatok/koniec obce)
7. III/3102 – pred križovatkou s II/537 v blízkosti parkoviska pri zastávke TEŽ Stará Lesná
8. II/540 Tatranská Lomnica – v blízkosti zastávky PAD Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica, Tatranec
9. I/66 – južne od križovatky s II/537 v blízkosti turistického prístrešku pri salaši Lendak (49.2141153N, 20.3450722E)
10. III/3077 Tatranská Kotlina – východné rameno križovatky I/66 x III/3077
11. I/66 Podspády – severný okraj zástavby smer Vojtasová – Jurgów v blízkosti tabule začiatok/koniec obce
12. III/3078 Lysá Poľana – na hraničnom priechode (v blízkosti mosta cez rieku Biela Voda)

Situovanie jednotlivých stanovišť zobrazuje nasledujúci obrázok:

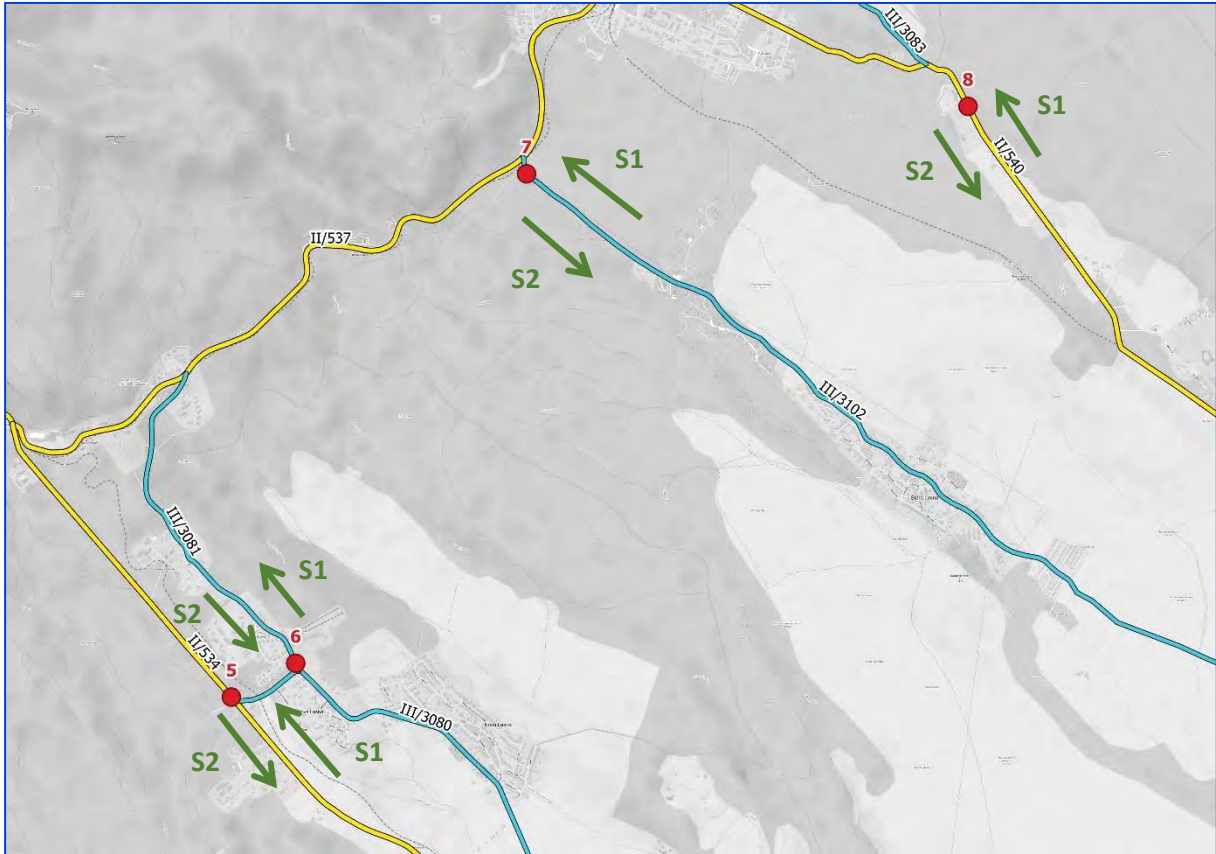


Obrázok 26 Situovanie stanovišť smerového prieskumu

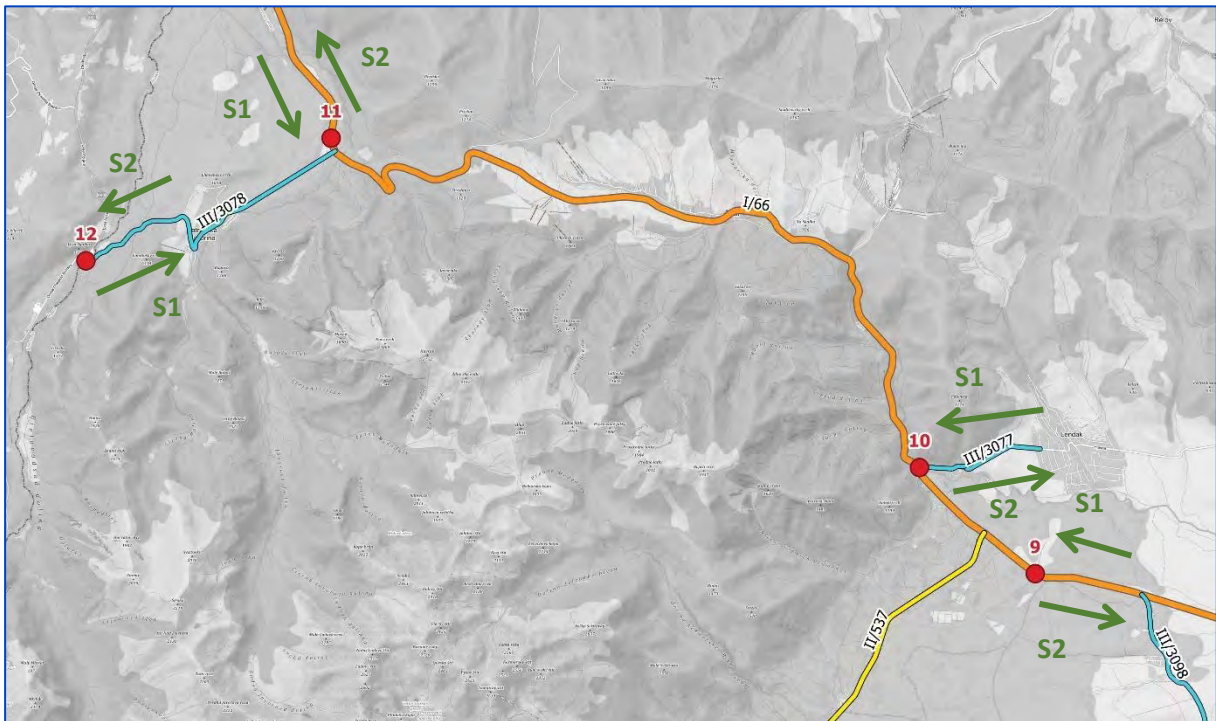
Nasledujúce obrázky zobrazujú schematicky znázornené sledované dopravné toky vozidiel, pričom „smer 1“ označuje smer „do územia“ a „smer 2“ označuje smer „z územia“:



Obrázok 27 Schéma smerovania sledovaných dopravných tokov vozidiel – stanovišta 1-4



Obrázok 28 Schéma smerovania sledovaných dopravných tokov vozidiel – stanovišťa 5-8



Obrázok 29 Schéma smerovania sledovaných dopravných tokov vozidiel – stanovišťa 9-12

9.2.7.2.2 Personálne zabezpečenie

Dopravný prieskum bol po personálnej stránke zabezpečený zhotoviteľom PUM regiónu Vysoké Tatry v spolupráci so Strednou odbornou školou hotelovou v Hornom Smokovci, ktorej zriaďovateľom je zadávateľ projektu, Prešovský samosprávny kraj. Zo strany zhotoviteľa projektu boli k dopravnému prieskumu pridelení dvaja koordinátori prieskumu.

Jadrové územie a vybrané cestné profily boli v priebehu prípravnej fázy funkčne rozpísané na 12 stanovišť, ktoré pokryli vstupy do jadrového územia po príjazdových komunikáciách zo všetkých strán. Každé stanovište bolo potrebné obsadiť minimálne dvomi pracovníkmi pre sledovanie a záznam vozidiel v jednotlivých smeroch (1 pracovník na 1 smer). Stanovišťa, na ktorých sa predpokladali vyššie intenzity dopravy, boli obsadené ďalšou dvojicou náhradníkov, a to tak, aby jeden pracovník vykonával záznam vozidiel do hárku a jeden pracovník diktoval údaje prechádzajúcich vozidiel. Osem stanovišť bolo obsadených dvojicou, jedno stanovište trojicou a tri stanovišťa štvoricou pracovníkov. Na prieskume sa tak spolupodieľalo 31 brigádnikov prevažne z radov študentov SOŠ hotelová a ďalších škôl v okolí. Za účelom zabezpečenia bezproblémového priebehu akcie dozerali na priebeh prieskumu zhotoviteľom pridelení koordinátori poskytujúci brigádnikom asistenciu a podporu.

9.2.7.2.3 Príprava prieskumu

Príprava prieskumu spočívala v nastavení metodiky prieskumu, vyhotovení záznamových hárkov, teoretického a bezpečnostného školenia brigádnikov a vo vyznení dotknutých inštitúcií, najmä Dopravného inšpektorátu Okresného riaditeľstva Policajného zboru v Poprade a správcov komunikácií, Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja a Slovenskej správy ciest. Príprava prebiehala 14 dní pred samotným prieskumom. Výber vhodných brigádnikov prebiehal v spolupráci so SOŠ hotelová 7 dní pred samotným prieskumom.

Primárnou úlohou brigádnikov bolo zaistenie zberu dát na pridelených profiloch po celú dobu trvania dopravného prieskumu. Pre tento účel absolvovali brigádnicia pred samotným prieskumom všetky potrebné školenia, počas ktorých im boli poskytnuté informácie o predmete výkonu práce. Školenie pracovníkov prebehlo v priestoroch SOŠ hotelová v Hornom Smokovci v réžii pracovníkov zhotoviteľa. Z obsahového hľadiska bolo rozdelené do nasledujúcich tematických blokov:

- **Všeobecná časť:**
 - zoznámenie brigádnikov so základnými informáciami, praktickými zásadami, predmetom a formou dopravného prieskumu,
 - rozdelenie brigádnikov na jednotlivé profily – stanovišťa a smery,
 - pridelenie pracovných pomôcok – reflexné vesty, pokyny k vykonaniu prieskumu s informáciou o pridelenom stanovišti a navrhovanom umiestnení sčítača a záznamové hárky.
- **Odborná časť:**
 - inštruovanie brigádnikov ohľadom umiestnenia prideleného stanovišťa a smeru,
 - objasnenie spôsobu vypĺňania záznamových hárkov a správnej kategorizácie vozidiel,
 - objasnenie spôsobu prepisu zaznamenaných údajov do elektronickej formy,
 - školenie o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.
- **Administratívna časť:**
 - administratívne zaistenie pracovnoprávných vzťahov medzi zhotoviteľom smerového dopravného prieskumu a brigádnikmi.

V priebehu školenia boli zodpovedané všetky otázky a pripomienky brigádnikov. Školenie bolo možné považovať sa postačujúce, čím bol splnený predpoklad úspešného zvládnutia realizácie prieskumu.

Školenie týkajúce sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia pri práci bolo zamerané na špecifiká súvisiace s predmetom výkonu prieskumu. Predovšetkým bolo zamerané na situácie vyplývajúce zo zvýšeného rizika práce vykonávanej v blízkosti cestnej premávky.

Po zaistení školení boli brigádnicami po skupinách rozvezení vozidlami koordinátorov prieskumu a vozidlami spolupracujúcej inštitúcie na pridelené stanovištia. Doškolenie pracovníkov k práci v teréne prebehlo podľa potreby priamo v teréne na jednotlivých pridelených stanovištiach a smeroch. Všetky stanovištia boli v priebehu samotného smerového dopravného prieskumu kontrolované návštevami koordinátorov v pravidelných časových intervaloch.

9.2.7.2.4 Práca v teréne

Práca v teréne prebiehala v nedeľu 11.9. 2022 od 14:00 do 18:00. Prieskum sa zameriaval na vjazdy, výjazdy a prejazdy motorových vozidiel jednotlivými stanovišťami. Počas 4 hodín práce v teréne boli brigádnicami zaznamenávané evidenčné čísla vozidiel (EČV) do vopred pripravených papierových záznamových hárkov. Na každom profile boli zaznamenávané posledné štyri alfanumerické znaky EČV všetkých vozidiel (okrem jednostopových), ktoré sledovaným profilom prešli. Záznam času prebiehal v závislosti na frekvencii cestnej premávky minimálne v 5 minútových intervaloch. Na väčšine profilov sa vzhľadom na nižšie intenzity dopravy darilo zaznamenávať čas prejazdov všetkých vozidiel jednotlivo.

Vozidlá boli rozlíšené na nasledujúce kategórie: 1 – Osobné, 2 – Dodávky, 3 – Ľahké nákladné, 4 – Ťažké nákladné, 5 – Autobusy a 6 – Traktory / Poľnohospodárska technika



Obrázok 30 Práca brigádnikov na stanovišti č. 10 na ceste III/3077 medzi Lendakom a T. Kotlinou

Po skončení prieskumu boli brigádnicami uvoľnení zo stanovišť a poverení spracovaním elektronického záznamu údajov. Spracovanie elektronického záznamu prebiehalo individuálne a spočívalo v prepise ručne zaznamenaných dát do tabuľkového procesora. Elektronické súbory so záznamom boli následne v stanovenom termíne doručené koordinátorom prieskumu prostredníctvom emailu.

9.2.7.2.5 Významné okolnosti prieskumu

Incidenty

V dobe prieskumu došlo o 15:55 k dopravnej nehode na stanovišti č. 5 (II/534 – severné rameno križovatky s III/3081), pričom bola pracovníkmi vykonávajúcimi záznam vozidiel privolaná policajná hliadka za účelom koordinácie dopravy. Odstraňovanie následkov dopravnej nehody trvalo cca 30 minút, počas ktorých policajná hliadka usmerňovala vozidlá striedavým púšťaním v oboch smeroch. Úsek bol teda s miernym obmedzením prejazdny aj počas odstraňovania následkov nehody.

Na ostatných stanovištiach bola cestná premávka počas celej doby prieskumu bez obmedzení a závažnejších incidentov.

Obmedzenia na cestnej sieti

Počas doby prieskumu nebola tranzitná doprava jadrovým územím nijak výrazne ovplyvnená významnými obmedzeniami na cestnej sieti. Dá sa preto predpokladať, že dopravné správanie vodičov vrátane výberu trasy cesty prebiehalo podľa štandardných zvyklostí, vďaka čomu možno vylúčiť skreslenie výstupov dopravného prieskumu.

Na hlavnej komunikačnej osi jadrového územia, Ceste slobody (II/537 Podbanské – križ. s I/66 a I/66 križ. s II/537 – Podspády – hr. SK/PL) a komunikácii III/3078 Podspády – Tatranská Javorina – Lysá Poľana, sa nachádzali dočasné lokálne obmedzenia rýchlosti v intravilánoch aj v extraviláne. Niektoré obmedzenia rýchlosti súviseli s provizórnym opatrením v rámci zvyšovania bezpečnosti v okolí objektov s predpokladaným zvýšeným pohybom chodcov (napr. pri rázcestí pod lekárskeho ústavom vo Vyšných Hágoch). Ďalšie obmedzenia rýchlosti súviseli s výstavbou cyklistickej cestičky v úseku Tatranská Lomnica – Kežmarské Žľaby – Tatranská Kotlina.

Na ceste III/3078 v Lysej Poľane sa nachádzalo obmedzenie hmotnosti vozidiel nad 3,5 t na moste cez hraničnú rieku Biela Voda a zúženie vozovky do jedného pruhu pre umožnenie jazdy iba jedinému vozidlu. Obmedzenie súviselo s pretrvávajúcim havarijným stavom daného mosta.



Obrázok 31 Obmedzenie hmotnosti vozidiel na moste na ceste III/3078 v Lysej Poľane

Avizované obmedzenia súvisiace s rekonštrukciou Cesty slobody v úseku križovatka II/537 x I/66 – Kežmarské Žľaby – Tatranská Lomnica, spočívajúce v striedavej premávke v jednom pruhu, riadenej cestnou svetelnou signalizáciou, sa nestihli do doby prieskumu realizovať.

Poveternostné podmienky

Počas trvania prieskumu v teréne bolo premenlivé počasie s občasnými lokálnymi prehánkami a teplotou okolo 15 °C. S ohľadom na rozsah územia (najvzdialenejšie stanovištia č. 1 v Tatranskej Štrbe a č. 12 v Lysej Poľane boli od seba vzdialené cca 20 km vzdušnou čiarou a 57 km po ceste) a všeobecne výrazne premenlivé počasie v klimatických podmienkach Vysokých Tatier sa aktuálne počasie na jednotlivých stanovištiach počas trvania práce v teréne výrazne líšilo. Zatiaľ čo vo východnej časti jadrového územia v okolí Tatranskej Javoriny prevládalo polojasné počasie, v západnej časti územia v okolí Tatranskej Štrby pršalo. Turistická návštevnosť Tatier bola s ohľadom na tieto podmienky nižšia, než v typické slnečné dni s pekným počasím.

Turistická sezóna

Smerový dopravný prieskum sa realizoval 11.9.2022, čo bola prvá nedeľa prvého víkendu po konci letných prázdnin a začiatku školského roka. Z pohľadu turistickej sezóny ide o termín reprezentujúci strednú hodnotu turistickej návštevnosti Vysokých Tatier, ktorá je priemerom medzi excentricitami stavu špičkového náporu počas vrcholovej letnej sezóny a stavu nízkej návštevnosti počas neskorej jesene a skorého jari. Údaje namerané smerovým dopravným slúžia na kalibráciu dopravného modelu polycentrického regiónu Vysokých Tatier.

9.2.7.2.6 Namerané hodnoty

Zber dát prebiehal v nedeľu 11.9.2022 v dobe realizácie smerového dopravného prieskumu a súbežne prebiehajúceho profilového prieskumu v nasledujúcich časových intervaloch:

- **00:00 – 24:00** ASD
- **14:00 – 18:00** záznam EČV

Z nazbieraných dát boli stanovené dopravné záťaže na sledovaných profiloch, bola definovaná skladba dopravného prúdu a denná variácia dopravy za pomoci ASD. Následne boli vytvorené matice pohybov medzi jednotlivými stanovišťami a vypočítané podiely tranzitnej dopravy so stanovením najvýznamnejších tranzitných vzťahov v území.

9.2.7.2.6.1 Intenzity na profiloch

Tabuľka 41 Intenzity dopravy na profiloch za časový interval 14:00 – 18:00 – vjazdy do územia

Stanovišťa vjazdov	Typ vozidla						S P O L U	Podiel OA na počte vozidiel	Podiel stanovišťa na počte vjazdov
	OA	dodávky	ĽNA	ŤNA	BUS	traktory			
1 s1	169	2	0	0	3	0	174	97%	7%
2 s1	124	2	0	0	0	0	128	97%	5%
3 s1	157	2	0	0	2	0	161	98%	6%
4 s1	95	0	1	0	1	1	98	97%	4%
5 s1	363	3	1	0	5	0	397	91%	15%
6 s1	256	13	2	0	0	0	271	94%	10%
7 s1	128	3	1	0	2	0	134	96%	5%
8 s1	335	4	10	1	5	0	355	94%	13%
9 s1	346	15	1	0	1	0	365	95%	14%
10 s1	248	3	1	0	1	0	253	98%	10%
11 s1	194	26	5	1	2	0	228	85%	9%
12 s1	113	7	4	0	0	0	124	91%	5%
Vjazdy SPOLU	2 528	80	26	2	22	1	2 659	95%	

Tabuľka 42 Intenzity dopravy na profiloch za časový interval 14:00 – 18:00 – výjazdy z územia

Stanovišťa výjazdov	Typ vozidla						S P O L U	Podiel OA na počte vozidiel	Podiel stanovišťa na počte výjazdov
	OA	dodávky	ĽNA	ŤNA	BUS	traktory			
1 s2	228	1	0	0	3	0	232	98%	7%
2 s2	129	2	0	0	1	0	132	98%	4%
3 s2	217	8	0	0	1	0	226	96%	7%
4 s2	90	0	0	0	2	0	92	98%	3%
5 s2	532	7	0	0	7	0	546	97%	17%
6 s2	264	9	2	0	0	0	275	96%	9%
7 s2	170	5	3	0	1	0	179	95%	6%
8 s2	456	17	3	0	3	0	480	95%	15%
9 s2	366	6	0	0	4	0	376	97%	12%
10 s2	279	3	0	0	3	0	284	98%	9%
11 s2	178	18	9	0	4	0	209	85%	7%
12 s2	142	6	1	0	0	0	149	95%	5%
Výjazdy SPOLU	3051	82	18	0	29	0	3 180	96%	

Za sledované 4 hodiny bolo na všetkých profiloch dohromady vykonaných 5 839 záznamov (skutočný počet vozidiel je 5 088, keďže tranzitujúce vozidlo je reprezentované dvomi záznamami). 46 % záznamov predstavovali výjazdy do územia a 54 % výjazdy z územia. Vyše 95 % všetkých záznamov tvorili osobné automobily.

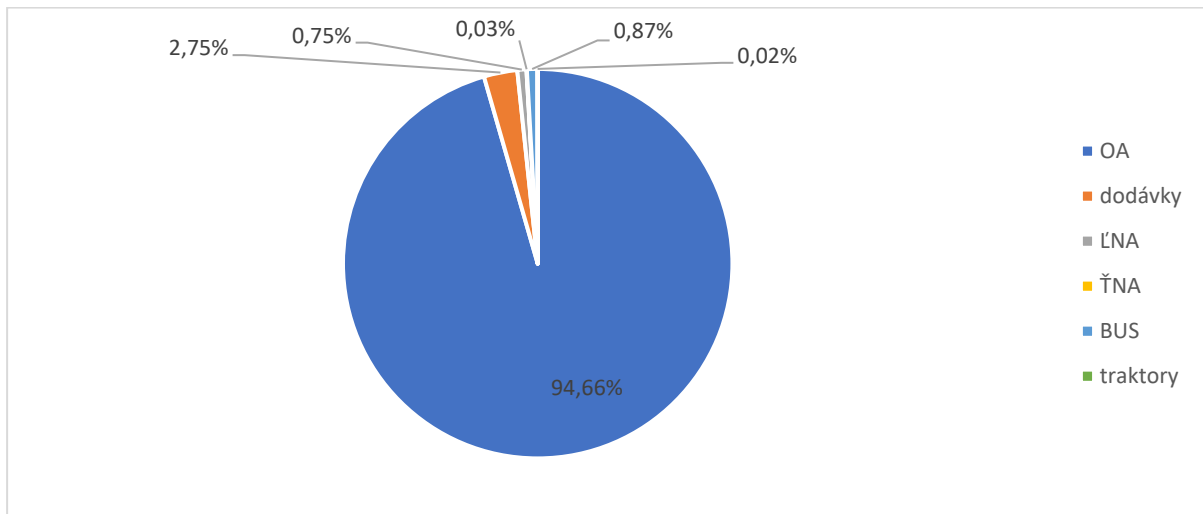
9.2.7.2.6.2 Skladba dopravného prúdu

Okrem intenzity dopravy bola sledovaná aj skladba dopravného prúdu na jednotlivých sledovaných cestných profiloch. Percentuálne vyjadrenie skladby dopravných prúdov na jednotlivých stanovištiach smerového dopravného prieskumu zobrazuje tabuľka nižšie:

Tabuľka 43 Skladba dopravných prúdov na jednotlivých stanovištiach

Stanovišťa výjazdov	Typ vozidla					
	OA	dodávky	ĽNA	ŤNA	BUS	traktory
1 s1	97,13%	1,15%	0,00%	0,00%	1,72%	0,00%
1 s2	98,28%	0,43%	0,00%	0,00%	1,29%	0,00%
2 s1	98,41%	1,59%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2 s2	97,73%	1,52%	0,00%	0,00%	0,76%	0,00%
3 s1	97,52%	1,24%	0,00%	0,00%	1,24%	0,00%
3 s2	96,02%	3,54%	0,00%	0,00%	0,44%	0,00%
4 s1	96,94%	0,00%	1,02%	0,00%	1,02%	1,02%
4 s2	97,83%	0,00%	0,00%	0,00%	2,17%	0,00%
5 s1	97,58%	0,81%	0,27%	0,00%	1,34%	0,00%
5 s2	97,44%	1,28%	0,00%	0,00%	1,28%	0,00%
6 s1	94,46%	4,80%	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%
6 s2	96,00%	3,27%	0,73%	0,00%	0,00%	0,00%
7 s1	95,52%	2,24%	0,75%	0,00%	1,49%	0,00%
7 s2	94,97%	2,79%	1,68%	0,00%	0,56%	0,00%
8 s1	94,37%	1,13%	2,82%	0,28%	1,41%	0,00%
8 s2	95,20%	3,55%	0,63%	0,00%	0,63%	0,00%
9 s1	95,32%	4,13%	0,28%	0,00%	0,28%	0,00%
9 s2	97,34%	1,60%	0,00%	0,00%	1,06%	0,00%
10 s1	98,02%	1,19%	0,40%	0,00%	0,40%	0,00%
10 s2	97,89%	1,05%	0,00%	0,00%	1,05%	0,00%
11 s1	85,09%	11,40%	2,19%	0,44%	0,88%	0,00%
11 s2	85,17%	8,61%	4,31%	0,00%	1,91%	0,00%
12 s1	91,13%	5,65%	3,23%	0,00%	0,00%	0,00%
12 s2	95,30%	4,03%	0,67%	0,00%	0,00%	0,00%

Na väčšine profilov a smerov je podiel osobných automobilov viac ako 90 %, výnimkou je profil č. 11, kde bol zachytený aj významnejší podiel dodávok (takmer 11,5 %). Približne 5 % podiel dodávok spolu s ľahkými nákladnými vozidlami bol zachytený na profiloch č. 6, č. 7 (v smere z územia), č. 9 (v smere do územia) a č. 12. Súhrnnú skladbu dopravného prúdu zobrazuje nasledujúci graf:

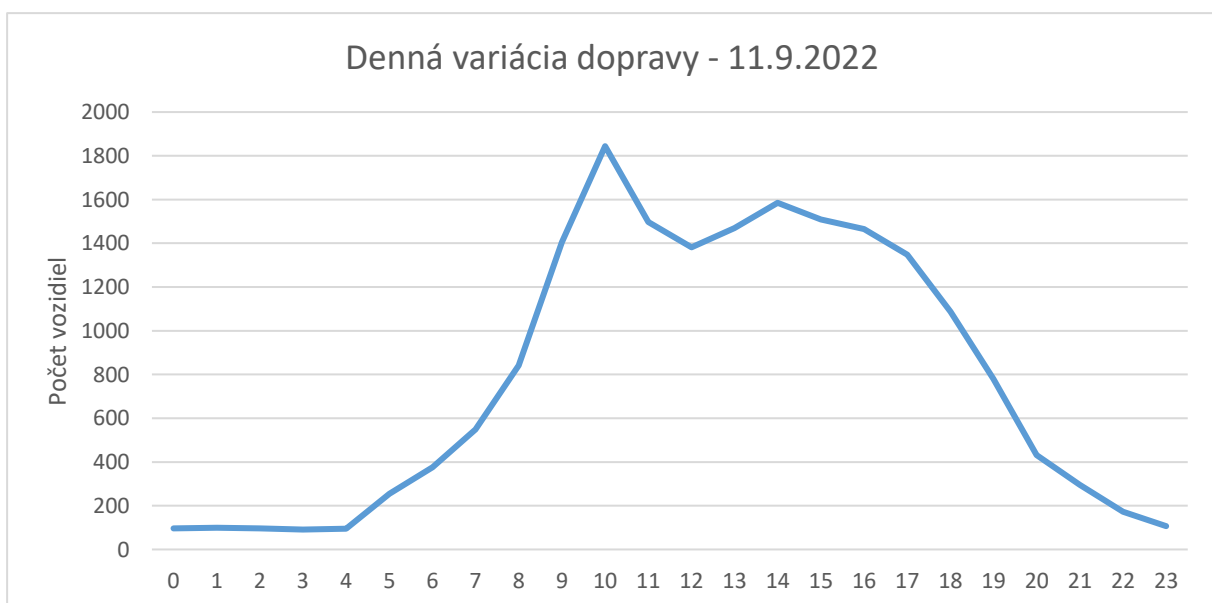


Graf 48 Skladba dopravného prúdu súhrnne na všetkých profiloch

Zo súhrnného grafu je zrejmé, že väčšinu dopravného prúdu tvorili osobné automobily (OA), ktorých podiel bol takmer 95 %. Druhým najzaznamenaným typom vozidla boli dodávky s podielom necelé 3 %. Takmer 1 % vozidiel predstavovali autobusy. Zaznamenaných bolo aj niekoľko vozidiel ľahkej nákladnej dopravy. Počet vozidiel ťažkej nákladnej dopravy a poľnohospodárskej techniky je zanedbateľný.

9.2.7.2.6.3 Denná variácia dopravy

Dennú variáciu dopravy v jadrovom území počas konania smerového dopravného prieskumu bolo možné získať z celodenných dát z profilového dopravného prieskumu z automatických sčítačov dopravy. Dennú variáciu dopravy súhrnne za všetky sledované profily smerového dopravného prieskumu zobrazuje nasledujúci graf:



Graf 49 Variácia dopravy v deň konania smerového dopravného prieskumu

Graf dennej variácie za deň konania smerového dopravného prieskumu sa nelíši od štandardného priebehu s dvomi špičkami – ráno a popoludnie. Ranná krátka špička súvisí s príchodom pracovníkov služieb a turistov. Popoludňajšia špička súvisí s postupným odjazdom turistov a pracovníkov z územia Tatier, preto je viac rozložená v čase.

9.2.7.2.7 Matice dopravných vzťahov

Najdôležitejším výstupom smerového dopravného prieskumu sú matice prepravných vzťahov medzi oblasťami. Pri softvérovom vyhodnotení zaznamenaných dát bolo vykonané zoskupenie prejazdov vozidiel podľa EČV a druhu vozidla a na základe časovej postupnosti bolo možné identifikovať reťazce, t. j. cesty vozidiel medzi jednotlivými stanovišťami.

Pokiaľ bolo rovnaké vozidlo (zhodné EČV a druh) zaznamenané na dvoch stanovištiach v stanovenom maximálnom časovom intervale prejazdu územím (t. j. bol identifikovaný reťazec), jeho cesta bola vyhodnotená ako tranzitná. Pokiaľ bolo vozidlo zaznamenané iba na vjazde do územia, jeho cesta bola vyhodnotená ako cieľová – vozidlo malo cieľ v území Vysokých Tatier. Naopak, pokiaľ bolo vozidlo zaznamenané iba na výjazde z územia, jeho cesta bola vyhodnotená ako zdrojová – vozidlo začínalo cestu na území Vysokých Tatier.

Tabuľka 44 zobrazuje maticu prepravných vzťahov za celú dobu záznamu EČV predstavuje skutočné vzťahy za sledované obdobie 14:00 – 18:00 vrátane zdrojovej a cieľovej dopravy. Prvý riadok matice zobrazuje vozidlá vychádzajúce z Tatier ako zo zdroja územia cez jednotlivé stanovišťa smerom von z územia. Prvý stĺpec matice zobrazuje vozidlá prichádzajúce cez jednotlivé stanovišťa smerom dnu do územia ako do cieľa cesty. Tranzitné cesty medzi jednotlivými stanovišťami sú zobrazené vo zvyšných riadkoch a stĺpcoch.

Tabuľka 44 Matica prepravných vzťahov – všetky vozidlá za 4 hodiny záznamu

	do Tatier	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
z Tatier		190	93	188	67	461	217	125	382	271	169	135	131
1	152		9	3	2	2	2	1	2	1	0	0	0
2	65	27		9	2	12	0	1	2	4	2	1	1
3	143	1	0		1	3	0	6	2	2	2	1	0
4	70	2	1	1		11	2	3	1	1	5	0	0
5	285	6	20	11	10		9	9	5	4	11	1	1
6	215	1	1	0	5	5		15	6	4	15	3	1
7	92	1	2	2	0	11	12		5	5	4	0	0
8	277	2	1	3	1	4	4	5		3	17	34	4
9	242	1	4	2	3	10	4	4	10		55	21	7
10	139	0	0	4	0	21	17	2	16	53		0	1
11	140	1	1	2	1	3	7	5	40	23	2		3
12	87	0	0	1	0	3	1	3	9	5	2	13	

Tabuľka 45 zobrazuje maticu prepravných vzťahov prepočítanú na 1 hodinu reprezentujúcu nedeľnú odjazdovú špičku. Matica je dopočítaná koeficientom na základe podielu hodinového objemu dopravy na celkovom objeme dopravy zaznamenanom za dobu smerového prieskumu. Hodnota je kalibrovaná koeficientom vypočítaným z dát o dennej variácii dopravy získaných z profilového prieskumu realizovaného prostredníctvom ASD.

Tabuľka 45 Prepočítaná matica prepravných vzťahov – všetky vozidlá, 1-hod. odjazdová špička

	do Tatier	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
z Tatier		48	24	48	17	118	55	32	97	69	43	34	33
1	39		2	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0
2	17	7		2	1	3	0	0	1	1	1	0	0
3	36	0	0		0	1	0	2	1	1	1	0	0
4	18	1	0	0		3	1	1	0	0	1	0	0
5	73	2	5	3	3		2	2	1	1	3	0	0
6	55	0	0	0	1	1		4	2	1	4	1	0
7	23	0	1	1	0	3	3		1	1	1	0	0
8	71	1	0	1	0	1	1	1		1	4	9	1
9	62	0	1	1	1	3	1	1	3		14	5	2
10	35	0	0	1	0	5	4	1	4	14		0	0
11	36	0	0	1	0	1	2	1	10	6	1		1
12	22	0	0	0	0	1	0	1	2	1	1	3	

Tabuľka 46 a tabuľka 47 zobrazujú matice prepravných vzťahov (4-hodinová a prepočítaná 1-hodinová) bez zdrojovej a cieľovej dopravy. Matice zobrazujú tranzit medzi jednotlivými stanovišťami.

Tabuľka 46 Matica prepravných vzťahov – všetky tranzitujúce vozidlá za 4 hodiny záznamu

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1		9	3	2	2	2	1	2	1	0	0	0
2	27		9	2	12	0	1	2	4	2	1	1
3	1	0		1	3	0	6	2	2	2	1	0
4	2	1	1		11	2	3	1	1	5	0	0
5	6	20	11	10		9	9	5	4	11	1	1
6	1	1	0	5	5		15	6	4	15	3	1
7	1	2	2	0	11	12		5	5	4	0	0
8	2	1	3	1	4	4	5		3	17	34	4
9	1	4	2	3	10	4	4	10		55	21	7
10	0	0	4	0	21	17	2	16	53		0	1
11	1	1	2	1	3	7	5	40	23	2		3
12	0	0	1	0	3	1	3	9	5	2	13	

Tabuľka 47 Prepočítaná matica prepravných vzťahov – všetky tranzitujúce vozidlá v odjazdovej špičkovej hodine

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1		2	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0
2	7		2	1	3	0	0	1	1	1	0	0
3	0	0		0	1	0	2	1	1	1	0	0
4	1	0	0		3	1	1	0	0	1	0	0
5	2	5	3	3		2	2	1	1	3	0	0
6	0	0	0	1	1		4	2	1	4	1	0
7	0	1	1	0	3	3		1	1	1	0	0
8	1	0	1	0	1	1	1		1	4	9	1
9	0	1	1	1	3	1	1	3		14	5	2
10	0	0	1	0	5	4	1	4	14		0	0
11	0	0	1	0	1	2	1	10	6	1		1
12	0	0	0	0	1	0	1	2	1	1	3	

Taktiež bola vytvorená matica prepravných vzťahov pre nákladnú dopravu (spolu dodávky, ĽNA, ŤNA), ktorá predstavuje záťaž pre cestnú sieť aj pre životné prostredie. V čase smerového dopravného prieskumu bol podiel nákladnej dopravy nevýrazný, na niektorých profiloch zanedbateľný.

Tabuľka 48 Matica prepravných vzťahov – nákladné vozidlá za 4 hodiny záznamu

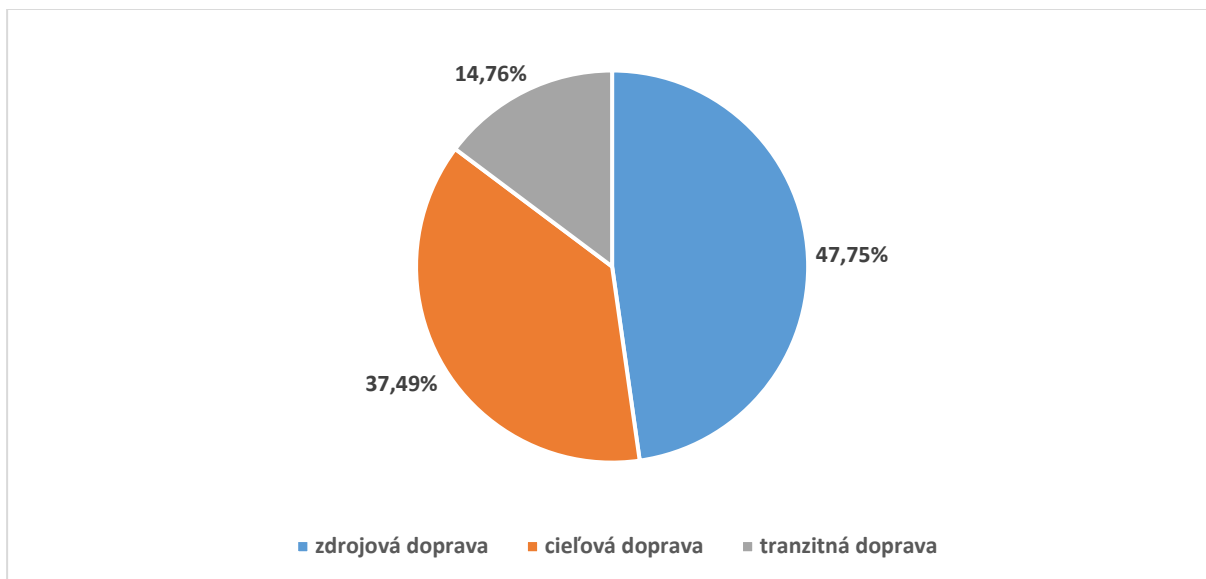
	do Tatier	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
z Tatier		1	1	4	0	3	8	5	7	3	1	10	7
1	2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	1	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	2	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
5	4	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
6	12	0	0	0	0	1		1	1	0	0	0	0
7	2	0	0	0	0	1	1		0	0	0	0	0
8	6	0	0	1	0	0	0	1		0	0	7	0
9	7	0	1	0	0	1	1	0	0		2	4	0
10	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0		0	0
11	16	0	0	0	0	0	1	1	11	3	0		0
12	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	6	

Tabuľka 49 Prepočítaná matica prepravných vzťahov – nákladné vozidlá, 1-hod. odjazdová špička

	do Tatier	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
z Tatier		0	0	1	0	1	2	1	2	1	0	3	2
1	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
5	1	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
6	3	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0
7	1	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0
8	2	0	0	0	0	0	0	0		0	0	2	0
9	2	0	0	0	0	0	0	0	0		1	1	0
10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
11	4	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0		0
12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	

9.2.7.2.8 Typy ciest v území

Na základe matíc prepravných vzťahov je možné dopočítať podiel typu ciest s rozdelením na zdrojové, cieľové a tranzitné cesty. Vzhľadom na to, že v rámci smerového dopravného prieskumu neboli sledované vnútorné profily na cestnej sieti, podiel vnútorných ciest odohrávajúcich sa iba v jadrovom území nie je započítaný. Podiel typov ciest zistený smerovým dopravným prieskumom zobrazuje nasledujúci graf:



Graf 50 Podiel typov ciest

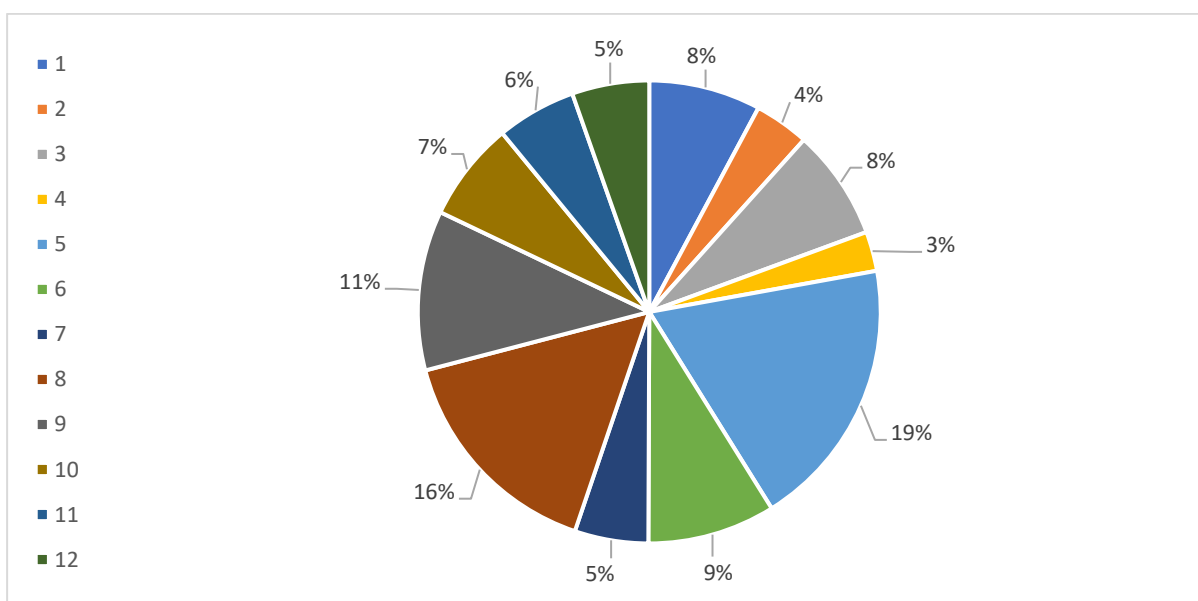
Takmer polovica ciest (cca 48 %) zaznamenaných v smerovom dopravnom prieskume predstavuje zdrojové cesty začínajúce v jadrovom území. To zodpovedá turistickej doprave, nedeľným odjazdom z Tatier. Cieľová doprava predstavuje necelých vyše 37 %. Tranzit územím predstavuje necelých 15 % z celkového objemu ciest.

S uvažovaním vnútorných ciest, ktoré neboli v rámci dopravného prieskumu sledované, je podiel zdrojovej, cieľovej a tranzitnej dopravy v sledovanom období ešte o čosi nižší. Objem vnútorných ciest, ktorý dotvára komplexný obrázok o typoch ciest na území Vysokých Tatier stanovuje dopravný model.

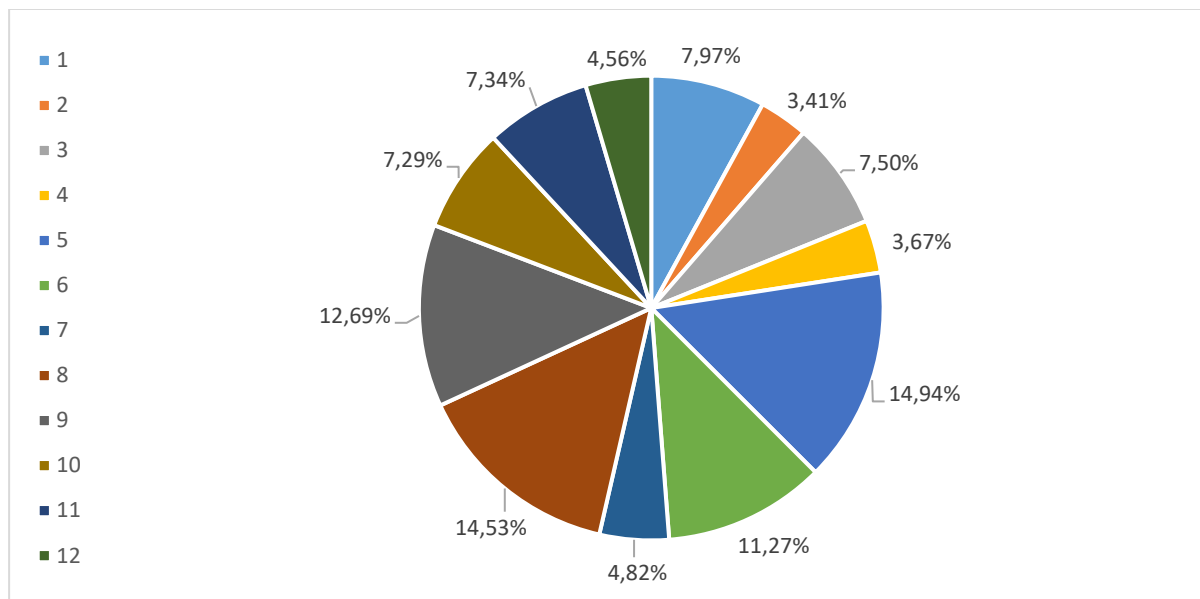
9.2.7.2.8.1 Zdrojová a cieľová doprava

Zdrojová a cieľová doprava, teda vozidlá, ktoré v jadrovom území začínali alebo končili cestu, predstavujú vyše 85 % celkového objemu dopravy zachyteného v smerovom dopravnom prieskume.

Prehľad podielov jednotlivých profilov na celkovej zdrojovej a celkovej cieľovej doprave zobrazujú grafy nižšie:



Graf 51 Výjazdy z územia cez jednotlivé stanovištia (zdrojová doprava)


Graf 52 Príjazdy do územia cez jednotlivé stanovištia (cieľová doprava)

9.2.7.2.8.2 Tranzitná doprava

Výpočet podielu typov ciest preukázal, že v čase smerového dopravného prieskumu výrazne dominovala zdrojová a cieľová doprava. Tranzitnú dopravu prechádzajúcu cez jadrové územie tvorilo necelých 15 % vozidiel. Tabuľka nižšie zobrazuje podiel tranzitnej dopravy na sledovaných profiloch.

Tabuľka 50 Podiel tranzitnej dopravy na profiloch na hranici sledovaného územia

Profil	Podiel tranzitu na výjazde do územia	Podiel tranzitu na výjazde z územia	Priemer
1	12,64%	18,10%	15,37%
2	48,41%	29,55%	38,98%
3	11,18%	16,81%	14,00%
4	27,84%	27,17%	27,50%
5	23,39%	15,57%	19,48%
6	20,66%	21,09%	20,88%
7	31,34%	30,17%	30,76%
8	21,97%	20,42%	21,19%
9	33,33%	27,93%	30,63%
10	45,06%	40,49%	42,78%
11	38,60%	35,41%	37,00%
12	29,84%	12,08%	20,96%

Najvyšší podiel tranzitu bol zaznamenaný na stanovištiach:

- **10** medzi Tatranskou Kotlinou a Lendakom na ceste III/3077
- **2** medzi Tatranskou Štrbou a Cestou slobody II/537
- **11** medzi Podspádmí a slovensko-poľskou hranicou na ceste I/66
- **7** medzi Starou Lesnou a Cestou slobody II/537
- **9** medzi Tatranskou Kotlinou a Spišskou Belou na ceste I/66

Na základe podielov tranzitnej dopravy možno definovať najsilnejšie tranzitné vzťahy v území:

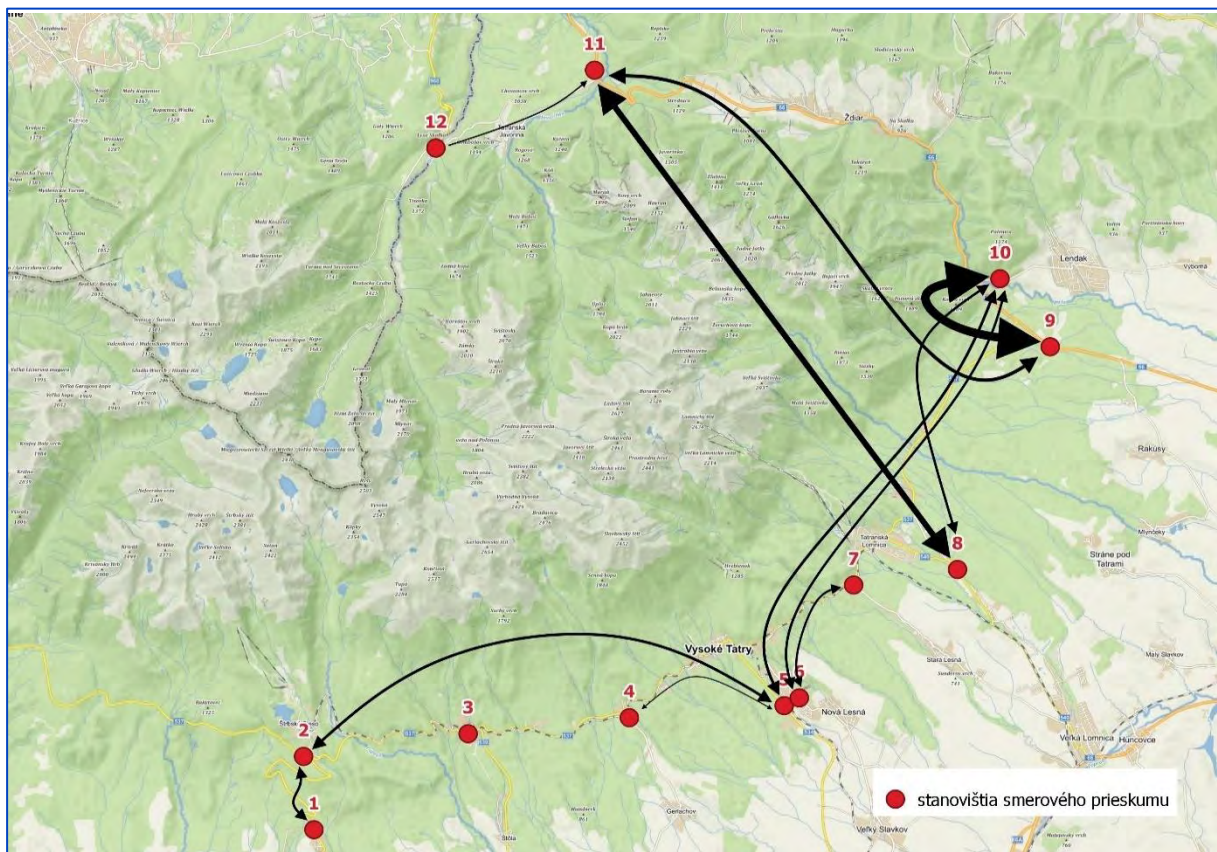
Tabuľka 51 Najvýznamnejšie tranzitné vzťahy v jadrovom území

Stanovištia	Tranzitný vzťah	Cesty na trase
10 ↔ 9	Lendak – Tatranská Kotlina – Spišská Belá	III/3077 – I/66
11 ↔ 8	hr. SK/PL (Jurgów) – Podspády – Tatranská Kotlina – Tatranské Matliare – Veľká Lomnica	I/66 – II/537 – III/3083 – II/540
11 ↔ 9	hr. SK/PL (Jurgów) – Podspády – Tatranská Kotlina – Spišská Belá	I/66
2 → 1	Podbanské → Tatranská Štrba (opačný smer je cca tretinový)	II/537 – II/538
10 ↔ 5	Lendak – Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Poprad	III/3077 – I/66 – II/537 – II/534
2 ↔ 5	Poprad – Starý Smokovec – Vyšné Hágy – Podbanské	II/537 – II/534
6 ↔ 7	Stará Lesná – Tatranská Lesná – Dolný Smokovec/Nová Lesná (III/3081)	III/3102 – II/537 – III/3081
10 ↔ 5	Lendak – Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica – Tatranská Lesná – Dolný Smokovec/Nová Lesná (III/3081)	III/3077 – I/66 – II/537 – III/3081
10 ↔ 8	Lendak – Tatranská Kotlina – Tatranské Matliare – Veľká Lomnica	III/3077 – I/66 – II/537 – III/3083 – II/540
12 → 11	Lysá Poľana → Podspády → hr. SK/PL (Jurgów)	III/3078 – I/66
4 ↔ 5	Gerlachov – Tatranská Polianka – Starý Smokovec – Poprad	III/3064 – II/537 – II/534

Symbol „→“ označuje výrazné prevládanie jedného smeru tranzitu.

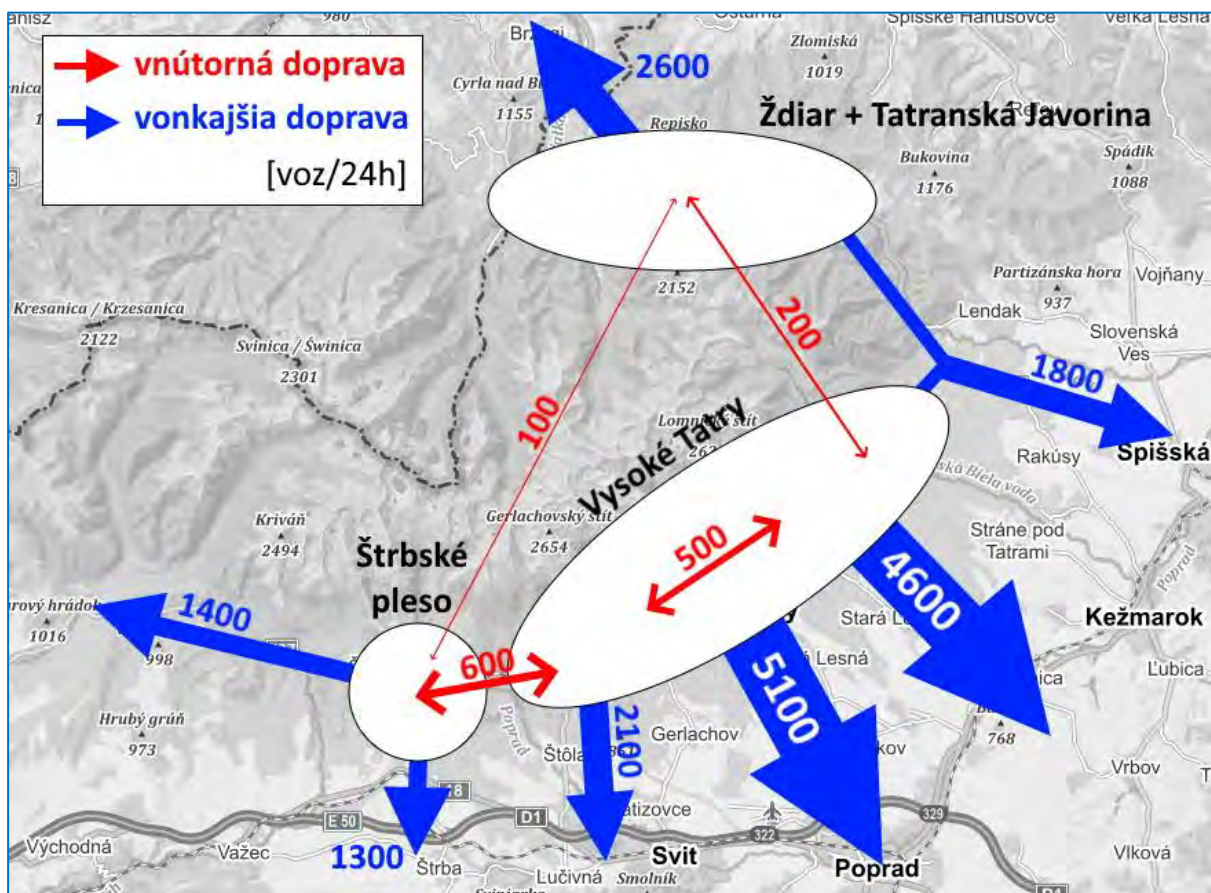
Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, jediným významným tranzitným vzťahom je trasa medzi Veľkou Lomnicou cez Tatranskú Kotlinu, Ždiar a Podspády smerom na hraničný priebeh SK/PL (Jurgów).

Grafické znázornenie najvýznamnejších tranzitných vzťahov v jadrovom území zobrazuje obrázok:



Obrázok 32 Najvýznamnejšie tranzitné vzťahy v území

Z dát bolo tiež možné vyhodnotiť podiely vonkajšej a vnútornej dopravy na území RVT:



Obrázok 33 Vonkajšia a vnútorná doprava na území regiónu Vysoké Tatry – osobné automobily

9.2.7.2.9 Výsledky smerového prieskumu

Prieskumom boli identifikované najvýznamnejšie dopravné vzťahy, ktoré sa dajú z pohľadu celého jadrového územia rozdeliť na cieľové (končiacie vo Vysokých Tatrách), zdrojové (začínajúce vo Vysokých Tatrách) a tranzitné. Vnútorná doprava, ktorú tvoria najmä cesty domácich obyvateľov a viacdňových návštevníkov, nebola v rámci prieskumu sledovaná.

Vzhľadom na obdobie realizácie dopravného prieskumu (prvý septembrový víkend po letných prázdninách medzi dvomi predĺženými víkendami s daždivým počasím) nezachycujú výsledky prieskumu najväčšie excesy dopravy, ktoré v Tatrách predstavuje veľká dopravná záťaž v období letnej turistickej sezóny. Je možné konštatovať, že v dobe prieskumu nedochádzalo k výraznému preťaženiu cestnej siete, no verejné parkoviská v mestách a pri turistických chodníkoch boli vyťažené až na hranicu kapacity. Neboli zaznamenané žiadne rozsiahlejšie kongescie, ktoré by významne negatívne ovplyvňovali plynulosť dopravy na území mesta. Prieskum sa zameriaval na strednú hodnotu turistickej návštevnosti, ktorá predstavuje priemer medzi excentricitami stavu špičkového náporu počas vrcholiacej sezóny a stavu útlmu návštevnosti počas neskorej jesene a skorej jari.

Záver:

- Vyše 85 % ciest zaznamenaných v smerovom dopravnom prieskume predstavuje zdrojovú a cieľovú dopravu. V zmeranej nedeľnej popoludňajšej špičke dominuje zdrojová doprava, ktorá tvorí až polovicu ciest, čo súvisí s ukončovaním pobytov a odjazdami z Tatier, preto aj podiely zdrojovej, cieľovej a tranzitnej dopravy sú na profiloch smerovo nevyrovnané.

- Najviac áut do regiónu Vysokých Tatier prichádza a zároveň odchádza po cestách medzi Popradom a Starým Smokovcom (II/534), Veľkou Lomnicou a Tatranskou Lomnicou (II/540), po ceste od Spišskej Belej (I/66) a cez Dolný Smokovec (III/3081).
- Najvyšší podiel tranzitnej dopravy bol zaznamenaný na profiloch v Tatranskej Kotline na ceste III/3077 do Lendaku, v Tatranskej Štrbe (II/538), Podspádoch (I/66), nad Starou Lesnou (II/540) a medzi Tatranskou Kotlinou a Spišskou Belou (I/66). Priemerný podiel tranzitnej dopravy za obidva smery sa tu pohyboval od 30 % do 43 %.
- Stanovište s najvyšším podielom tranzitu bolo stanovište č. 10 na profile medzi Tatranskou Kotlinou a Lendakom (III/3077). Väčšina tranzitu však smerovala na Spišskú Belú. Silný tranzit Lendak – Spišská Belá po ceste I/66 nesúvisí s cestami do Tatier, ale so spádovosťou Lendaku k Spišskej Belej a Kežmarku, kde cesta I/66 cez Tatranskú Kotlinu predstavuje najrýchlejšiu spojnicu.
- Okrem tranzitu Spišská Belá – Lendak je najsilenejším tranzitným vzťahom vzťah hr. SK/PL (Jurgów) – Podspády – Tatranská Kotlina – Tatranské Matliare – Veľká Lomnica (po obchvate Tatranskej Lomnice) vedený po trase I/66 – II/537 – III/3083 – II/540 – I/66. Tento tranzit súvisí s dopravou v širšom kontexte, najmä medzi Poľskom a zvyškom východného a stredného Slovenska (smery na Prešov a Košice, Liptov a Horehronie). V čase prieskumu v nedeľu neboli v prevádzke trhy a obchody v Poľsku ani nákladná doprava dodávkami a ľahkými nákladnými vozidlami, ktoré tranzit územím navyšujú.
- Územím regiónu Vysoké Tatry sa tranzituje aj pri cestách medzi Popradom a Lendakom, Lysou Poľanou a Jurgówom, Popradom a Podbanským, Starou Lesnou a Novou Lesnou / Gerlachovom / Štôlou a pri cestách medzi Gerlachovom a Popradom.
- Významné hodnoty dosahujú v nedeľu popoludní jednosmerné intenzity tranzity Lendak – Starý Smokovec – Poprad a Podbanské – Tatranská Štrba.
- Cesta slobody sa v určitej miere využíva pre tranzity medzi obcami južne/juhovýchodne od zástavby Vysokých Tatier, supluje prepojenia Stará Lesná – Nová Lesná – Gerlachov – Štôla (cesta II/537 je bližšie, než druhá súbežná supľujúca trasa I/66 – I/18)
- Podiel nákladnej dopravy bol počas nedeľňajšieho prieskumu zanedbateľný, tvoril necelých 3,5 % (dohromady dodávky, LNA, TNA). Najviac zaťažená je v nedeľu trasa medzi Veľkou Lomnicou a Podspádmami cez Tatranské Matliare, Tatranskú Kotlinu a Ždiar.
- V skladbe dopravných prúdov na všetkých profiloch výrazne prevládali osobné automobily, dohromady tvorili takmer 96 % zaznamenaných vozidiel.
- Nižší podiel osobných automobilov okolo 84 % bol zaznamenaný na profile v Podspádoch, kde bol v porovnaní s ostatnými stanovišťami výraznejší výskyt dodávok (cca 11%).
- Denná variácia dopravy sa napriek nedeľňajšiemu termínu podobala štandardného priebehu v pracovnom dni s dvomi špičkami – ráno a popoludnie. Ranná krátka špička súvisí s príchodom pracovníkov služieb a turistov. Popoludňajšia špička súvisí s postupným odjazdom turistov a pracovníkov z územia Tatier.
- Tranzitná doprava a súvisiace problémy na infraštruktúre:
 - zaťažovanie Podspádov, Ždiaru a Tatranskej Kotliny tranzitom po ceste I/66 z Poľska na Poprad a ďalšie ciele na východnom a strednom Slovensku,
 - Tatranská Kotlina je z jednotlivých mestských častí Vysokých Tatier zaťažená tranzitnou dopravou v najväčšej miere,
 - zaťažovanie Veľkej Lomnice (chýbajúci obchvat cesty II/540),
 - zaťaženie križovatky III/534 x II/537 v Starom Smokovci,

- Trasa cesta slobody II/537 – II/3083 – II/540 využívaná ako rýchlejšie spojenie od Poľska, Ždiaru a Lendaku do Popradu vzhľadom na kapacity nevyhovujúcu cestu I/66 cez Huncovce, Kežmarok a Spišskú Belú,
- Cesta slobody II/537 využívaná ako spojnica obcí južne od zástavby Vysokých Tatier, najmä spojenie Štôla – Gerlachov – Nová Lesná – Stará Lesná)
- Pre cesty z Lendaku do Kežmarku je rýchlejší tranzit cez Tatranskú kotlinu ako cesty cez Slovenskú Ves a Spišskú Belú vzhľadom na komplikovaný prejazd Spišskou Belou.

Tranzitná doprava cez región Vysokých Tatier sa nepreukázala ako najvypuklejší dopravný problém. Aj v čase nižšej návštevnosti predstavuje len cca 15 % ciest prekračujúcich hranice jadrového územia (vo vnútri územia je tento podiel ešte nižší vzhľadom na intenzity vnútornej dopravy).

Výraznejším problémom je zdrojová a cieľová doprava. Táto doprava nepredstavuje mimoriadne negatívum z hľadiska plynulosti dopravy alebo nedostatočnej kapacity cestnej siete, ale z pohľadu ochrany územia regiónu s výskytom významných stredísk kúpeľnej liečby dýchacieho ústrojenstva, prírodného bohatstva vo vysokom stupni ochrany a turisticky atraktívnych lokalít. Možno konštatovať, že pokiaľ špičková letná sezóna privádza do regiónu ešte významnejší počet turistov a návštevníkov, títo predstavujú z pohľadu smerového dopravného prieskumu prírastky práve v kategóriách zdrojovej a cieľovej dopravy.

9.2.7.3 Porovnanie s dopravnými prieskumami UNIZA

Žilinská univerzita v Žiline v roku 2018 spracovala dokument *Komplexné riešenie dopravy v regióne Vysoké Tatry s dôrazom na ekológiu a trvalo udržateľný rozvoj*. Tento dokument predstavuje významný podklad aj pre Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry. Žilinská univerzita v rámci jeho tvorby realizovala smerové dopravné prieskumy vo Vysokých Tatrách v troch obdobiach – zimné sedlo, zimná špička a letná špička.

Základným rozdielom oboch smerových prieskumov (prieskum realizovaný Žilinskou univerzitou a prieskum realizovaný spoločnosťou NDCon) je sledovaná oblasť. Prieskum UNIZA sa realizoval v lokalitách Starý Smokovec a Tatranská Lomnica, ktoré boli definované ako dve izolované lokality, resp. dve sledované oblasti. Oproti tomu smerový prieskum realizovaný pre PUM RVT sledoval jednu veľkú sledovanú oblasť, ktorú tvorilo jadrové územie regiónu Vysoké Tatry definované v kapitole 3.1., v ktorom sa sledovala tranzitná doprava. Zásadným rozdielom výstupov oboch prieskumov spočíva v odlišnom nazeraní na tranzitnú dopravu – časť objemu dopravy, ktorú prieskum UNIZA vyhodnotil ako tranzitnú (tranzitujúcu cez sídla Starý Smokovec alebo Tatranská Lomnica) predstavuje v prieskume spoločnosti NDCon vnútornú dopravu v jadrovom území, ktorá sa v danom prieskume nesledovala a nevyhodnocovala.

Výstupy zo smerových dopravných prieskumov tak môžu slúžiť pre doplnenie kontextu vnútri jadrového územia. Pre doplnenie výstupov prieskumu NDCon možno použiť výstupy z prieskumu UNIZA realizovaného v marci 2018 (relatívne hodnoty sa pre obdobie zimného sedla a zimnej a letnej špičky zásadne nelíšia, rozdiel je v absolútnych hodnotách zaznamenaných vozidiel).



Obrázok 34 Sledované profily 1-3 smerového dopravného prieskumu UNIZA v Starom Smokovci



Obrázok 35 Sledované profily 4-6 smerového dopravného prieskumu UNIZA v Tatranskej Lomnici

Tabuľka 52 Výstupy zo smerového dopravného prieskumu Žilinskej univerzity

	Starý Smokovec	Tatranská Lomnica
zdrojová doprava	36,39 %	38,57 %
cieľová doprava	36,95 %	39,06 %
tranzitná doprava	26,66 %	22,37 %

Vzhľadom na menšiu rozlohu definovaných území pri prieskumoch Žilinskej univerzity bol zaznamenaný vyšší podiel tranzitnej dopravy. V Starom Smokovci aj Tatranskej Lomnici sa podiel tranzitnej dopravy pohyboval približne na úrovni 22-27% z celkového počtu zaznamenaných vozidiel. Zo širšieho hľadiska jadrového územia tvorila podľa prieskumu NDCon tranzitná doprava podiel na úrovni cca 15 %.

V Starom Smokovci bol zaznamenaný mierne vyšší podiel tranzitnej dopravy oproti Tatranskej Lomnici, čo je dané centrálnou polohou Starého Smokovca v rámci územia. Pokiaľ ide o najsilnejšie tranzitné

vzťahy medzi jednotlivými profilmi, najvyššie intenzity boli zaznamenané na reláciách profil 1 – profil 3 a profil 4 – profil 6.

Profil 1 – profil 3 predstavuje vozidlá smerujúce od Popradu do Tatranskej Lomnice (a opačne), ktoré trasu využívajú napriek tomu, že do Tatranskej Lomnice vedie prístupová cesta aj z južného smeru. Tieto vozidlá priamo síce nezaťažujú intravilán Starého Smokovca, avšak prispievajú k záťaži križovatky ciest II/534 a II/537 v blízkosti železničného priecestia, ktorá býva preťažovaná a stav je nevyhovujúci najmä v zime. Tento stav naznačuje potrebu lepšieho riešenia daného uzla (preložka, skapacitnenie križovatky, zmena vedenia trate, upokojenie dopravy pre zníženie atraktivity trasy apod.).

Profil 4 – profil 6 predstavuje vozidlá smerujúce od Starého Smokovca cez Tatranskú Lomnicu smerom ďalej k Tatranskej Kotline (a opačne) po Ceste slobody.

Prieskum Žilinskej univerzity, podobne ako prieskum spoločnosti NDCon realizovaný pre potreby tohto PUM, preukázali, že osobné automobily tvoria viac ako 95 % dopravy v území. V zimnom období bol dokonca zaznamenaný podiel až 99 % zo všetkých zaznamenaných vozidiel.

Štúdia *Komplexné riešenie dopravy v regióne Vysoké Tatry s dôrazom na ekológiu a trvalo udržateľný rozvoj* obsahuje podrobnejšie výsledky a je súčasťou elektronických príloh.

9.2.7.4 Odporúčania

Na základe výsledkov dopravných prieskumov možno ďalej odporúčať predovšetkým riešenie problémov zdrojovej a cieľovej dopravy, ktorá reprezentuje najvýznamnejší podiel z celkového objemu vozidiel v území. Cieľom by malo byť udržanie automobilov v podhorí a tiež upokojuvanie dopravy v intravilánoch osídlení pre predĺžovanie a zníženie atraktivity prejazdu pre tranzitnú dopravu. Tranzitná doprava si tak zvolí také trasy, ktoré nevedú priamo jadrovým územím, čím sa docieli jednak jeho lepšia ochrana pred náporom dopravy a jednak lepšia ochrana pred nepriaznivými vplyvmi dopravy na klimatické podmienky vhodné na liečenie. Pri úvahách o obchvatoch sídel je potrebné mať na pamäti, že obchvaty skvalitňujú podmienky pre individuálnu dopravu, preto môžu tranzit územím ešte viac navýšiť. Pokiaľ však nedôjde k účinnému upokojeniu dopravy či k inej regulácii dopravy v dohľadnej dobe, riešenie obchvatov sa môže ukázať ako potrebné.

9.2.8 SWOT analýza cestnej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> rozsiahla infraštruktúra ciest II. a III. triedy, ktoré spoluvytvárajú sieť a poskytujú napojenie regiónu na cesty vyššieho významu, najmä diaľnicu D1 a cesty I/18 a I/66 hustá sieť komunikácií umožňujúca dobrú dopravnú obsluhu územia kvalitná správa a údržba ciest, ktorá postupne modernizuje cestnú infraštruktúru v regióne zmodernizovaná cesta II/534 ako hlavná prístupová cesta do Tatier od Popradu prebiehajúca modernizácia Cesty slobody II/537 prípravované obchvaty Veľkej Lomnice, Huncoviec a Kežmarku na ceste I/66 	
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> nedostatočne riadená a usmerňovaná osobná motorizovaná dynamická a statická doprava nedostatočný manažment a servis segmentu jednodennej osobnej motorizovanej turistickej návštevnosti absencia niektorých regionálnych prepojení sídel v pásme medzi horským a podhorským osídlením (obce Tatranská Štrba, Štôla, Gerlachov, Nová Lesná, Mlynica, Veľký Slavkov, Stará Lesná, Mlynica, Stráne pod Tatrami, Mlynčeky a Rakúsy) absencia obchvatov veľkých sídel v podhorí, najmä Veľká Lomnica, Huncovce, Kežmarok a Spišská Belá využívanie Cesty slobody II/537 tranzitnou dopravou z dôvodu absencie niektorých regionálnych prepojení atraktívnejší cestovný čas pri prejazde po regionálnych komunikáciách vnútri jadrového územia regiónu Vysoké Tatry, než po nadregionálnych cestných komunikáciách v podhorí vysoká záťaž od cieľovej a zdrojovej dopravy, najmä v turistickej sezóne verejný priestor niektorých sídel (napr. Starý Smokovec) silne orientovaný na automobilizmus nevyhovujúci stavebno-technický stav komunikácií III. triedy kolízne body na infraštruktúre znižujúce bezpečnosť cestnej premávky (ostré uhly napojenia s nedostatočnými rozhľadovými pomermi, nevyhovujúci stav železničných priecestí, absentujúce odbočovacie pruhy na križovatkách na frekventovaných úsekoch) legálna nevyužitelnosť niektorých účelových komunikácií pre nemotorovú dopravu dlhodobé dopravné nedostatky v interakcii s pešou a cyklobilitou v intravilánoch horských osád a v extraviláne jadrového územia TANAP-u 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> dostavba obchvatov sídel v podhorí zavedenie bezemisných Tatier s odľahčením dopravy výstavba záchytných parkovísk a terminálov verejnej dopravy v podhorí upokojuvanie dopravy v intravilánoch vrátane prieťahov sídel obmedzovanie individuálnej automobilovej dopravy, podpora verejnej a nemotorovej dopravy obmedzenie kapacít parkovania v jadrovom území pre jednodňových návštevníkov šírkové, smerové a priestorové úpravy nevyhovujúcich križovatiek ciest zlegalizovanie využitia existujúcich účelových komunikácií pre nemotorovú dopravu budovanie nových prepojení pre nemotorovú dopravu v území a pozdĺž ciest II. a III. triedy podľa potreby zlepšenie technického stavu ciest III. triedy 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> nedostatok financií na veľké infraštruktúrne projekty (obchvaty, záchytné parkoviská, terminály verejnej dopravy, rekonštrukcie ciest III. triedy) nedostatok financií na menšie infraštruktúrne projekty (úpravy nevyhovujúcich križovatiek, upokojuvanie dopravy v intravilánoch, budovanie nových prepojení pre nemotorovú dopravu) vysoká kvalita ciest vo Vysokých Tatrách zatriktívňujúca jazdu autom pre tranzitnú dopravu rastúce využívanie individuálnej automobilovej dopravy tlak na obmedzovanie výkonov vo verejnej doprave v dôsledku vysokých nákladov neochota orgánov ochrany prírody sprístupňovať účelové komunikácie prechádzajúce chránenými územiami pre nemotorovú dopravu 		

9.3 Verejná osobná doprava

9.3.1 Historický kontext

Verejná hromadná doprava osôb na podhorí Vysokých Tatier sa stala jedným z hýbateľov počiatkov turistického ruchu vo Vysokých Tatrách, keď bola v roku 1872 vybudovaná Košicko-bohumínska dráha zo stanicami Štrba a Poprad. Spolu s rozvojom cestovného ruchu na konci 19. a začiatkom 20. storočia sa verejná doprava začala rýchlo a intenzívne rozvíjať aj v samotných Vysokých Tatrách. Prvým postaveným úsekom železničných tratí do Vysokých Tatier bola trať zo Studeného potoka do Tatranskej Lomnice. Úsek sa budoval v priebehu roku 1895, prvý vlak dorazil do Tatranskej Lomnice 1. septembra 1895. Na trati bola spočiatku zavedená sezónna prevádzka, neskôr bola prevádzka vlakov zavedená celoročne.

V takmer rovnakom čase sa začalo s výstavbou ozubnicovej železnice z Tatranskej Štrby do osady Štrbské Pleso. Ozubnicová železnica bola postavená za účelom prepojenia podhorskej Košicko-bohumínskej dráhy (dnes trať č. 180). Prvý ozubnicový vlak dorazil do stanice Štrbské Pleso 27. júla 1896 v časoch budovania prvých rekreačných domov pri Štrbskom plese. Premávka bola pomalá, cestovné vysoké, zubačke konkurovali fiakre a od roku 1926 aj autobusy. Ozubnicová železnica bola v prevádzke do celosvetovej hospodárskej krízy v roku 1933, keď bola pre nerentabilitu nahradená autobusovou dopravou a jej trať zrušená.

Začiatkom 20. storočia boli na železnicu napojené Štrbské Pleso a Tatranská Lomnica, pričom centrálna osada Starý Smokovec mnohými rekreačnými zariadeniami zostávala bez napojenia verejnou dopravou. Tatranskí hostia využívali na dopravu do Starého Smokovca fiakre. Ako lacnejšia alternatíva k výstavbe železničnej trate sa presadila výstavba trolejbusovej trate z Popradu cez Veľký Slavkov do Starého Smokovca, ktorá bola uvedená do prevádzky 2. augusta 1904 ako jedna z prvých trolejbusových tratí na svete. V prevádzke boli dve vozidlá, ktoré dokázali trasu prekonať za 75 minút. Trolejbusy sa však pre viacero problémov neosvedčili, nedokázali efektívne prekonávať prudké stúpania najmä v daždivom počasí a na úzkej ceste pravidelne dochádzalo ku kolíziám s konškými povozmi a fiakrami. V roku 1906 sa rozhodlo o ukončení prevádzky trolejbusov a o výstavbe novej úzkorozchodnej trate z Popradu.

Trať z Popradu do Starého Smokovca sa stavala v rokoch 1907 a 1908, oficiálne bola spustená 20. decembra 1908. Paralelne s výstavbou tohto úseku sa realizovala výstavba pozemnej lanovej dráhy Starý Smokovec – Hrebienok (pôvodne sa mala realizovať ozubnicová železnica zo železničnej stanice v Starom Smokovci), ktorá bola daná do prevádzky iba niekoľko dní pred sprevádzkovaním trate TEŽ z Popradu do Starého Smokovca. O tri roky neskôr, v roku 1911, bola postavená a sprevádzkovaná trať z Tatranskej Lomnice cez Starý Smokovec do Tatranskej Polianky. 13. augusta 1912 bol do prevádzky uvedený aj posledný postavený a na výstavbu najnáročnejší úsek z Tatranskej Polianky na Štrbské Pleso.

V roku 1937 bola vybudovaná prvá lanová dráha Tatranská Lomnica – Štart – Lomnický štít. Plánovaný bol aj ďalší rozvoj tatranských železníc, a to najmä úsek Štrbské Pleso – Liptovský Hrádok a úsek Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina, ktoré sa napokon nezrealizovali. Posledným významným počínom v rozvoji železníc v Tatrách bola výstavba novej ozubnicovej dráhy čiastočne v telese pôvodnej dráhy odstavenej v roku 1933 spolu s preložkou koncového úseku trate TEŽ č. 183 na Štrbskom Plese z polohy na brehu Štrbského plesa do novej polohy spoločnej konečnej stanice, ktorá bola postavená južnejšie v súvislosti s Majstrovstvami sveta v severskom lyžovaní vo februári 1970. Výstavba a preložka dotknutých úsekov spolu s výstavbou novej stanice na Štrbskom Plese prebiehali medzi rokmi 1968 a 1970. Pre novú ozubnicovú železnicu bola postavená aj nová krytá vybavovacia hala na stanici Štrba.

V roku 1991 bola dokončená nová staničná budova železničnej stanice Poprad-Tatry, ktorej výstavba prebiehala od roku 1986. V súvislosti s ňou bolo opustené koľajisko TEŽ na uličnej úrovni paralelne s koľajiskom trate č. 180 a trať TEŽ bola preložená na nové nástupište ležiace kolmo a nad úrovňou trate č. 180 a do novej stopy obchádzajúcej mestskú časť Veľká. V tejto súvislosti bola zrušená zastávka Veľká v Poprade a pôvodné teleso trate bolo demontované.

V roku 2006 bola súkromnou spoločnosťou Tatranské lanové dráhy odkúpená lanová dráha zo Starého Smokovca na Hrebienok. V rokoch 2007 a 2008 prešla zásadnou rekonštrukciou, pri ktorej boli vymenené vozidlá, zrekonštruované stanice a bola modernizovaná strojovňa. Prevádzkovateľom a vlastníkom lanovky je v roku 2022 spoločnosť Tatry mountain resorts, ktorá zároveň prevádzkuje aj všetky visuté lanovky v Tatrách.

V rokoch 2020 a 2021 bola odstavená prevádzka na ozubnicovej trati za účelom kompletnej rekonštrukcie trate a jej napojenia na trate TEŽ, pričom boli po 50 rokoch prevádzky vymenené pôvodné, už historické vozidlá za úplne nové jednotky, tzv. električkozubačky. V stanici Štrbské Pleso taktiež prebehla stavebná úprava, ktorá umožní novým vozidlám prevádzku na ozubnicovej aj adhéznej trati, čím sa umožní prevádzka linky Štrba – Štrbské Pleso – Starý Smokovec a prípadne ďalej.

9.3.2 Organizovanie systému verejnej dopravy

Verejná doprava je na úrovni regiónu Vysoké Tatry zabezpečovaná predovšetkým železničnou a autobusovou dopravou, v spádových centrách podhoria je prevádzkovaná aj mestská hromadná doprava.

Železničnú dopravu objednáva a financuje Ministerstvo dopravy a výstavby SR alebo sa prevádzkuje bez objednávky a financovania štátu na vlastné komerčné riziko dopravcov (iba vybrané trate v SR).

Regionálnu aj diaľkovú dopravu na objednávku MDV SR v súčasnosti zabezpečuje dopravca ZSSK. Na tratiach TEŽ a OŽ je zavedený uzavretý tarifný systém Tatranských elektrických železníc (UTS TEŽ) s plnohodnotným samoobslužným výpravným systémom. Dotovanú diaľkovú dopravu zabezpečuje aj dopravca České dráhy v spolupráci so ZSSK (vlak SC Pendolino Košičan).

Bez objednávky a financovania Ministerstva dopravy a výstavby SR prevádzkuje vlaky dopravca ZSSK (vlak InterCity Košice – Bratislava), dopravcovia RegioJet a Leo Express (linky Košice – Praha) a dopravca České dráhy (nočná vlaková linka Praha – Košice – Humenné).

Diaľková autobusová doprava v Prešovskom samosprávnom kraji a cez región Vysoké Tatry vo vnútroštátnej prevádzke prevádzkovaná na komerčné riziko v dôsledku bezplatnej dopravy vlakmi pre vybrané skupiny obyvateľstva na území Slovenska postupne upadla a dnes premáva cez región Vysoké Tatry jediná komerčná diaľková linka Bratislava – Nitra – Banská Bystrica – Poprad – Prešov – Bardejov. Prevádzkuje sa **medzinárodná** diaľková autobusová doprava prevádzkovaná niekoľkými dopravcami na komerčné riziko.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Prešovskom samosprávnom kraji (a v regióne Vysoké Tatry) objednáva a financuje Prešovský samosprávny kraj. Výkon kompetencií v oblasti cestnej dopravy zabezpečuje PSK prostredníctvom odboru dopravy PSK, organizáciu a integráciu zabezpečuje organizátor integrovaného dopravného systému IDS Východ s .r. o. Systém dopravnej obsluhy v Prešovskom samosprávnom kraji (teda aj na území regiónu Vysokých Tatier) funguje na základe zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme s prevádzkovateľmi autobusovej dopravy a železničnej dopravy (zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme). PSK v rámci svojej kompetencie vydáva dopravné licencie dopravcom, ktorí majú záujem o vnútroštátnu pravidelnú dopravu, t. j.

o prímestskú alebo diaľkovú autobusovú linku na území Prešovského kraja alebo prímestskú alebo diaľkovú linku, ktorá začína na území Prešovského kraja.

Mestská hromadná doprava je v riešenom území prevádzkovaná v Poprade, Kežmarku a Svite. Objednávateľom mestskej hromadnej dopravy sú samotné mestá.

9.3.3 Infraštruktúra verejnej dopravy

Infraštruktúra verejnej dopravy je fyzickou časťou systému verejnej dopravy. Infraštruktúra je kľúčová súčasť umožňujúca fyzický presun cestujúcich, umožňuje poskytovanie prepravných služieb.

K infraštruktúre verejnej dopravy patria:

- cestné komunikácie,
- železničné trate,
- vozidlá,
- depá a garáže,
- vybavovací systém pre úhradu cestovného,
- uzly, terminály, zastávky a stanice,
- dispečingy – železničné, dispečingy dopravcov, dispečing IDS Východ,
- telematické systémy.

Jednotlivé súčasti infraštruktúry verejnej dopravy sú postupne podrobne popísané v nasledujúcich podkapitolách.

9.3.4 Železničná doprava

9.3.4.1 Železničné trate

Z hľadiska širších vzťahov sú pre región kľúčové železničné trate:

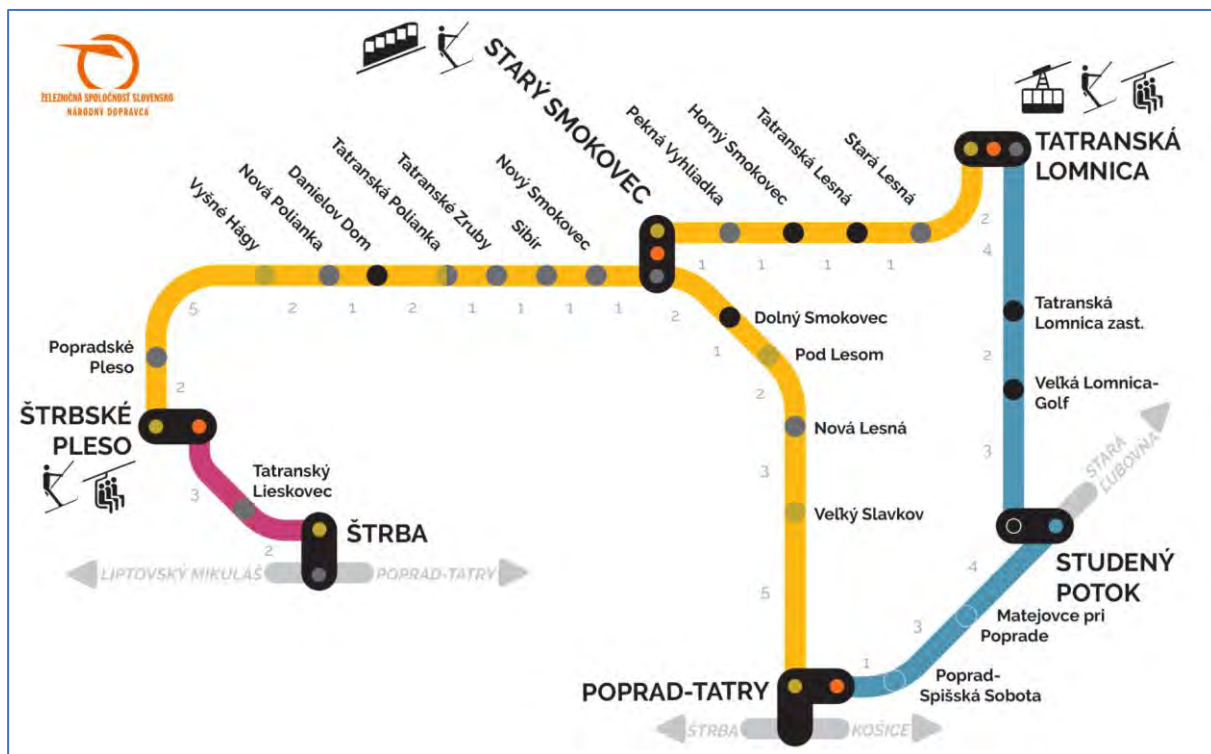
- 180** Košice – Poprad – Žilina, hlavná koridorová trať ktorá predstavuje hlavnú železničnú spojnicu z ostatných častí Slovenska a zahraničia
- 185** Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč; Studený Potok – Tatranská Lomnica, na ktorej je pravidelná prevádzka osobných vlakov v úseku Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa a v úseku na odbočnej vetve Studený Potok – Tatranská Lomnica

Nosnú chrbticu verejnej dopravy v regióne Vysokých Tatier, predovšetkým v západnej časti mesta Vysoké Tatry a na Štrbskom Plese, tvoria tatranské elektrické železnice (TEŽ) s traťami:

- 182** Štrba – Štrbské Pleso (ozubnicová železnica)
- 183** Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso
- 184** Starý Smokovec – Tatranská Lomnica

Tatranské elektrické železnice zároveň predstavujú aj formu mestskej hromadnej dopravy medzi jednotlivými mestskými časťami mesta Vysoké Tatry a časťou obce Štrba, Štrbským Plesom.

Osobitným úsekom trate vo Vysokých Tatrách je jednokoľajná pozemná lanová dráha spájajúca Starý Smokovec s križovatkou turistických trás na Hrebienku.



Obrázok 36 Systém vlakovej dopravy v regióne Vysoké Tatry (zdroj: Wikipedia)

Podrobná charakteristika železničných tratí vrátane rozchodu, dĺžky úsekov, počtu koľají, návestného systému, trakčnej sústavy a maximálnej traťovej rýchlosti s uvedením informácie o rýchlostných obmedzeniach železničných priestrechiach podľa typu zabezpečenia sa nachádza v Prílohe č. 1.

9.3.4.2 Kvalita železničných tratí

Kvalita železničnej infraštruktúry je spomedzi celého územia Prešovského kraja najvyššia práve v podtatranskom a tatranskom regióne. Najdôležitejšia trať, ktorá prechádza Prešovským samosprávnym krajom a tatranským podhorím – niekdajšia Košicko-bohumínska železnica v úseku Štrba – Vydrník je dvojkolažná, elektrifikovaná s najvyššou traťovou rýchlosťou 100 km/h, v úseku Svit – Poprad-Tatry 120 km/h. Na trati v čase spracovania PUM RVT prebiehajú rekonštrukčné práce v úseku Poprad – Štrba s cieľom zvýšenia rýchlosti vlakov na 160 km/h. Súčasťou rekonštrukcie je výmena železničného spodku a zvršku v úseku Poprad – Svit a preložka trate v úseku Svit – Štrba. Pripravujú sa modernizácie nadväzujúcich úsekov najmä v smere na Spišskú Novú Ves.

Na severnom Spiši je významnou spojnicou hlavná trať Plaveč – Poprad. Táto trať vznikala postupne ako miestna dráha v údolí rieky Poprad. Trať je jednokoľajná a neelektrifikovaná s výnimkou obidvoch koncových bodov – staníc Poprad – Tatry a Plaveč, ktoré sú elektrifikované jednosmerným systémom 3 kV. Traťová rýchlosť na najnovšom úseku Plaveč – Podolínec je 80 km/h, na zvyšku trati 60 km/h, trať križuje 46 priestrechi, z ktorých 18 je zabezpečených.

Vedľajšia jednokoľajná neelektrifikovaná trať Studený Potok – Tatranská Lomnica bola uvedená do prevádzky 1. septembra 1895 pre obsluhu vtedy novovybudovaných klimatických kúpeľov v Tatranskej Lomnici. Najvyššia traťová rýchlosť na trati, ktorú križuje 8 priestrechi (5 z toho zabezpečených) je 60 km/h.

Obsluhu Vysokých Tatier zabezpečuje unikátny systém Tatranských elektrických železníc a ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso. Tieto vedľajšie trate s rozchodom 1000 mm sú elektrifikované jednosmerným systémom 1,5 kV.

Nosnou časťou systému je 29 km dlhá jednokoľajná trať Poprad – Štrbské Pleso. Najvyššia traťová rýchlosť 60 km/hod je obmedzená na vyše 20 km dĺžky trate. Niektoré obmedzenia rýchlosti sú dané geometriou trate v horskom teréne. Najvýraznejším problémom je nemožnosť prevádzky dostatočne kapacitných spojov na tejto trati v kratšom, než 60 minútovom intervale. Interval 30 minút je možný zväčša iba s jednovozidlovými súpravami, ktoré najmä v sezóne nepostačujú. Trať taktiež neumožňuje najmä s ohľadom na usporiadanie koľajiska v stanici Štrbské Pleso efektívnu prevádzku nových električko-zubačiek v celej trase Štrba – Štrbské Pleso – Starý Smokovec.

Druhú časť predstavuje 6 km dlhá jednokoľajná trať Tatranská Lomnica – Starý Smokovec. Najvyššia traťová rýchlosť je rovnako 60 km/hod, no obmedzenia sú na 5,3 km dĺžky tejto trate. V Starom Smokovci sa táto trať spája s traťou z Popradu na Štrbské Pleso. Najvýraznejším nedostatkom je nemožnosť prevádzky vlakov v takte kratšom, než 60 minút, a to z dôvodu nízkej prepravnej rýchlosti (nemožnosť prevádzky s 1 vozidlom, ktoré nestíha jazdu a obrat v oboch staniaciach pod 15 minút) a nedostatočnej priepustnosti trate (nemožnosť prevádzky dvoch vozidiel pre absenciu výhybne alebo voľnej koľaje v oboch koncových staniaciach).

Ozubnicová železnica Štrbské Pleso – Štrba je jednokoľajná v dĺžke 5 km s najvyššou traťovou rýchlosťou 30 km/h. Obmedzenia traťovej rýchlosti sú na 4,7 km dĺžky tejto trate.

9.3.4.3 Dopravcovia v železničnej doprave

Na území regiónu Vysokých Tatier sa poskytujú služby v železničnej doprave na základe „Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pre obdobie rokov 2021 – 2030“ s územným pokrytím celej Slovenskej republiky. Objednávateľom výkonov je Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy a výstavby SR. Poskytovateľom služieb v železničnej doprave je jediný zmluvný dopravca:

- Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Vo vstupnom území pôsobia na trati č. 180 aj ďalší dopravcovia v osobnej doprave:

- RegioJet,
- Leo Express Global,
- České dráhy (prevádzka nočných vlakov EN Slovakia na komerčné riziko dopravcu a vlakov SC Pendolino Košičan v spolupráci so ZSSK na objednávku a s financovaním MDV SR).

9.3.4.4 Vozidlá

Na území regiónu Vysoké Tatry prevádzkuje ZSSK výhradne vlastné súpravy na všetkých tratiach mimo hlavnej koridorovej trate č. 180 Žilina – Košice, kde sú prevádzkované aj prenajaté súpravy iných spoločností, prípadne vlaky so súpravami zahraničných partnerov České dráhy, MÁV-Start a PKP InterCity. Taktiež sú tu v prevádzke vozidlá spoločností České dráhy, RegioJet a Leo Express Global. Nasledujúca tabuľka zachytáva štruktúru vozidlového parku vlakov na území regiónu Vysokých Tatier.

Tabuľka 53 Štruktúra motorových jednotiek a vozňov radených na tratiach v RVT

Trat'	Názov dopravného prostriedku	Počet miest na sedenie	Miesta pre bicykle	Rok výroby
180	Súpravy s vozňami: Aeer, Ampeer, Ampz, Apeer, Arpeer, Bdteer, Bdgteer, Bdmpeer, Bee , Bt, Bdsee	40, 54, 60 alebo 80	áno (vo vybraných typoch)	1965-1982 2003-2006 1996-2021
	Elektrická jednotka 460 (tzv. pantograf)	336	áno	1975-1977
	Elektrická jednotka 660	343	áno	2019 – 2020
	Elektrická jednotka 661	247	áno	2019 – 2020
	Elektrická poschodová jednotka 671	307	áno	2009 – 2015
	Elektrická jednotka 480 „Leo Express Global“	126	áno	2012
182	Elektrická ozubnicová jednotka 495.95 „Električkozubačka“	91	áno	2021
183 a 184	Elektrická jednotka 425 („tatranská električka“)	108	áno	2000 – 2002
	Elektrická ozubnicová jednotka 495.95 „Električkozubačka“	91	áno	2021
	historické vozidlo EMU 89.0 („Trojča“)	156	nie	1965-1970
	historické vozidlo Ganz 22+12+16 („Kométa“)	-	-	1912
185	Motorová jednotka 812	50		2001 – 2006
	Motorová jednotka 813 a 813.1 „Mravec“	78		2006

Na **trati č. 180** premáva celý rad rôznych vozidiel a vozňov viacerých dopravcov. V segmente osobných vlakov a vlakov vyššej kategórie má štátny dopravca ZSSK snahu od roku 2019 postupne modernizovať vozidlový park a nahrádzať staršie vozidlá modernými jednotkami a modernými vozňami pre osobnú dopravu. Dopravca RegioJet prevádzkuje prevažne modernizované vozne odkúpené od západných dopravcov. Dopravcovia Leo Express Global a České dráhy na trati prevádzkujú moderné vozidlá vyhovujúce dnešným štandardom komfortu cestujúcich.

Na **trati č. 182** boli v roku 2021 po viac ako 50 rokoch prevádzky nahradené historické jednotky radu 405-905 za nové jednotky radu 495.95 vyrobené firmou Stadler Rail. Železničná spoločnosť Slovensko na túto trať obstarala celkovo 5 ks. Vozidlá sú typu „električko-zubačka“, t. j. sú schopné jazdiť na ozubnicovej aj adhézne trati, z toho dôvodu je možné ich nasadzovať aj na tratiach TEŽ Poprad-Tatry – Štrbské Pleso a Starý Smokovec – Tatranská Lomnica, hoci v čase spracovávanía PUM RVT zatiaľ premávajú iba na ozubnicovej trati.

Na **tratiach č. 183 a 184** premávajú elektrické jednotky radu 425 vyrobené v rokoch 2000 – 2002, pričom postupne prebieha ich kompletná rekonštrukcia. Taktiež tu premávajú nové jednotky radu

495.95. V prázdninovom období dopĺňajú ponuku spojov aj historické vozidlá električiek EMU 89.0 („Trojča“) a historický vlak Ganz 22+12+16 („Kométa“).

Na **trati č. 185** premávali do roku 2020 motorové jednotky radu 840 vyrobené v roku 2003. ZSSK ich z prevádzkových dôvodov presunula na iné trate v rámci Slovenska a nahradila staršími motorovými jednotkami 812 a 813 a modernizovanými motorovými jednotkami 813.1.

Podrobnejšie vlastnosti nasadzovaných jednotiek a vozňov sú obsiahnuté v Prílohe č. 1.

K tomuto prehľadu spracovanému z údajov ZSSK je možné konštatovať, že v posledných rokoch nastáva určitý progres a Železničná spoločnosť Slovensko sa snaží o zlepšovanie vozidlového parku a skvalitňovanie služieb cestujúcim, pričom sa už dostávajú viditeľné výsledky. Pre udržateľnú mobilitu v slovenskom turisticky najatraktívnejšom regióne je nutné v nastavenom trende pokračovať a na zlepšeniach pracovať možno i rýchlejšie.

9.3.4.5 Depá

ZSSK, a.s. vykonáva údržbu hnacích koľajových vozidiel v rôznych rušňových depách v celej železničnej sieti. Jednotlivé rušňové depá sú špecializované na určitý rad hnacích vozidiel. Vlaky premávajúce v regióne Vysoké Tatry sú deponované v depách:

- Depo Poprad
 - elektrické jednotky radu 425 (súpravy TEŽ)
 - jednotky radu 812 a 813
- Vozňová stanica Štrba
 - elektrické jednotky radu 495.95 (súpravy OŽ)
- Depo Žilina
 - dvojsystémové elektrické jednotky radu 660, 661 a 671
- Depo Košice
 - jednosmerné elektrické jednotky radu 460

9.3.4.6 Vybavovací systém ZSSK

Vybavovací systém predstavuje spôsob úhrady cestovného cestujúcimi vo vlakoch. Dopravca ZSSK umožňuje nasledujúce spôsoby zakúpenia cestovného lístka:

Tabuľka 54 Možnosti vybavenia cestujúcich u dopravcu ZSSK

Spôsob predaja	Popis
Osobná pokladnica	<ul style="list-style-type: none"> • klasický nákup cestovného lístka od zamestnanca dopravcu v priestoroch železničnej stanice alebo zastávky • stanice: Poprad-Tatry, Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Lomnica
Staničný automat	<ul style="list-style-type: none"> • automaty ZSSK umožňujú nákup cestovných lístkov do vzdialenosti 50 km • stanice: Poprad-Tatry, Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Lomnica
E-Shop ZSSK	<ul style="list-style-type: none"> • responzívny predajný systém ZSSK umožňujúci nákup cestovných dokladov prostredníctvom webového prehliadača
Ideme vlakom (app)	<ul style="list-style-type: none"> • responzívny predajný systém ZSSK umožňujúci nákup cestovných dokladov cez aplikáciu v mobilnom telefóne • umožňuje vedenie používateľského konta ZSSK, zobrazenie informácií o ceste, grafické znázornenie rezervácie miesta vo vlakoch vyššej kategórie, prehľad všetkých zakúpených dokladov, vrátenie cestovných dokladov a i.

SMS	<ul style="list-style-type: none"> • umožňuje nákup lístka na vlaky kategórie Os a to na 20 min., 60 min. a 180 min. a taktiež lístok na jednorazovú prepravu bicykla alebo batožiny • na tratiach TEŽ a OŽ možnosť kúpy dvojhodinového a 24-hodinového SMS lístka a dvojhodinového SMS lístka na prepravu bicykla alebo batožiny
Mobilný automat	<ul style="list-style-type: none"> • umožňuje nákup lístka platobnou kartou priamo vo vozidle • v súčasnosti možné iba vo vozidlách na trati OŽ Štrba – Štrbské Pleso
Rušňovodič	<ul style="list-style-type: none"> • možný iba nákup 24-hodinového cestovného lístka • v súčasnosti možné iba na tratiach TEŽ

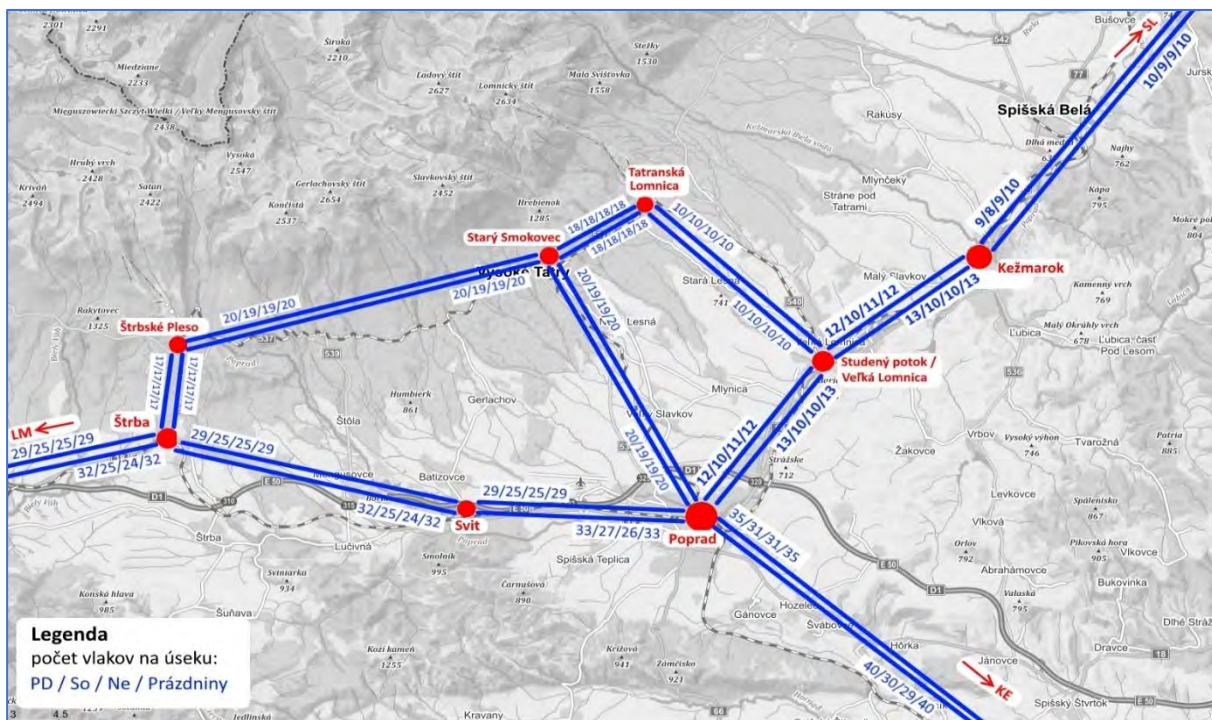
S výnimkou hlavnej koridorovej trate Žilina – Košice a trate Poprad – Stará Ľubovňa je na všetkých tratiach v regióne Vysoké Tatry zavedený **samoobslužný výpravný systém** za účelom minimalizácie potrebného vlakového personálu. Pri samoobslužnom výpravnom systéme je potrebné mať cestovný lístok zakúpený horeuvedenými spôsobmi pred nastúpením do vlaku. Vlaky na týchto tratiach premávajú bez sprievodcov a je tu vykonávaná zvýšená kontrola cestovných dokladov.

Na železničných tratiach TEŽ, OŽ a trati Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica existuje nad rámec štandardných možností v rámci tarifného a vybavovacieho systému ZSSK (okrem predaja u rušňovodiča a Tatranského SMS lístka) aj možnosť kúpy tzv. **Tatranského časového sieťového lístka** s platnosťou 24-hod, 3 dni, týždeň a mesiac.

9.3.4.7 Prevádzka liniek v železničnej doprave

V nasledujúcej kapitole je spracovaný prehľad prevádzkovaných vlakových spojení na území regiónu Vysoké Tatry. Na obrázku nižšie sú schematicky znázornené počty vlakov na jednotlivých úsekoch železničných tratí v jednotlivé typy dní.

V kapitolách nižšie sú spracované tabelárnou formou frekvencie vlakov na jednotlivých tratiach ako aj ich takt v jednotlivých prevádzkových režimoch. Jednotlivé tabuľky popisujú denný počet vlakov na predmetnom traťovom úseku v rozlíšení na kategóriu vlakov a typ dňa (deň „prázdniny“ je považovaný za pracovný deň počas školských prázdnin). Ďalej je opísaný systém prímestskej dopravnej obsluhy v pracovný deň a časové obdobie zabezpečenia obsluhy.



Obrázok 37 Počet vlakov na železničnej sieti v regióne Vysoké Tatry

9.3.4.7.1 Traťový úsek Košice – Štrba (trať č. 180)

Prehľad celého dňa

Tabuľka 55 Vlaky na traťovom úseku Košice – Štrba

Smer	Kat.	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Košice – Štrba	Os	21	13	12	21	Pracovný deň / Prázdniny: 12 x Os Košice – Poprad 1 x Os Margecany – Žilina 1 x Os Košice – Spišská Nová Ves 3 x Os Poprad – Žilina 1 x Os Poprad – Čadca 1 x Os Poprad – Vrútky 1 x Os Poprad – Liptovský Mikuláš 1 x Os Poprad – Ružomberok Vikend: 8 x Os Košice – Poprad 1 x Os Margecany – Žilina 1 x Os Košice – Spišská Nová Ves 1 x Os Poprad – Vrútky (iba v sobotu) 2 x Os Poprad – Žilina pozn.: z prehľadu sú vynechané vlaky Os Košice – Prešov – Lipany (úsek trate Košice – Kysak)
	REX	3	1	0	3	P. d. / Práz.: 2 x REX KE – PP + 1 x REX PP – ZA Sobota: 1 x REX Košice – Poprad pozn.: z prehľadu sú vynechané vlaky: REX Košice – Prešov (– Bardejov) REX Košice – Stará Ľubovňa (letný) REX Košice / Prešov – Banská Bystrica (letný)
	RR	1	1	3	1	① – ⑥ (vr. prázdnin): 1 x RR Košice – Trenčín

Smer	Kat.	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
						⑦: 2 x RR Košice – Bratislava 1 x RR Humenné – Prešov – Bratislava
	R	8	8	8	8	7 x R Košice – Bratislava 1 x R Humenné – Košice – Bratislava
	RJ	3	3	3	3	3 x RJ Košice – Žilina – Praha
	SC	1	2	1	1	SC Košice – Žilina – Praha
	IC	4	4	4	4	3 x IC Košice – Žilina – Bratislava 1 x IC Košice – Žilina – Bratislava – Viedeň
	EC	2	2	2	2	EC Košice – Prešov – Žilina – Praha
	EN	1	1	1	1	EN Humenné – Košice – Žilina – Praha
Štrba – Košice	Os	20	14	13	20	Pracovný deň / Prázdniny: 10 x Os Poprad – Košice 3 x Os Žilina – Poprad 1 x Os Žilina – Košice 1 x Os Spišská Nová Ves – Košice 1 x Os Liptovský Mikuláš – Košice 1 x Os Liptovský Mikuláš – Poprad 1 x Os Vrútky – Košice 1 x Os Skalité – Poprad 1 x Os Svit – Margecany Víkend: 6 x Os Poprad – Košice ⑥ 3 x Os / ⑦ 2 x Os Žilina – Poprad 1 x Os Svit – Košice 1 x Os Svit – Margecany 1 x Os Liptovský Mikuláš – Poprad 1 x Os Vrútky – Košice 1 x Os Spišská Nová Ves <i>pozn.: z prehľadu sú vynechané vlaky Os Lipany – Prešov – Košice (úsek trate Kysak – Košice)</i>
	REX	4	1	0	4	P. d. / Práz.: 1 x REX ZA – PP + 3 x REX PP – KE Sobota: 1 x REX Poprad – Košice <i>pozn.: z prehľadu sú vynechané vlaky:</i> REX Košice – Prešov (– Bardejov) REX Košice – Stará Ľubovňa (letný) REX Košice / Prešov – Banská Bystrica (letný)
	RR	1 + 2	1	1	1 + 2	① – ④ a ⑥ – ⑦: 1 x RR Trenčín – Košice ⑤: 1 x RR Trenčín – Košice 1 x RR Bratislava – Košice 1 x RR Bratislava – Prešov – Humenné
	R	8	8	8	8	7 x R Bratislava – Košice 1 x R Bratislava – Košice – Humenné
	RJ	3	3	3	3	3 x RJ Praha – Žilina – Košice
	SC	1 + 1	1	1	1 + 1	① – ④ a ⑥ – ⑦: 1 x SC Praha – Žilina – Košice ⑤: 2 x SC Praha – Žilina – Košice
	IC	4	4	4	4	3 x IC Bratislava – Žilina – Košice 1 x IC Viedeň – Bratislava – Žilina – Košice
	EC	2	2	2	2	EC Praha – Žilina – Prešov – Košice
	EN	1	1	1	1	EN Praha – Žilina – Košice – Humenné

Smer	Kat.	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní <i>úsek Košice – Poprad-Tatry</i>						
ranná špička		hodinová obsluha osobnými vlakmi doplnená 2-hod. taktom rýchlikov a 3 vlakmi REX a 1 vlakom RR Poprad – Košice				
sedlo		2-hod. takt osobných vlakov doplnený 2-hod. taktom rýchlikov				
popoludňajšia špička		1-hod. takt osobných vlakov doplnený 2-hod. taktom rýchlikov a 2 vlakmi REX Košice – Poprad				
sedlo		2-hod. takt osobných vlakov doplnený 2 vlakmi REX a 1 vlakom RR Košice – Poprad				
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní <i>úsek Poprad-Tatry – Štrba</i>						
ranná špička		2-hod. takt rýchlikov doplnený vlakom REX a osobnými vlakmi na cca 1-hod. interval				
sedlo		2-hod. takt rýchlikov				
popoludňajšia špička		2-hod. takt rýchlikov doplnený osobnými vlakmi na cca 1-hod. interval a vloženým vlakom REX Žilina – Poprad				
sedlo		2-hod. takt osobných vlakov doplnený vlakom RR Poprad – Trenčín a 4-hod. intervalom osobných vlakov Žilina / Liptovský Mikuláš – Poprad				
Časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy						
Košice – Poprad-Tatry		3:50 – 23:45		Poprad-Tatry – Štrba	4:15 – 0:21	
Poprad-Tatry – Košice		2:36 – 22:57		Štrba – Poprad-Tatry	2:19 – 23:07	

Nočné vlaky

Traťový úsek Košice – Štrba je jediný z regiónu Vysoké Tatry, kde sa prevádzkujú aj nočné vlaky zväčša na diaľkových a medzinárodných linkách dopravcov ZSSK, ČD, RegioJet, ale tiež osobné vlaky regionálneho významu. Nočné vlaky sprehľadňuje tabuľka 56, ktorá je iba výťahom údajov z tabuľky 55 sprehľadňujúcej celodennú prevádzku na danej trati.

Tabuľka 56 Vlaky na traťovom úseku Košice – Štrba – nočné vlaky

Smer	Nočné vlaky
Košice – Štrba	1x R Humenné – Košice – Poprad – Bratislava (ZSSK) 1x RJ Košice – Poprad – Praha (RegioJet) 1x EN Humenné – Košice – Poprad – Praha (ZSSK) 1x EC Prešov – Košice – Poprad – Praha (Leo Express Global)
Štrba – Košice	1x Os Poprad – Košice (ZSSK) 1x R Bratislava – Poprad – Košice – Humenné (ZSSK) 1x RJ Praha – Poprad – Košice (RegioJet) 1x EN Praha – Poprad – Košice – Humenné (ZSSK) 1x EC Praha – Poprad – Košice – Prešov (Leo Express Global)

Do prehľadu nočných vlakov boli vybrané iba tie linky, ktoré sú prevádzkované ako nočné vlaky. Prevažne ide o vlaky spájajúce východné Slovensko s Bratislavou a Prahou. Do prehľadu bol zahrnutý aj jeden osobný vlak Poprad – Košice s pravidelným odchodom o 3:36. Uvedené vlaky premávajú na dennej báze – v pracovný deň, cez víkendy aj cez prázdniny.

Zvyšné osobné vlaky s časmi odchodu alebo prejazdu územím regiónu Vysoké Tatry po 4:00 (resp. 4:30) už možno považovať za ranné vlaky.

9.3.4.7.2 Traťový úsek Štrba – Štrbské Pleso (trať č. 182)

Tabuľka 57 Vlaky na traťovom úseku Štrba – Štrbské Pleso

Smer	Kat. vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Štrba – Štrbské Pleso	Os	17	17	17	17	
Štrbské Pleso – Štrba	Os	17	17	17	17	
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní						
– zavedený celodenný hodinový taktový systém dopravnej obsluhy						
Časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy						
Štrba – Štrbské Pleso	4:47 – 20:40					
Štrbské Pleso – Štrba	5:11 – 22:42					

9.3.4.7.3 Traťový úsek Poprad-Tatry – Štrbské Pleso (trať č. 183)

Tabuľka 58 Vlaky na traťovom úseku Poprad Tatry – Štrbské Pleso

Smer	Kat. vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Poprad-Tatry – Štrbské Pleso	Os	20	19	19	20	Počas letnej sezóny vedené navyše 4 posilové vlaky denne, v zimnej sezóne 1 posilový vlak denne.
Štrbské Pleso – Poprad-Tatry	Os	20	19	19	20	Počas letnej sezóny vedené navyše 4 posilové vlaky denne, v zimnej sezóne 1 posilový vlak denne.
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní						
– zavedený celodenný hodinový taktový systém dopravnej obsluhy – takt doplnený o 1 vlak v rannej špičke v smere Štrbské Pleso – Poprad Tatry a o 1 vlak v rannej špičke v smere Poprad Tatry – Štrbské Pleso – dva vlaky denne sú vedené z Tatranskej Lomnice na Štrbské Pleso, jeden vlak je vedený v opačnom smere – v letnej sezóne sú na dvoch vlakoch v sobotu a jednom vlaku v nedeľu vedené historické súpravy Železničného múzea Slovenskej republiky						
Časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy						
Poprad-Tatry – Štrbské Pleso	4:52 – 22:17					
Štrbské Pleso – Poprad-Tatry	4:43 (zo Starého Smokovca) / 5:03 – 22:00					

9.3.4.7.4 Traťový úsek Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (trať č. 184)

Tabuľka 59 Vlaky na traťovom úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica

Smer	Kat. vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	Os	18	18	18	18	Počas letnej sezóny vedené navyše 1 posilový vlak denne.
Tatranská Lomnica – Starý Smokovec	Os	18	18	18	18	Počas letnej sezóny vedené navyše 1 posilový vlak denne.
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní						
– zavedený celodenný hodinový taktový systém dopravnej obsluhy – v letnej sezóne takt doplnený o 1 vlak v ranej špičke obojsmerne (celkovo 19 vlakov) – v letnej sezóne v nedeľu sú vedené ďalšie tri vlaky v oboch smeroch obsluhované historickými súpravami Železničného múzea Slovenskej republiky (celkovo 22 vlakov) – v smere Starý Smokovec – Tatranská Lomnica je jeden vlak vedený z Popradu a jeden zo Štrbského Plesa – v smere Tatranská Lomnica – Starý Smokovec je jeden vlak vedený na Štrbské Pleso a jeden, resp. dva v nedeľu do Popradu						
Časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy						
Starý Smokovec – Tatranská Lomnica		4:16 – 21:52				
Tatranská Lomnica – Starý Smokovec		5:02 – 22:24				

9.3.4.7.5 Traťový úsek Studený Potok – Tatranská Lomnica (trať č. 185)

Tabuľka 60 Vlaky na traťovom úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica

Smer	Kat. vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Studený Potok – Tatranská Lomnica	Os	10	10	10	10	
Tatranská Lomnica – Studený Potok	Os	10	10	10	10	
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní						
ranná špička		cca 1-hod. systém obsluhy				
sedlo		2-hod. takt				
popoludňajšia špička		2-hod. takt				
sedlo		posledný spoj po 1,5-2,5 hodinách				
Časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy						
Studený Potok – Tatranská Lomnica		4:19 – 19:50				
Tatranská Lomnica – Studený Potok		4:36 – 21:58/22:06				

9.3.4.7.6 Traťový úsek Poprad-Tatry – Plaveč (trať č. 185)

Tabuľka 61 Vlaky na traťovom úseku Poprad-Tatry – Plaveč

Smer	Kat. vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		P. d.	Sobota	Nedeľa	Prázdniny	
Poprad-Tatry – Plaveč	Os	13	10	10	13	– v úseku Stará Ľubovňa – Plaveč vedené 2 vlaky (v piatok a nedeľu) – 3 z 13 vlakov sú vedené v pracovný deň iba v úseku PP – KK – 1 z 10 vlakov je vedený cez víkend iba v úseku PP – KK
	RR	0	2	2	0	RR Beliansky expres vedený v trase Poprad-Tatry – Plaveč – Muszyna PL v soboty a nedele iba v zimnej a letnej turistickej sezóne
	REX	0	2	0	0	Letný vlak vedený v trase Stará Ľubovňa – Prešov – Košice v soboty a sviatky iba v letnej turistickej sezóne
Plaveč – Poprad-Tatry	Os	12	10	11	12	– v úseku Plaveč – Stará Ľubovňa vedené 2 vlaky (v piatok a nedeľu) – 3 z 12 vlakov sú vedené v pracovný deň iba v úseku KK – PP – 2 z 10 vlakov sú vedené cez víkend iba v úseku KK – PP
	RR	0	2	2	0	RR Beliansky expres vedený v trase Muszyna PL – Plaveč – Poprad-Tatry v soboty a nedele iba v zimnej a letnej turistickej sezóne
	REX	0	2	1	0	Letný vlak vedený v trase Košice – Prešov – Stará Ľubovňa v soboty a sviatky (2 vlaky) a v nedeľu (1 vlak) iba v letnej turistickej sezóne
Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní						
ranná špička		1-hod. systém obsluhy v úseku Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa				
sedlo		2-hod. takt v úseku Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa				
popoludňajšia špička		1-hod. takt v úseku Poprad-Tatry – Kežmarok 2-hod. takt v úseku Kežmarok – Stará Ľubovňa				
sedlo		jediný spoj v úseku Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa po cca 2,5 hodinách jediný spoj v úseku Stará Ľubovňa – Poprad Tatry po viac ako 5 hodinách				
Časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy						
Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa		4:02 – 22:00/22:08				
Stará Ľubovňa – Poprad-Tatry		4:39 (z Kežmarku) / 4:47 – 22:35/22:43				

9.3.4.8 Dopyt v regionálnej železničnej doprave

Analýza dopytu regionálnej železničnej dopravy v regióne Vysoké Tatry je vytvorená z dát poskytnutých Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. (ZSSK) o pohybe cestujúcich vo vlakoch počas 12. týždňa (marec), 28. týždňa (júl) a 33. týždňa (august) roku 2022. Z týchto dát boli vybrané pracovné

dni v strede týždňa (utorok, streda a štvrtok) a víkendové dni tak, aby pre jednotlivé trate vznikol súhrnný obrázok o počte prepravených cestujúcich, a to počas:

- pracovného dňa – porovnanie marec a júl/august.
- víkendového dňa – porovnanie marec a júl/august.

Do skúmania sú zaradené všetky regionálne vlakové spoje v rámci zmluvy o doprave vo verejnom záujme vrátane vlakov REX. Nie sú tu zahrnuté spoje súkromných dopravcov a spoje R, EX, SC a IC národného dopravcu ZSSK, a.s.

Tabuľky sú rozdelené pre jednotlivé trate a smery a zobrazujú obraty cestujúcich v zastávkach.

Grafy sú taktiež rozdelené pre jednotlivé trate a smery a zobrazujú počet cestujúcich pri odchode z uvedenej stanice. Nenulový údaj v poslednej zobrazenej stanici znamená, že vlaky pokračovali ďalej za poslednú stanicu sledovaného úseku.

9.3.4.8.1 Trať 180

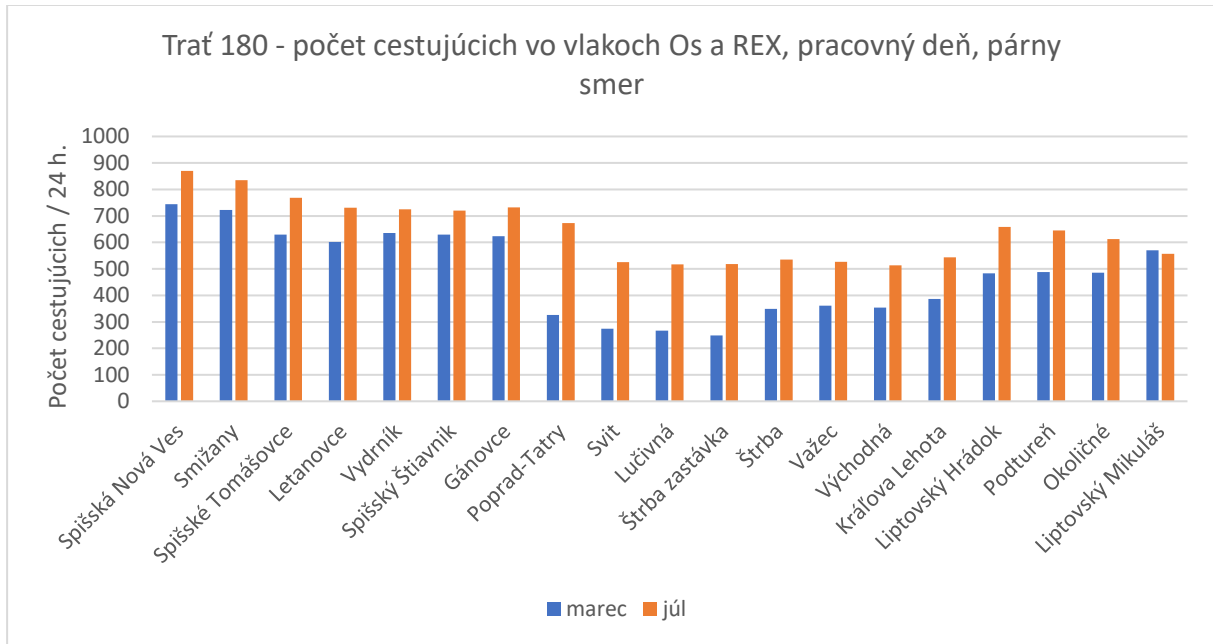
Z trate č. 180 Košice – Poprad-Tatry – Žilina je z poskytnutých dát spracovaná snímka úseku Spišská Nová Ves – Liptovský Mikuláš (prvou zastávkou v Prešovskom kraji je Vydrník, poslednou je Štrba).

V párnom smere od Košíc pricestovalo do Popradu v pracovný deň v marci takmer 600 cestujúcich a vyše 300 ich odcestovalo. V pracovný deň v júli pricestovalo 700 cestujúcich a odcestovalo ich 670. Pohyb cestujúcich vo vlakoch Os a REX uvádza tabuľka 62 a graf 53.

Tabuľka 62 Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Spišská Nová Ves	445	465	744	368	514	870
Smižany	100	121	723	117	152	835
Spišské Tomášovce	49	143	629	42	109	768
Letanovce	41	68	602	43	80	731
Vydrník	66	32	636	57	44	725
Spišský Štiavnik	4	10	630	1	6	720
Gánovce	9	16	623	25	13	732
Poprad-Tatry	286	583	326	511	703	673
Svit	41	93	274	32	56	526
Lučivná	5	12	267	3	12	517
Štrba zastávka	8	26	249	23	22	518
Štrba	135	35	349	147	130	535
Vážec	59	47	361	44	52	527
Východná	11	18	354	5	19	513
Kráľova Lehota	47	15	386	55	25	543
Liptovský Hrádok	165	68	483	230	115	658
Podtureň	23	18	488	13	26	645
Okoličné	68	71	485	53	86	612
Liptovský Mikuláš	277	192	570	222	277	557

Z grafu nižšie vidno o čosi vyššiu obsadenosť vlakov v letnom období. Na úsekoch pred Popradom a za Štrbou sa rozdiel medzi marcom a júlom pohybuje okolo 10-20 %, avšak na úseku medzi Popradom a Štrbou bolo využitie vlakov v lete takmer dvojnásobné.



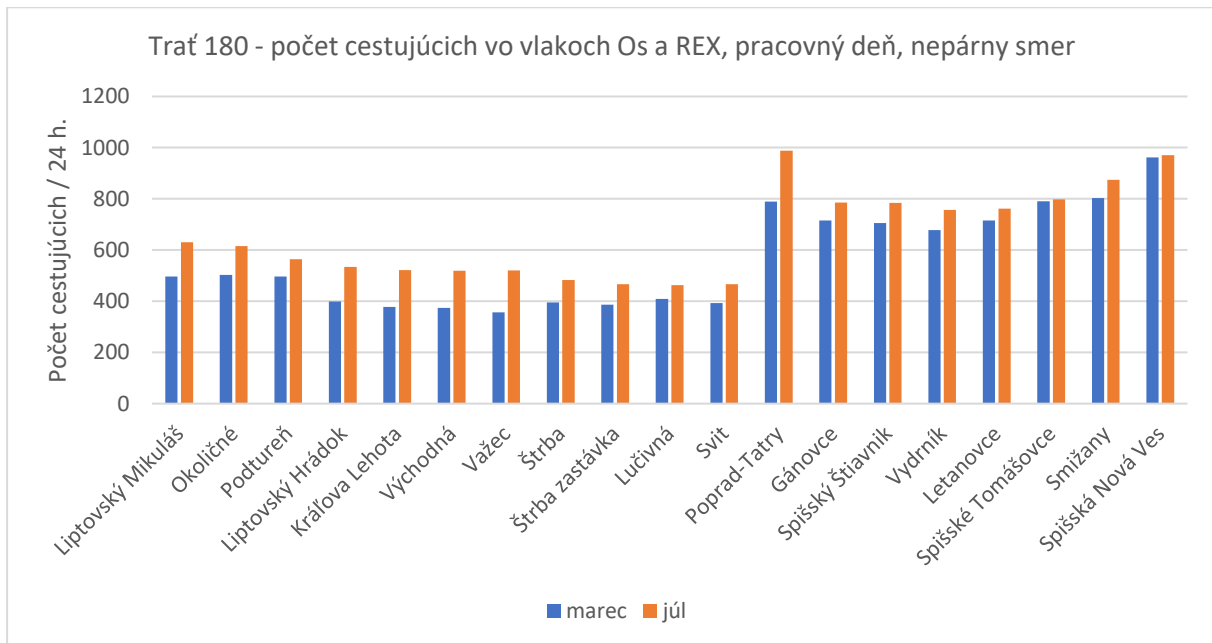
Graf 53 Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v pracovný deň

V nepárnom smere od Liptovského Mikuláša pricestovalo do Popradu v marci vyše 200 cestujúcich a takmer 700 ich odcestovalo. V letnom období bol tento počet vyšší o 10-20 %, keď do Popradu pricestovalo takmer 500 cestujúcich a odcestovalo takmer 1000 cestujúcich. Pohyb cestujúcich vo vlakoch Os a REX ukazuje tabuľka 63 a graf 54.

Tabuľka 63 Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Liptovský Mikuláš	231	118	496	256	173	630
Okoličné	55	48	503	39	54	615
Podtureň	19	25	497	13	64	564
Liptovský Hrádok	137	235	399	142	172	534
Kráľova Lehota	23	44	378	24	37	521
Východná	15	19	374	10	12	519
Vážec	40	58	356	40	39	520
Štrba	85	46	395	46	83	483
Štrba zastávka	9	18	386	5	21	467
Lučivná	34	11	409	21	10	463
Svit	40	56	393	46	42	467
Poprad-Tatry	718	228	789	882	353	988
Gánovce	0	30	716	2	23	786
Spišský Štiavnik	2	13	705	8	10	784
Vydrník	44	71	678	45	72	757
Letanovce	96	58	716	47	42	762
Spišské Tomášovce	135	60	791	95	59	798
Smižany	113	124	803	59	93	874
Spišská Nová Ves	624	465	962	337	241	970

Z grafu nižšie vidno, že na rozdiel od opačného smeru, je letné využitie vlakov vyššie konzistentne v celom úseku, podtatranský úsek Štrba – Poprad sa výrazne nelíši od úsekov pred Štrbou a za Popradom.

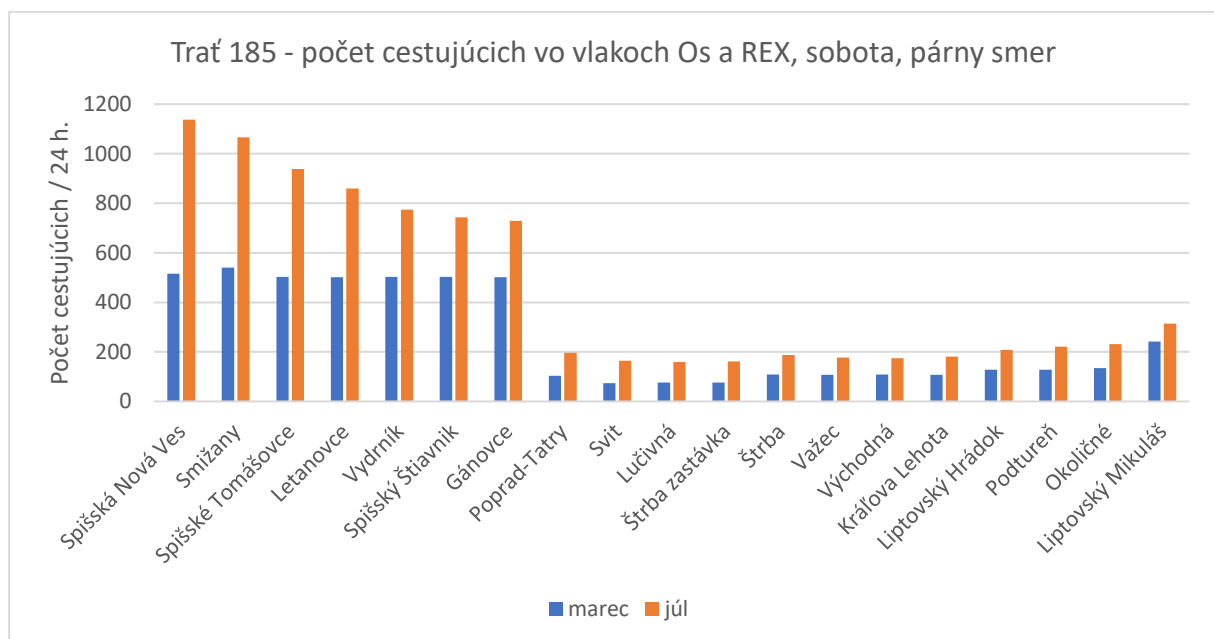


Graf 54 Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v pracovný deň

V ďalšom prehľade je spracovaný prehľad využitia vlakov v sobotu a v nedeľu (pre jednotlivé smery). V párnom smere pricestovalo v marcovú sobotu do Popradu takmer 500 cestujúcich, odcestovalo iba cca 100 cestujúcich. V júlovú sobotu bol zaznamenaný v porovnaní s marcom viac ako dvojnásobný počet cestujúcich vo vlaku v sanici Spišská Nová Ves. Do Popradu pricestovalo 700 cestujúcich odcestovalo takmer 200.

Tabuľka 64 Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v sobotu

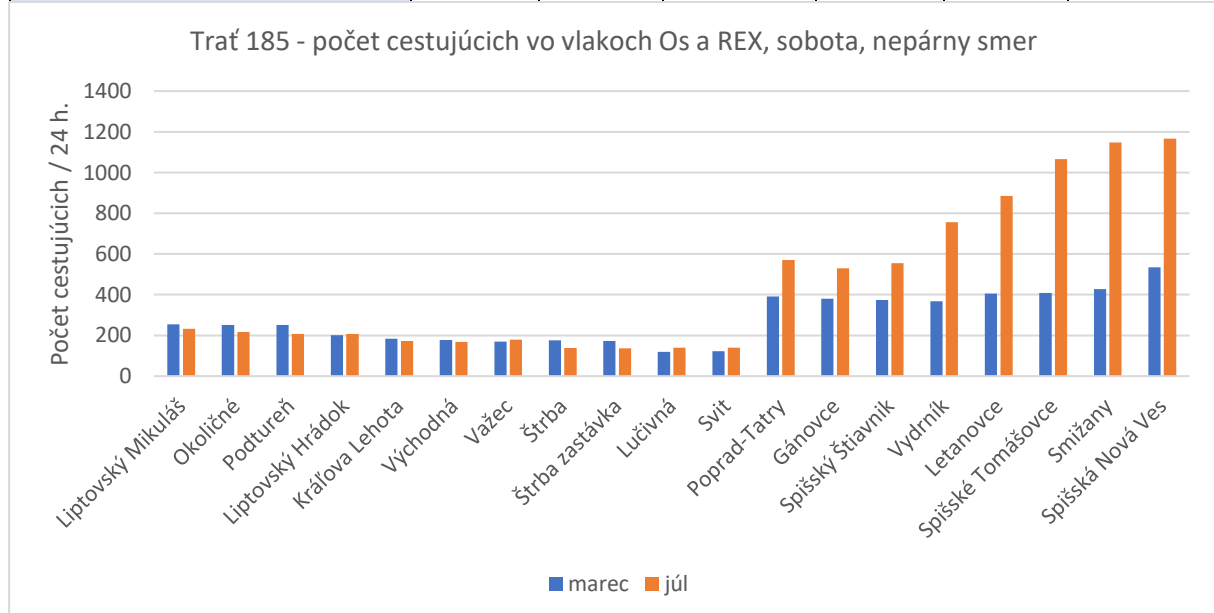
Zastávka	Sobota – marec			Sobota – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Spišská Nová Ves	183	230	516	598	942	1138
Smižany	65	41	540	56	128	1066
Spišské Tomášovce	37	74	503	28	95	939
Letanovce	27	29	501	18	97	860
Vydrník	31	29	503	34	120	774
Spišský Štiavnik	8	8	503	12	43	743
Gánovce	7	8	502	22	36	729
Poprad-Tatry	77	476	103	168	700	197
Svit	8	20	74	15	48	164
Lučivná	2	0	76	3	8	159
Štrba zastávka	6	5	77	14	11	162
Štrba	44	12	109	54	29	187
Vážec	21	22	108	23	33	177
Východná	4	3	109	7	10	174
Kráľova Lehota	9	11	107	16	9	181
Liptovský Hrádok	71	50	128	78	51	208
Podtureň	8	8	128	18	5	221
Okoličné	26	19	135	37	26	232
Liptovský Mikuláš	163	56	242	191	109	314


Graf 55 Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Liptovským Mikulášom v sobotu

Nepárny smer je zrkadlovým obrazom párneho smeru. Do Popradu pricestovalo zo smeru od Liptovského Mikuláša v marcovú sobotu cca 120 cestujúcich, odcestovalo takmer 400. V júlovú sobotu pricestovalo taktiež 120 cestujúcich, odcestovalo ich 550, pričom vidno postupný nárast využitia až do stanice Spišská Nová Ves, kde bol zaznamenaný v porovnaní s marcom viac než dvojnásobný počet cestujúcich vo vlaku.

Tabuľka 65 Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v sobotu

Zastávka	Sobota – marec			Sobota – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Liptovský Mikuláš	102	75	255	101	165	233
Okoličné	33	36	252	11	27	217
Podtureň	16	16	252	2	12	207
Liptovský Hrádok	27	78	201	50	50	207
Kráľova Lehota	6	12	184	12	20	173
Východná	7	13	178	1	6	168
Vážec	22	31	169	32	21	179
Štrba	45	38	176	11	52	138
Štrba zastávka	4	8	172	4	6	136
Lučivná	4	8	119	3	0	139
Svit	22	18	123	27	26	140
Poprad-Tatry	390	122	391	550	120	570
Gánovce	6	17	380	11	19	530
Spišský Štiavnik	3	9	374	32	8	554
Vydrník	26	32	368	231	29	756
Letanovce	66	29	405	151	22	885
Spišské Tomášovce	57	54	408	201	21	1065
Smižany	86	66	428	119	69	1147
Spišská Nová Ves	297	191	534	806	786	1167



Graf 56 Pohyb cestujúcich medzi Liptovským Mikulášom a Spišskou Novou Vsou v sobotu

Z týchto prehľadov je vidno, že Poprad je viac orientovaný do východnej časti krajiny. Je nutné podotknúť, že tento prehľad nie je úplný, lebo neobsahuje diaľkové vlaky, ktoré tvoria významnú časť premávky na tejto trati.

9.3.4.8.2 Trať 182 (OŽ)

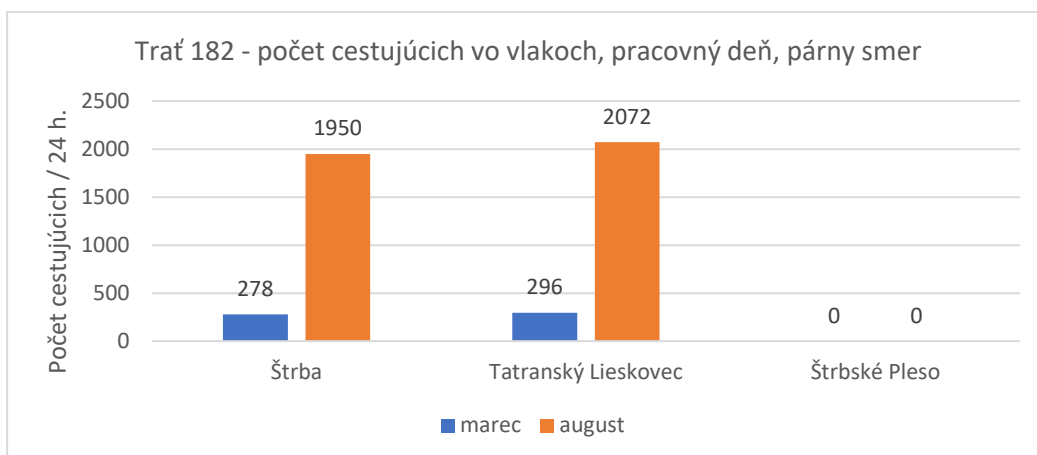
Trať č. 182, ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso, slúži predovšetkým pre dopravu cestujúcich z najvyššie položenej rýchlikovej stanice ŽSR Štrba na trati Žilina – Košice do rekreačnej lokality Štrbské Pleso patriace pod obec Štrba.

Nasledujúce tabuľky a grafy zobrazujú využitie vlakov na tejto trati v pracovný deň a v sobotu v porovnaní marca a augusta pre jednotlivé smery (za august nie sú k dispozícii dáta o presných obratoch cestujúcich v Tatranskom Lieskoveci).

V smere zo Štrby na Štrbské Pleso cestovalo v pracovný deň marci necelých 300 cestujúcich, zatiaľ čo v auguste ich bolo vyše 2 tisíc. Túto skutočnosť zobrazuje tabuľka a graf nižšie.

Tabuľka 66 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrba	278	0	278	1950	0	1950
Tatranský Lieskovec	22	4	296	-	-	2072
Štrbské Pleso	0	296	0	0	2072	0

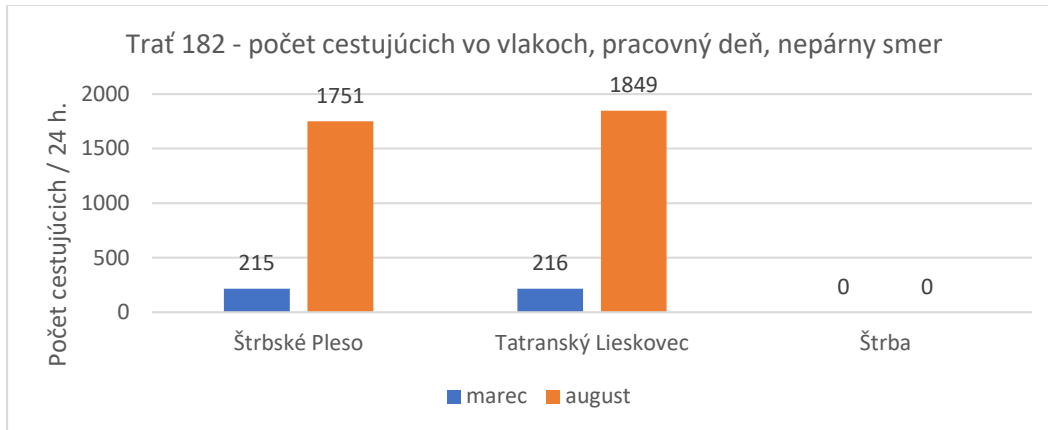


Graf 57 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v pracovný deň

V opačnom smere zo Štrbského plesa cestovalo v pracovný deň v marci niečo vyše 200 cestujúcich, kým v auguste ich bolo vyše 1800. Túto skutočnosť zobrazuje tabuľka a graf nižšie.

Tabuľka 67 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v pracovný deň

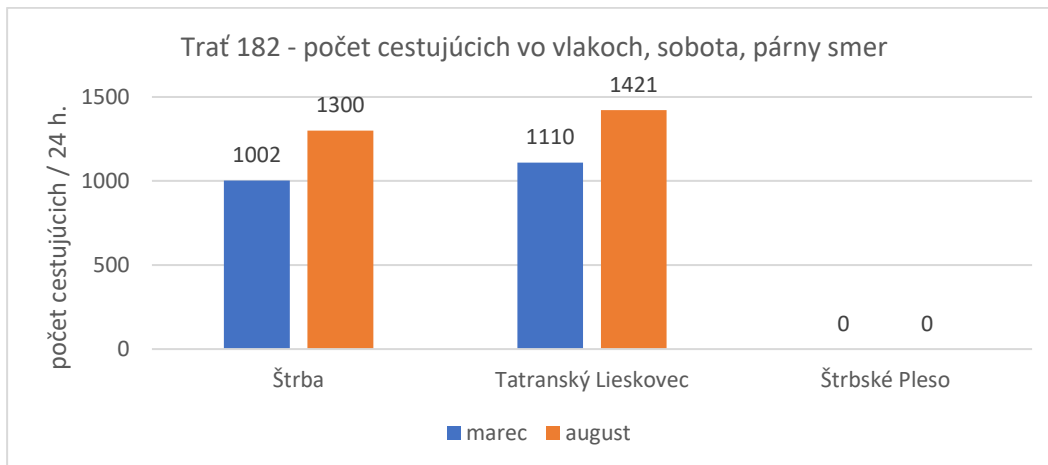
Zastávka	PD – marec			PD – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrbské Pleso	215	0	215	1751	0	1751
Tatranský Lieskovec	11	10	216	-	-	1849
Štrba	0	216	0	0	1849	0


Graf 58 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v pracovný deň

Pokiaľ ide o sobotu, využitie je sezónne viac vyrovnané, na Štrbské Pleso pricestovalo v marcovú sobotu 1100 cestujúcich, zatiaľ čo v auguste to bolo vyše 1400 cestujúcich. Z uvedenej skutočnosti vyplýva, že v auguste bolo využitie zubačky väčšie cez pracovný deň, než v sobotu.

Tabuľka 68 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v sobotu

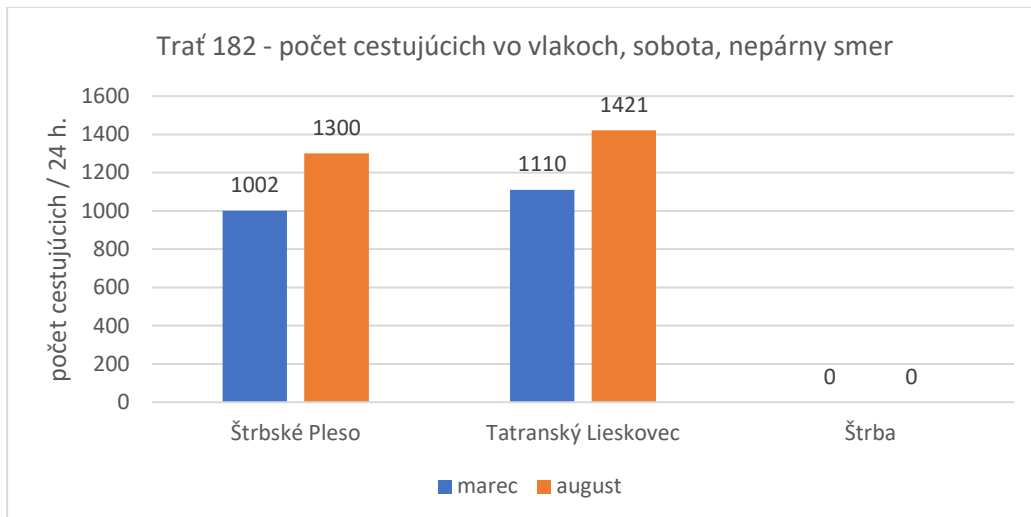
Zastávka	Sobota – marec			Sobota – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrba	1002	0	1002	-	-	1300
Tatranský Lieskovec	113	5	1110	-	-	1421
Štrbské Pleso	0	1110	0	-	-	0


Graf 59 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom v sobotu

V opačnom smere do Štrby pricestovalo zo Štrbského plesa v marcovú sobotu vyše 1000 cestujúcich, zatiaľ čo v augustovú sobotu ich bolo necelých 1200. Aj v tomto prípade sa dá skonštatovať, že využitie ozubnicovej železnice je v auguste vyššie cez pracovný deň, než cez víkend

Tabuľka 69 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v sobotu

Zastávka	Sobota – marec			Sobota – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrbské Pleso	1096	0	1096	-	-	1050
Tatranský Lieskovec	8	76	1028	-	-	1180
Štrba	0	1028	0	-	-	0



Graf 60 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou v sobotu

Z prehľadu je zjavné, že využitie ozubnicovej trate sa najmä v pracovných dňoch výrazne líši podľa turistickej sezóny. V letnej turistickej sezóny je prirodzene násobne vyššie, rozdiely počas víkendových dní nie sú až také výrazné, avšak aj tu prevláda vyššie využitie v lete.

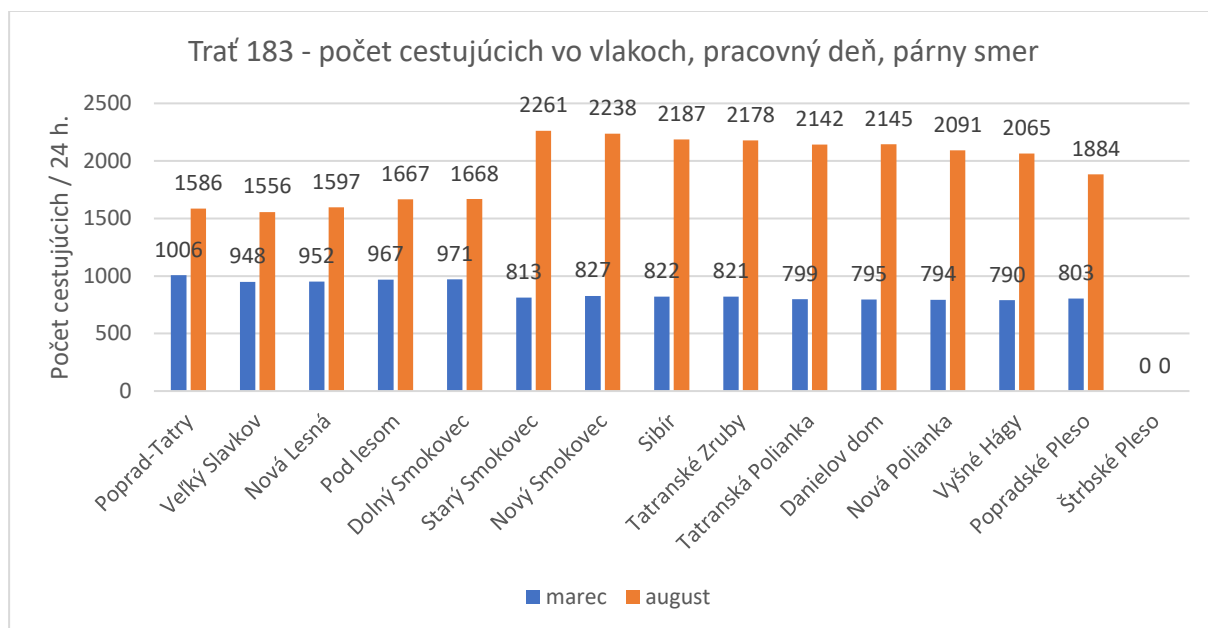
9.3.4.8.3 Trať 183 (TEŽ)

Medzi železničné trate, ktoré vychádzajú z Popradu patrí aj nosná trať Tatranských elektrických železníc (TEŽ) č. 183 z Popradu na Štrbské Pleso. Systém TEŽ plní okrem iného prakticky aj funkciu mestskej hromadnej dopravy na území mesta Vysoké Tatry. Trať medzi jednotlivými mestskými časťami väčšinou vedie krajinou s vysokým stupňom ochrany prírody.

V párnom smere (z Popradu na Štrbské Pleso) vycestovalo v marcový pracovný deň z Popradu 1006 cestujúcich, v auguste to bolo takmer 1600 cestujúcich. Najmä v úseku Starý Smokovec – Štrbské Pleso použilo osobné vlaky v auguste takmer trojnásobné množstvo cestujúcich, než v marci, čo naznačuje veľký vplyv turistickej sezónnosti. Tieto skutočnosti zobrazuje tabuľka a graf nižšie.

Tabuľka 70 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Poprad-Tatry	1006	0	1006	1586	0	1586
Veľký Slavkov	38	96	948	79	109	1556
Nová Lesná	60	56	952	133	92	1597
Pod lesom	77	62	967	148	78	1667
Dolný Smokovec	47	43	971	69	68	1668
Starý Smokovec	408	576	813	1692	1099	2261
Nový Smokovec	43	29	827	66	89	2238
Sibír	22	27	822	33	84	2187
Tatranské Zruby	49	50	821	98	107	2178
Tatranská Polianka	57	79	799	141	177	2142
Danielov dom	7	11	795	7	4	2145
Nová Polianka	28	29	794	50	104	2091
Vyšné Hágy	78	82	790	122	148	2065
Popradské Pleso	65	52	803	113	294	1884
Štrbské Pleso	0	803	0	0	1884	0

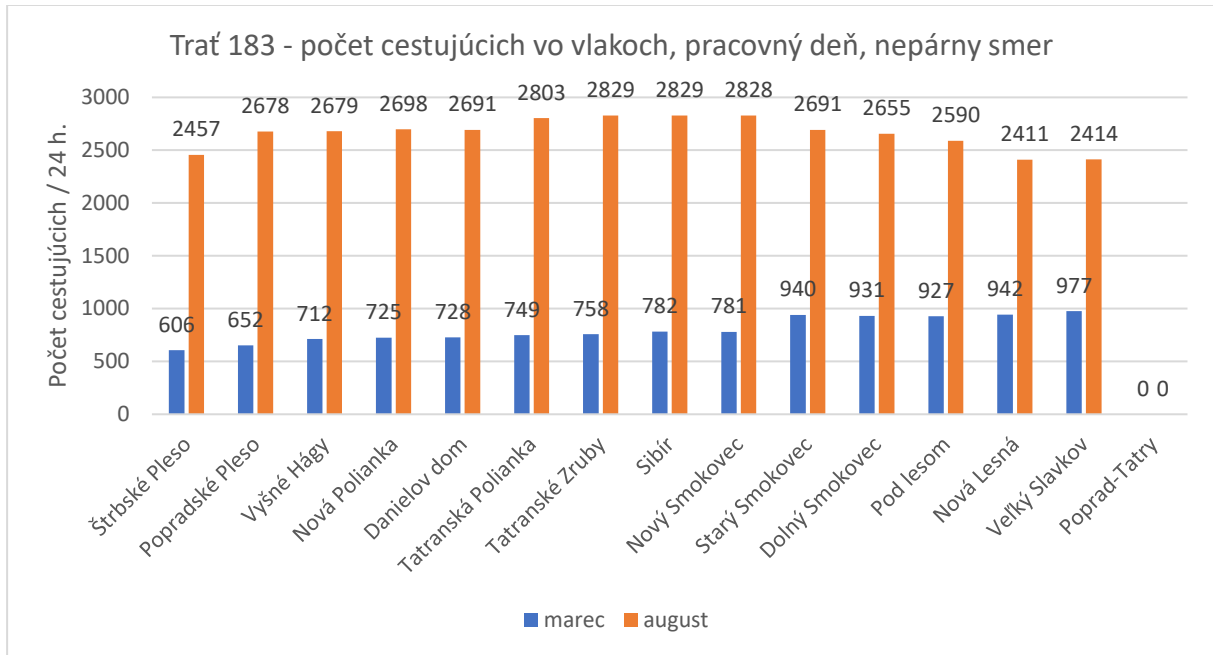


Graf 61 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom v pracovný deň

V nepárnom smere (zo smeru od Štrbského Plesa) pricestovalo do Popradu v pracovný deň v marci takmer 1000 cestujúcich v auguste to v pracovný deň bolo takmer 2,5 tisíca cestujúcich, čo potvrdzuje veľký vplyv turistickej sezóny. Na rozdiel od opačného smeru je však rozdiel vo využití medzi marcom a augustom konzistentný v takmer celom úseku, výraznejší dopyt medzi Štrbským Plesom a Starým Smokovcom, než medzi Starým Smokovcom a Popradom tu nebadáť.

Tabuľka 71 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrbské Pleso	606	0	606	2457	0	2457
Popradské Pleso	67	21	652	353	132	2678
Vyšné Hágy	92	32	712	113	112	2679
Nová Polianka	35	22	725	90	71	2698
Danielov dom	5	2	728	2	9	2691
Tatranská Polianka	55	34	749	243	131	2803
Tatranské Zruby	38	29	758	104	78	2829
Sibír	56	32	782	79	79	2829
Nový Smokovec	24	25	781	88	89	2828
Starý Smokovec	484	353	940	1522	1659	2691
Dolný Smokovec	43	33	931	50	86	2655
Pod lesom	66	70	927	89	154	2590
Nová Lesná	57	42	942	75	254	2411
Veľký Slavkov	80	45	977	110	107	2414
Poprad-Tatry	0	977	0	0	2414	0

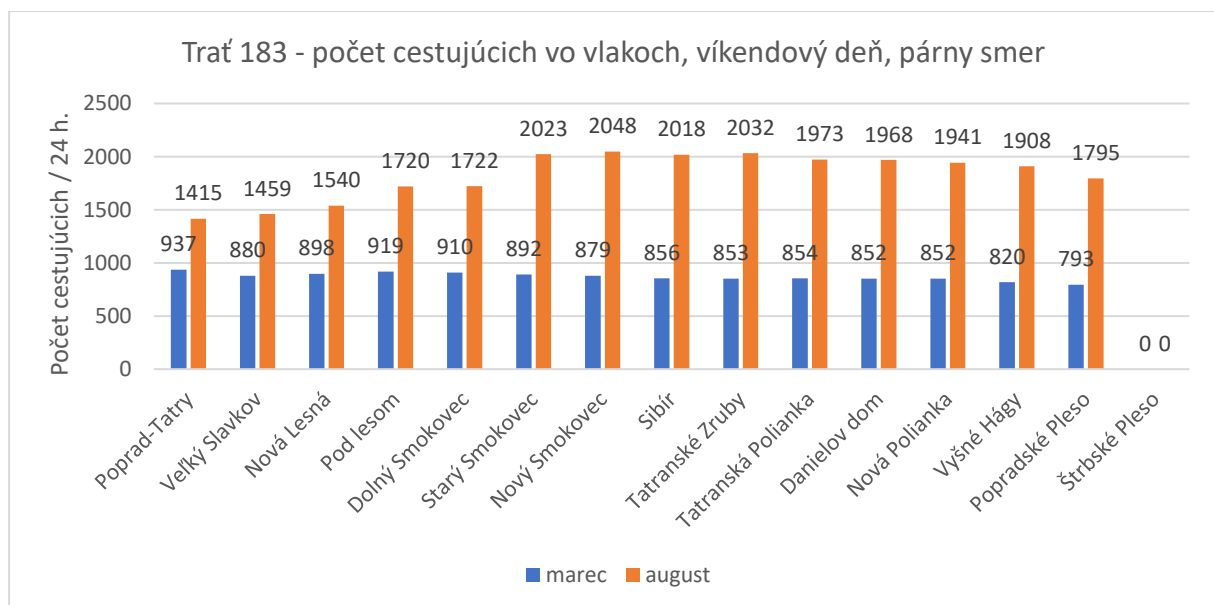


Graf 62 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom v pracovný deň

O využití počas víkendu je možné konštatovať rovnaké závery ako počas pracovných dní. V marcový víkendový deň cestovalo z Popradu vyše 900 cestujúcich, zatiaľ čo v augustový víkendový deň to bolo vyše 1400 cestujúcich. Aj počas augustového víkendu (podobne ako počas augustového pracovného dňa) badať vyšší záujem cestujúcich na úseku Starý Smokovec – Štrbské Pleso.

Tabuľka 72 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom vo víkendový deň

Zastávka	Víkendový deň – marec			Víkendový deň – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Poprad-Tatry	937	0	937	1415	0	1415
Veľký Slavkov	26	83	880	112	68	1459
Nová Lesná	66	48	898	128	47	1540
Pod lesom	77	56	919	252	72	1720
Dolný Smokovec	25	34	910	62	60	1722
Starý Smokovec	545	577	892	1362	1061	2023
Nový Smokovec	17	30	879	80	55	2048
Sibír	10	33	856	44	74	2018
Tatranské Zruby	30	33	853	74	60	2032
Tatranská Polianka	82	81	854	99	158	1973
Danielov dom	1	3	852	4	9	1968
Nová Polianka	34	34	852	52	79	1941
Vyšné Hágy	51	83	820	102	135	1908
Popradské Pleso	54	81	793	124	237	1795
Štrbské Pleso	0	793	0	0	1795	0

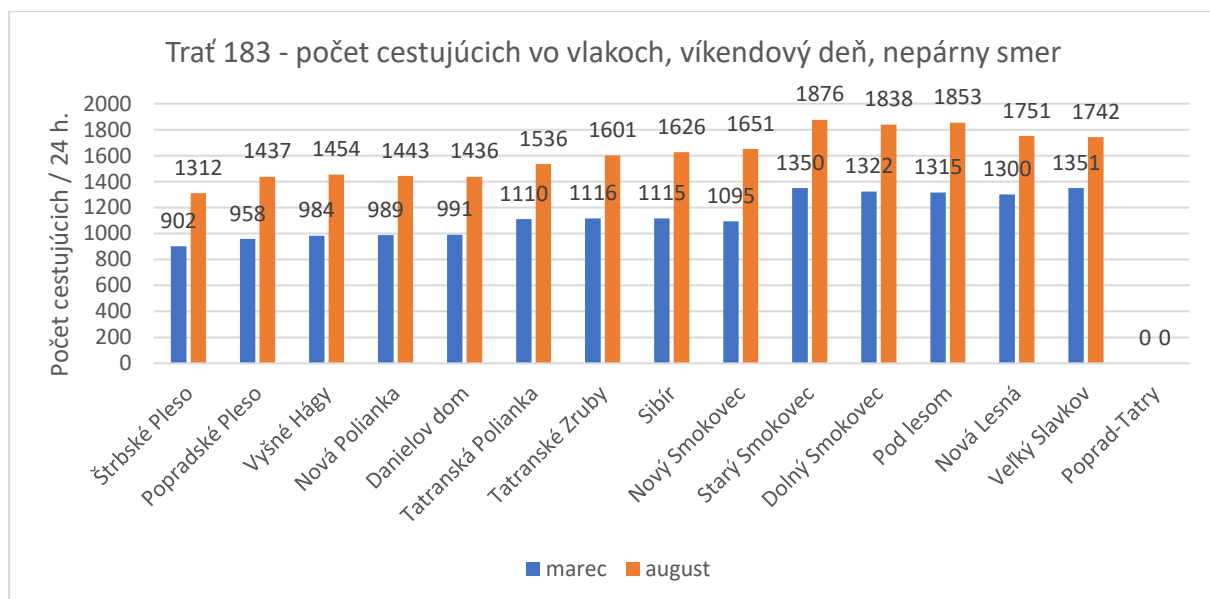


Graf 63 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom vo víkendový deň

V opačnom smere pricestovalo do Popradu počas marcového víkendového dňa 1350 cestujúcich, zatiaľ čo v auguste to bolo takmer 1750 cestujúcich. V smere od Štrbského Plesa do Popradu počas víkendov badať vyšší záujem cestujúcich o prepravu v úseku Starý Smokovec – Poprad.

Tabuľka 73 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom vo víkendový deň

Zastávka	Víkendový deň – marec			Víkendový deň – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrbské Pleso	902	0	902	1312	0	1312
Popradské Pleso	93	37	958	193	68	1437
Vyšné Hágy	77	51	984	100	83	1454
Nová Polianka	31	26	989	47	58	1443
Danielov dom	2	0	991	5	12	1436
Tatranská Polianka	177	58	1110	178	78	1536
Tatranské Zrubky	37	31	1116	122	57	1601
Sibír	33	34	1115	65	40	1626
Nový Smokovec	32	52	1095	65	40	1651
Starý Smokovec	818	563	1350	1383	1158	1876
Dolný Smokovec	26	54	1322	63	101	1838
Pod lesom	82	89	1315	125	110	1853
Nová Lesná	50	65	1300	66	168	1751
Veľký Slavkov	93	42	1351	112	121	1742
Poprad-Tatry	0	1351	0	0	1742	0



Graf 64 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom vo víkendový deň

Z prehľadov badať celkový vyšší záujem o prepravu na trati počas letnej turistickej sezóny. V tomto čase je zavedená organizačná úprava, keď v časoch turistickej špičky premávajú vlaky v polhodinovom takte. Toto opatrenie však nemá prakticky žiaden vplyv na ponúkanú kapacitu, pretože vlaky jazdia radené iba s jedným vozňom, celková ponuka je iba rozložená v čase.

Problémom tejto trate je práve preplnenosť vlakov počas turistických špičiek a z nej plynúca nepoužiteľnosť vlakov pre domácich obyvateľov na dopravu do škôl a práce do Popradu. Za súčasného stavu infraštruktúry tratí nie je možné navýšenie kapacít pre nedostatočné kapacitné možnosti trate.

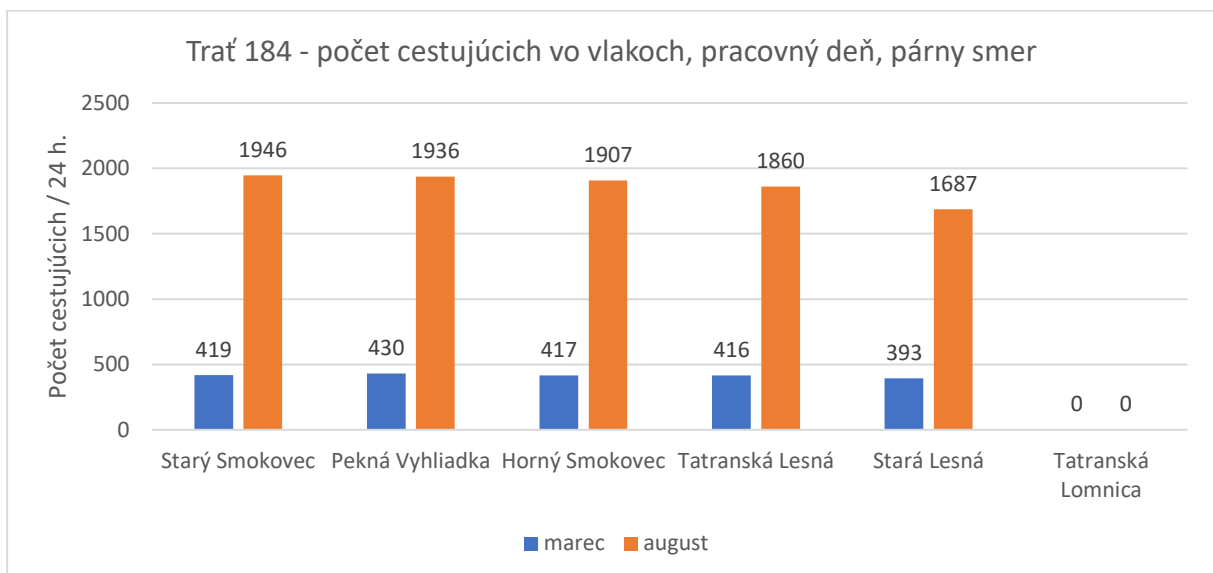
9.3.4.8.4 Trať 184 (TEŽ)

Druhú vetvu TEŽ predstavuje železničná trať č. 184 Tatranská Lomnica – Starý Smokovec. Niektoré vlaky z tejto trate premávajú z/do Štrbského Plesa alebo z/do Popradu.

Zo Starého Smokovca do Tatranskej Lomnice cestovalo v marcový pracovný deň niečo vyše 400 ľudí, kdežto v augustový pracovný deň to bol takmer 5- násobný počet, keď cestovalo takmer 2000 ľudí.

Tabuľka 74 Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Starý Smokovec	402	0	419	1812	90	1946
Pekná Vyhládka	26	15	430	31	41	1936
Horný Smokovec	14	27	417	43	72	1907
Tatranská Lesná	14	15	416	43	90	1860
Stará Lesná	4	27	393	32	205	1687
Tatranská Lomnica	0	393	0	0	1687	0

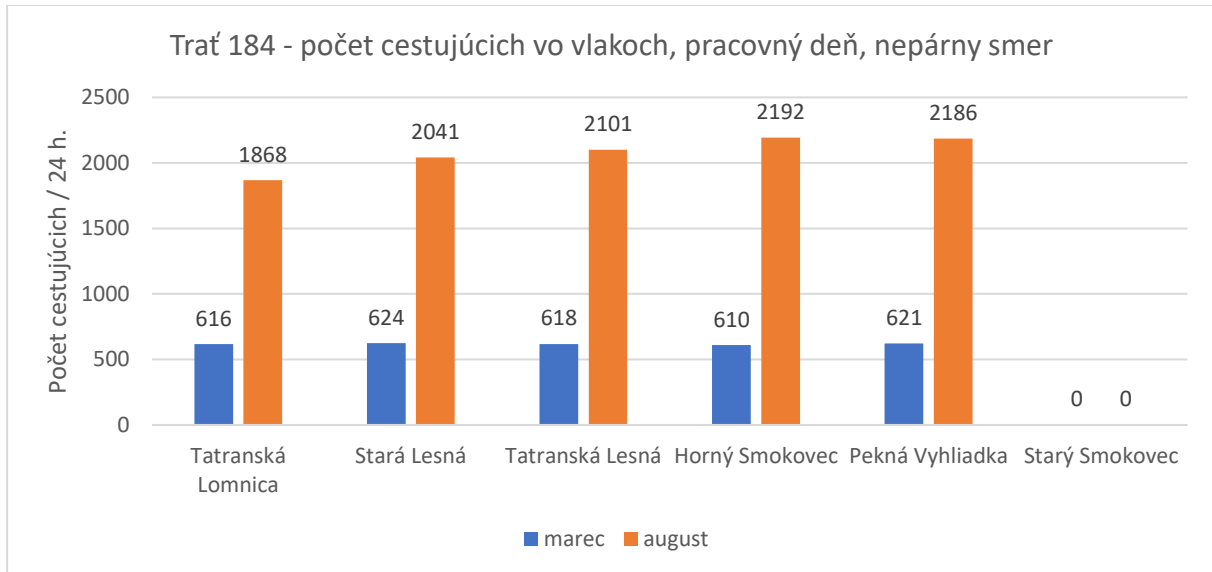


Graf 65 Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň

V opačnom smere cestovalo z Tatranskej Lomnice v marcový pracovný deň vyše 600 ľudí, zatiaľ čo v auguste to bolo takmer 1900 ľudí.

Tabuľka 75 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Tatranská Lomnica	616	0	616	1868	0	1868
Stará Lesná	19	11	624	213	40	2041
Tatranská Lesná	4	10	618	84	24	2101
Horný Smokovec	25	33	610	139	48	2192
Pekná Vyhládka	19	8	621	27	33	2186
Starý Smokovec	0	621	0	0	2186	0

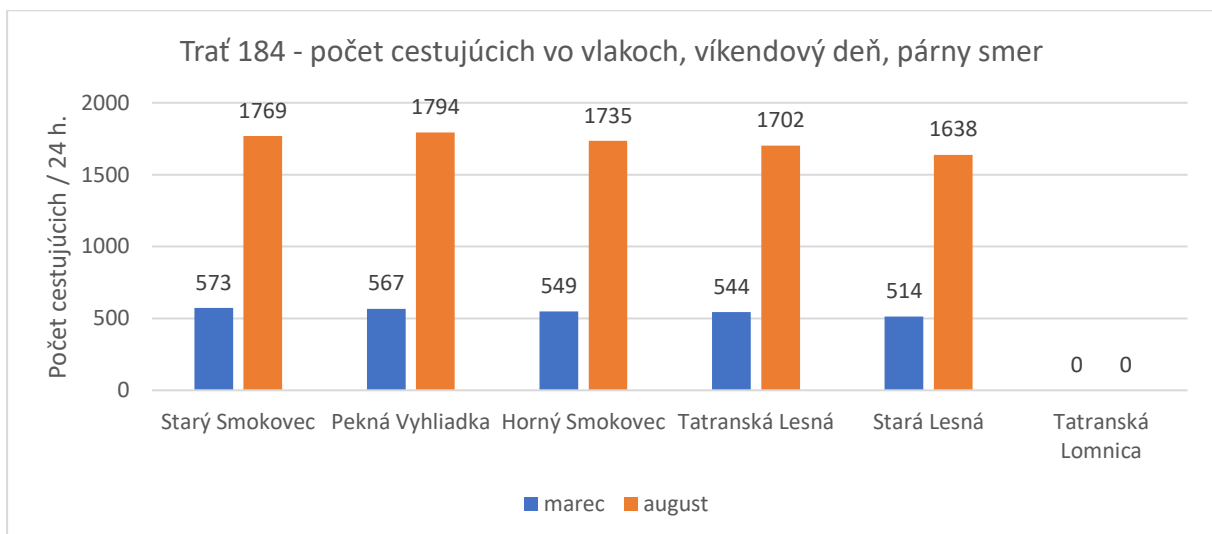


Graf 66 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom v pracovný deň

O dopyte cestujúcich počas víkendov sa dajú konštatovať rovnaké tvrdenia, ako počas pracovných dní. Badať násobne vyššie využitie vlakov v letnej sezóne, než v marci. Zo Starého Smokovca cestovalo v marcový víkendový deň takmer 600 cestujúcich, zatiaľ čo v augustový víkendový deň to bolo takmer 1800 cestujúcich.

Tabuľka 76 Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou vo víkendový deň

Zastávka	Víkendový deň – marec			Víkendový deň – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Starý Smokovec	573	0	573	1733	109	1769
Pekná Vyhládka	10	16	567	48	23	1794
Horný Smokovec	13	31	549	41	100	1735
Tatranská Lesná	15	20	544	30	63	1702
Stará Lesná	4	34	514	26	90	1638
Tatranská Lomnica	0	514	0	0	1638	0

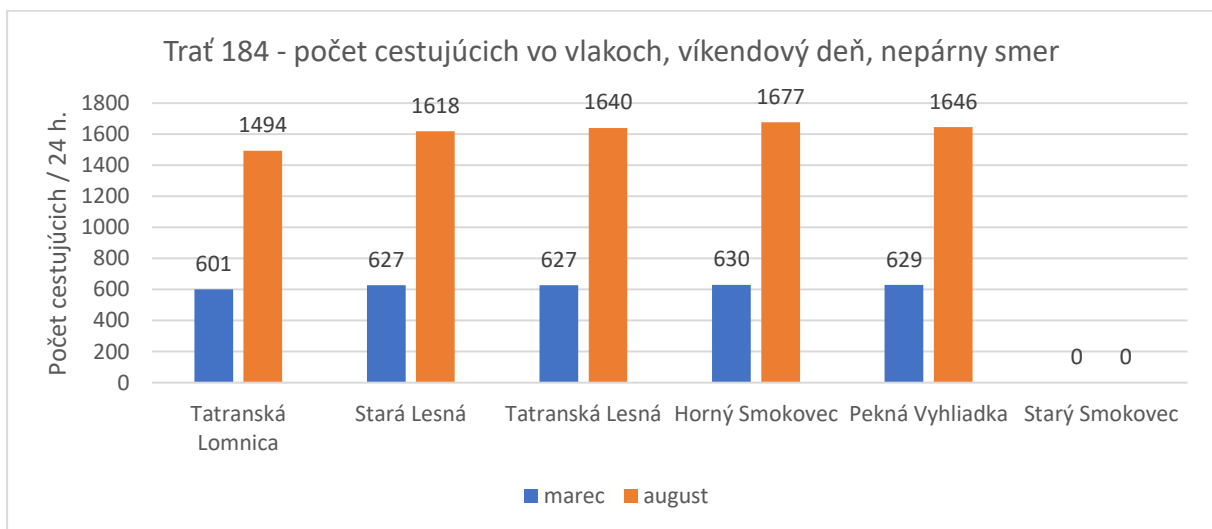


Graf 67 Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou vo víkendový deň

V opačnom smere cestovalo z Tatranskej Lomnice do Starého Smokovca v marcový víkendový deň 600 cestujúcich, zatiaľ čo v auguste to bolo takmer 1500 cestujúcich.

Tabuľka 77 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom vo víkendový deň

Zastávka	Víkendový deň – marec			Víkendový deň – august		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Tatranská Lomnica	601	0	601	1494	0	1494
Stará Lesná	28	2	627	155	31	1618
Tatranská Lesná	9	9	627	70	48	1640
Horný Smokovec	16	13	630	90	53	1677
Pekná Vyhliadka	7	8	629	17	48	1646
Starý Smokovec	0	629	0	0	1646	0



Graf 68 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom vo víkendový deň

V oboch smeroch väčšina cestujúcich využíva túto trať k cestám medzi jej koncovými bodmi. Starý Smokovec predstavuje administratívne centrum Mesta Vysoké Tatry a Tatranská Lomnica je na jednej strane významným centrom turistiky a na druhej prístupovým bodom do Vysokých Tatier (odbočka železničnej trate zo Studeného Potoka na trati Poprad – Kežmarok – Plaveč). V letnej sezóne však v porovnaní s marcom v oboch smeroch badať, a to tak počas pracovného dňa, ako aj počas víkendu, výrazne vyšší obrat na zastávke Stará Lesná, hoci tá sa nachádza 1,3 km od okraja zástavby a viac ako 3 km od stredu samotnej obce Stará Lesná.

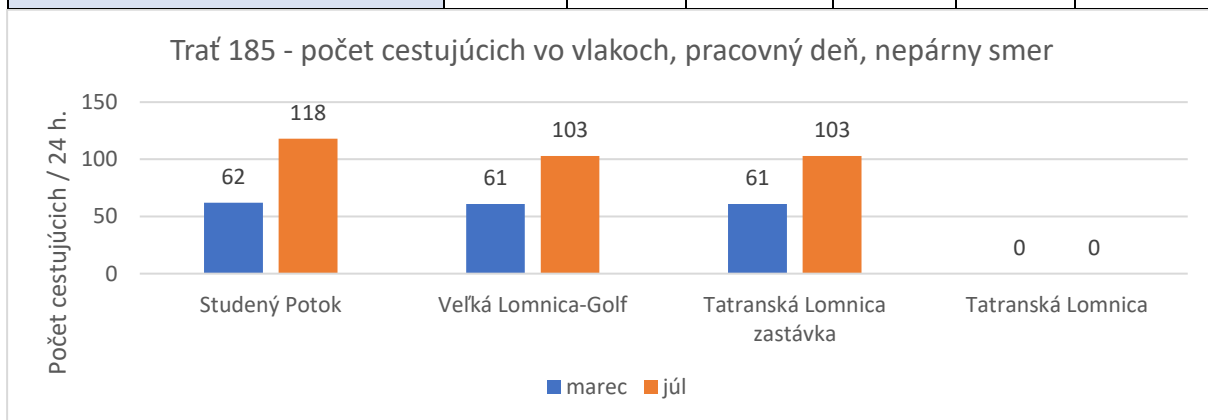
9.3.4.8.5 Trať 185 – odbočná vetva

Na odbočnej vetve trate 185 v trase Studený Potok – Tatranská Lomnica sú k dispozícii iba dáta z pracovného dňa.

V pracovný deň cestovalo zo Studeného Potoka do Tatranskej Lomnice cca 60 ľudí v marci, v letnej turistickej sezóne bola obsadenosť vlaku v porovnaní s marcom dvojnásobná.

Tabuľka 78 Pohyb cestujúcich medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň

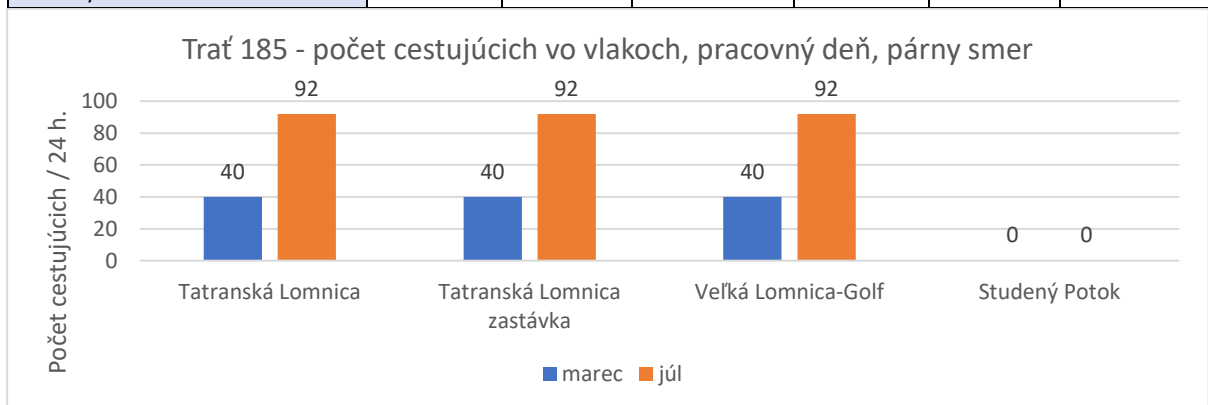
Zastávka	PD – marec			PD – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Studený Potok	62	0	62	118	0	118
Veľká Lomnica-Golf	1	2	61	4	19	103
Tatranská Lomnica zastávka	0	0	61	0	0	103
Tatranská Lomnica	0	61	0	0	103	0


Graf 69 Pohyb cestujúcich medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou v pracovný deň

V opačnom smere z Tatranskej Lomnice do Studeného Potoka cestovalo v marci 40 cestujúcich, v letnej turistickej sezóne bola obsadenosť dvojnásobná.

Tabuľka 79 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Studeným Potokom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Tatranská Lomnica	40	0	40	92	0	92
Tatranská Lomnica zastávka	0	0	40	0	0	92
Veľká Lomnica-Golf	0	0	40	3	3	92
Studený Potok	0	40	0	0	92	0


Graf 70 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Studeným Potokom v pracovný deň

Dáta o počtoch cestujúcich na odbočnej vetve trate 185 ukazujú na extrémne nízku vyťaženosť vlakových spojov a takmer nulové využitie oboch zastávok na trati. Vzhľadom na počet vlakov, ktoré po trase denne premávajú je možné spočítať priemernú obsadenosť súpravy na spoj, ktorá predstavuje cca 5-10 cestujúcich/spoj, čo pri kapacite nasadzovaných jednotiek predstavuje priemerné využitie do 10 %. Niektoré analyzované spoje prevážali iba jedného cestujúceho. Od roku 2023 sa plánuje zrušenie prevádzky na tejto trati v pracovných dňoch mimo turistickej sezóny.

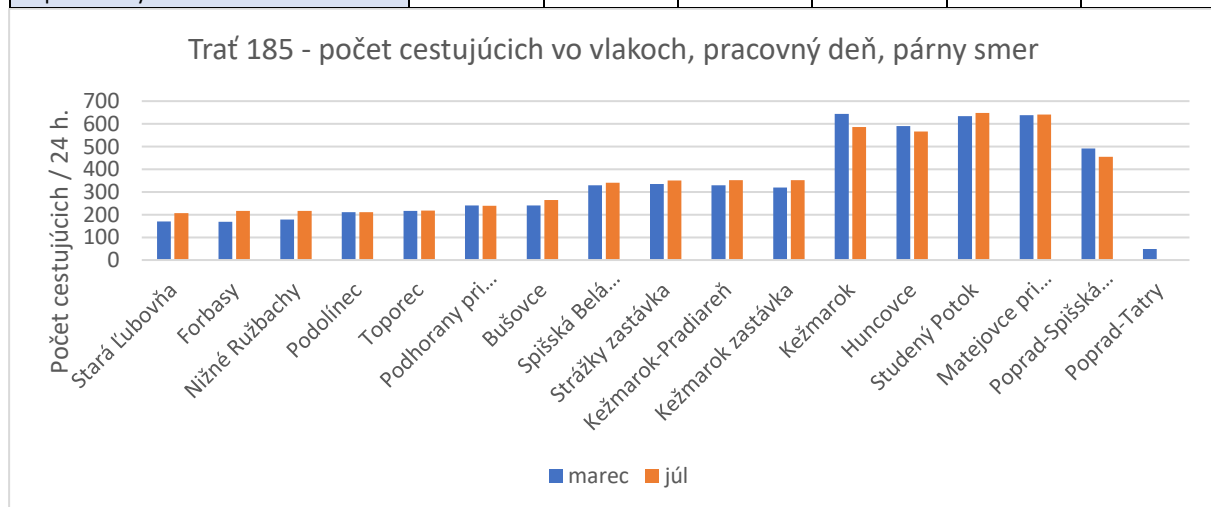
9.3.4.8.6 Trať 185

Pre región Vysoké Tatry je dôležitá tiež železničná trať č. 185 Poprad – Plaveč, pretože spája najväčšie spádové centrá vo vstupnom území – mestá Poprad, Kežmarok a Spišskú Belú. Pravidelné vlaky osobnej dopravy premávajú medzi Popradom a Starou Ľubovňou.

V párnom smere (od Starej Ľubovne) pricestovalo v marcový pracovný deň do Popradu vrátane Popradu-Spišskej Soboty vyše 600 cestujúcich, v júli to bolo cca 450 cestujúcich.

Tabuľka 80 Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Stará Ľubovňa	170	0	170	206	0	206
Forbasy	5	6	169	14	3	217
Nižné Ružbachy	15	5	179	9	10	216
Podolíneč	53	21	211	31	36	211
Toporec	9	3	217	7	0	218
Podhorany pri Kežmarku	32	9	240	25	4	239
Bušovce	4	4	240	26	0	265
Spišská Belá zastávka	100	11	329	95	19	341
Strážky zastávka	9	3	335	12	2	351
Kežmarok-Pradiareň	0	6	329	6	5	352
Kežmarok zastávka	11	20	320	7	7	352
Kežmarok	401	77	644	364	130	586
Huncovce	93	147	590	133	153	566
Studený Potok	115	71	634	172	90	648
Matejovce pri Poprade	27	23	638	20	27	641
Poprad-Spišská Sobota	16	162	492	0	186	455
Poprad-Tatry	0	444	48	0	455	0

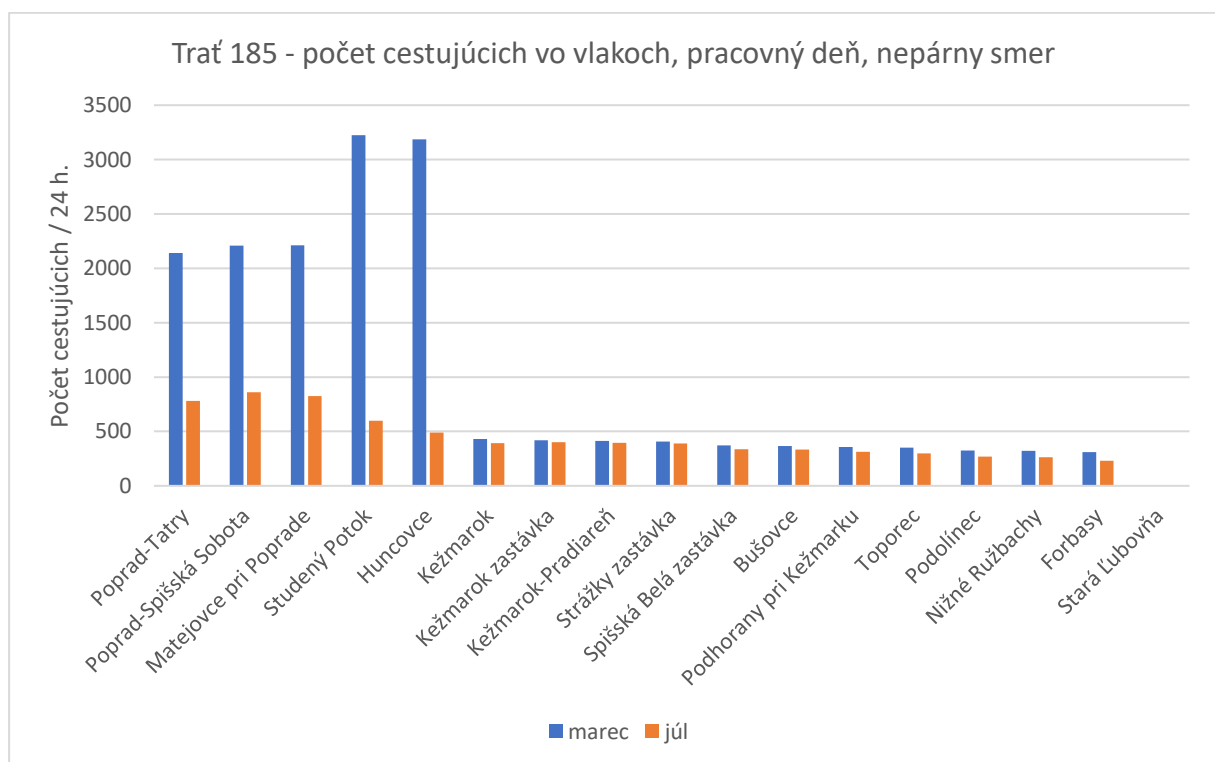


Graf 71 Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom v pracovný deň

V nepárnom smere (do Starej Ľubovne) odcestovalo v marcový pracovný deň z Popradu vrátane Popradu Spišskej Soboty vyše 800 cestujúcich, v júli to bolo necelých 900 cestujúcich.

Tabuľka 81 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou v pracovný deň

Zastávka	PD – marec			PD – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Poprad-Tatry	761	0	761	781	0	781
Poprad-Spišská Sobotka	91	15	837	82	2	861
Matejovce pri Poprade	28	33	832	10	47	824
Studený Potok	50	157	704	35	225	599
Huncovce	84	126	662	61	144	490
Kežmarok	72	303	431	84	182	392
Kežmarok zastávka	4	16	419	12	2	402
Kežmarok-Pradiareň	3	7	415	6	12	396
Strážky zastávka	1	8	408	3	10	389
Spišská Belá zastávka	18	64	362	20	73	336
Bušovce	0	5	357	0	2	334
Podhorany pri Kežmarku	7	23	341	4	25	313
Toporec	7	17	331	0	15	298
Podolíneec	31	64	298	25	54	269
Nížné Ružbachy	10	8	300	11	17	263
Forbasy	3	15	288	7	13	230
Stará Ľubovňa	0	288	0	0	230	0

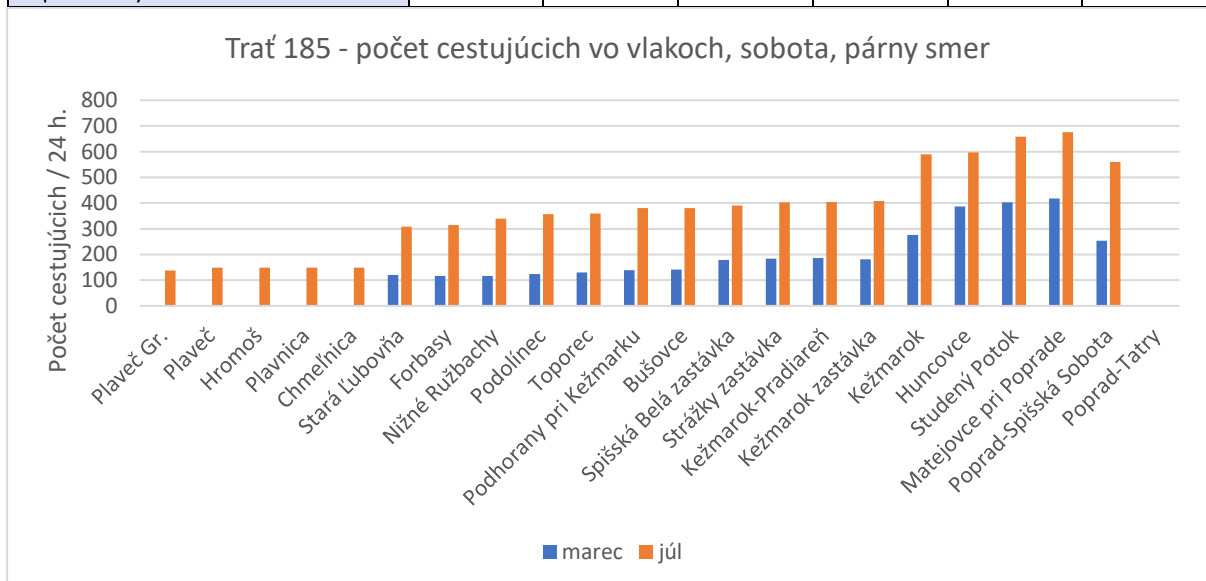


Graf 72 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou v pracovný deň

Počas víkendov premávajú vybrané vlaky aj v úseku Stará Ľubovňa – Plaveč, čo je reflektované v nasledujúcej analýze víkendovej premávky. Do Popradu (vrátane Spišskej Soboty) pricestovalo v marcovú sobotu vyše 400 cestujúcich, v júli to bolo takmer 700 cestujúcich. Zatiaľ čo v pracovný deň neboli medzi marcom a letnou sezónou zaznamenané výrazné rozdiely (okrem úseku Poprad – Kežmarok, ktorý bol viac výrazne viac využitý v marci), cez víkendy je vyšší záujem v lete, čo súvisí s turistickou dopravou a prevádzkou vlakov až do Plavča.

Tabuľka 82 Pohyb cestujúcich medzi Plavčom a Popradom v sobotu

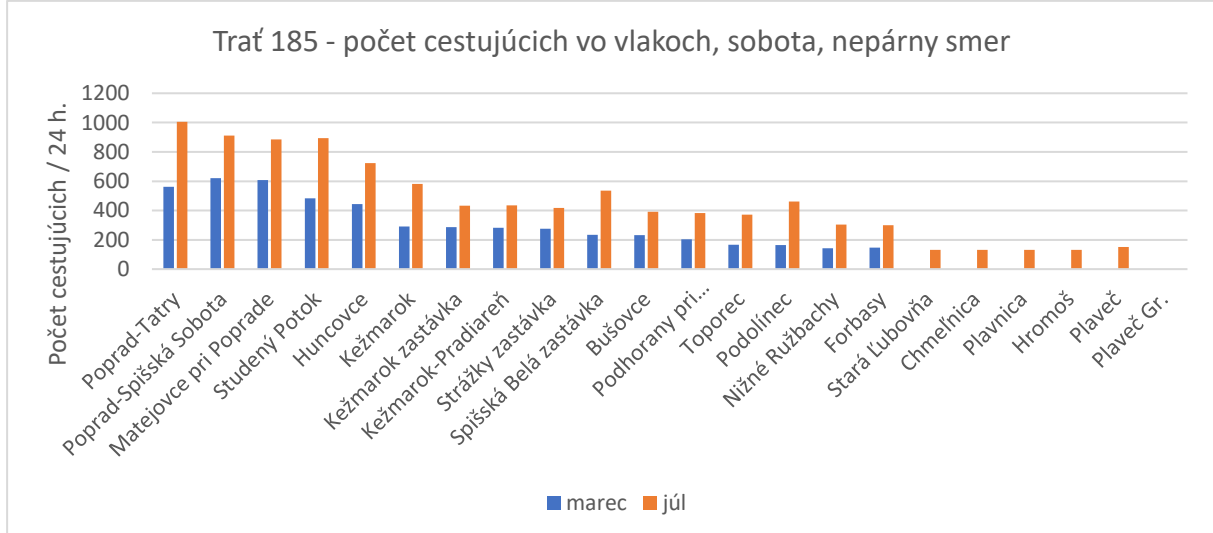
Zastávka	Sobota – marec			Sobota – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Plaveč Gr.	-	-	-	138	0	138
Plaveč	-	-	-	17	6	149
Hromoš	-	-	-			149
Plavnica	-	-	-			149
Chmeľnica	-	-	-			149
Stará Ľubovňa	120	0	120	178	19	308
Forbasy	7	10	117	9	2	315
Nižné Ružbachy	8	8	117	31	7	339
Podolíneec	27	20	124	39	21	357
Toporec	9	3	130	8	6	359
Podhorany pri Kežmarku	17	8	139	23	1	381
Bušovce	2	0	141	0	0	381
Spišská Belá zastávka	48	10	179	46	36	391
Strážky zastávka	6	1	184	12	0	403
Kežmarok-Pradiareň	2	0	186	3	2	404
Kežmarok zastávka	5	10	181	9	5	408
Kežmarok	142	47	276	276	94	590
Huncovce	165	54	387	105	98	597
Studený Potok	67	51	403	138	77	658
Matejovce pri Poprade	30	15	418	31	14	675
Poprad-Spišská Sobotka	2	145	253	8	123	560
Poprad-Tatry	0	253	0	0	560	0

Trať 185 - počet cestujúcich vo vlakoch, sobota, párny smer

Graf 73 Pohyb cestujúcich medzi Plavčom a Popradom v sobotu

V opačnom smere vycestovalo v marcovú sobotu z Popradu vyše 600 cestujúcich, v júlovú sobotu to bolo 100 cestujúcich. Aj tu sa dá konštatovať, že zvýšený záujem v lete súvisí s turistickou dopravou a prevádzkou vlakov až do Plavča.

Tabuľka 83 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Plavčom v sobotu

Zastávka	Sobota – marec			Sobota – júl		
	Nástup	Výstup	Vo vlaku	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Poprad-Tatry	561	0	561	1006	0	1006
Poprad-Spišská Sobota	64	4	621	47	2	912
Matejovce pri Poprade	18	32	607	29	56	885
Studený Potok	27	151	483	108	239	893
Huncovce	58	98	443	123	153	723
Kežmarok	32	184	291	95	377	581
Kežmarok zastávka	1	6	286	7	12	432
Kežmarok-Pradiareň	0	3	283	6	4	434
Strážky zastávka	0	7	276	0	16	418
Spišská Belá zastávka	25	67	234	31	58	535
Bušovce	1	4	231	0	4	391
Podhorany pri Kežmarku	5	33	203	21	30	382
Toporec	0	36	167	12	23	371
Podolíne	60	62	165	26	75	462
Nižné Ružbachy	5	28	142	8	27	305
Forbasy	7	3	146	8	13	300
Stará Ľubovňa	0	146	0	12	319	131
Chmeľnica	-	-	-	-	-	131
Plavnica	-	-	-	-	-	131
Hromoš	-	-	-	-	-	131
Plaveč	-	-	-	29	8	152
Plaveč Gr.	-	-	-	0	152	0



Graf 74 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Plavčom v sobotu

Na tejto trati je najväčšia frekvencia medzi Popradom a Kežmarkom. To zodpovedá aglomerácii mesta Poprad. Významné frekvencie sú ešte v mestách po ceste – v Spišskej Belej a Podolínci. Cestujúci vo vlaku zo Starej Ľubovne predstavujú počet cestujúcich pokračujúcich do Plavča, kam premáva iba niekoľko spojov za týždeň.

9.3.4.9 Zámery PDO pre železničnú osobnú dopravu

Plán dopravnej obslužnosti Slovenska pre železničnú osobnú dopravu je v dokumente podrobne popísaný v kapitole 4.3.3. V tejto kapitole sú analyzované zámery PDO Slovenska ovplyvňujúce budúcu prevádzku osobnej dopravy v regióne Vysoké Tatry.

PDO Slovenska rozdeľuje vlakové linky v regióne Vysoké Tatry nasledovne:

- **perspektívne**
 - (Svit) – Poprad – Košice;
 - Štrba – Štrbské Pleso (turistický režim s rozšírenou ponukou);
 - Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad (turistický režim s rozšírenou ponukou);
 - Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (turistický režim s rozšírenou ponukou);
 - Stará Ľubovňa – Kežmarok – Poprad (– Svit)
- **turisticky perspektívne**
 - všetky linky v oblasti Vysoké Tatry, kde je indikovaný dostatočný prepravný prúd celoročne s potrebným posilnením dopravy počas turistickej sezóny
- **s pochybnou perspektívnosťou**
 - regionálna železničná osobná doprava Liptovský Hrádok – Svit
- **podozrivé ako neperspektívne**
 - Studený Potok – Tatranská Lomnica (odporúča sa zavedenie turistickej dopravy, výhľadovo v nadväznosti na Plán udržateľnej mobility mesta Vysoké Tatry a plánované obmedzenie individuálnej automobilovej dopravy zavedenie pravidelnej dopravy v úseku Poprad – Tatranská Lomnica)

Základnými požiadavkami 1. etapy Plánu dopravnej obslužnosti 2024 je:

- zavedenie taktovej vlakovej dopravy,
- zrýchlenie vlakov a skrátenie intervalov na väčšine tratí,
- posilnenie dopravy na tratiach s najväčším počtom cestujúcich,
- zefektívnenie výkonov vo verejnom záujme (zníženie dotácií na prepravu 1 cestujúceho alebo 1 kilometer jazdy vlaku) optimalizáciou turnusovej potreby, vozidiel a personálu.

9.3.4.10 Grafikon vlakovej dopravy 2022/2023

Dňa 11. decembra 2022 vstúpil do platnosti nový grafikon vlakovej dopravy 2022/2023, ktorý začína zavádzať niektoré prvky obsiahnuté v dokumente Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu. Niektoré prvky sa zhodujú s návrhmi v pôvodnom PUM PSK.

Analýza v predchádzajúcich kapitolách je vytvorená na základe GVD 2021/2022, počas platnosti ktorého boli vykonané aj prieskumy poskytnuté dopravcom ZSSK pre spracovanie analýz.

Cestovný poriadok pre železničnú osobnú dopravu 2022/2023 prináša určitú konsolidáciu aj nárast prevádzkovaných spojov v niektorých reláciách.

9.3.4.10.1 Rameno Štrba – Košice

V kategóriách vlakov EN, EC, IC, SC a RJ nedochádza k nijakým zmenám oproti predchádzajúcemu cestovnému poriadku.

V kategórii RR vlakov nie je zavedený žiaden spoj.

Z troch vlakov kategórie REX zostali dva.

V cestovnom poriadku 2021/2022 bolo vedených 7 rýchlíkov (7x Bratislava – Košice a 1x Bratislava – Košice – Humenné), z tých ostali dva: (1x Bratislava – Košice a 1x Bratislava – Košice – Humenné), a novo sú vedené expresy Bratislava – Košice 7x denne + jeden Ex vlak Bratislava – Poprad-Tatry denne (v piatok pokračuje ešte do Prešova a Humenného).

Z 13 osobných vlakov medzi Popradom a Košicami (10x Poprad – Košice, 1x Žilina – Košice, 1x Liptovský Mikuláš – Košice a 1x Vrútky – Košice) je 13 Os vlakov Poprad – Košice (+ 1x Poprad-Tatry – Margecany) a z ôsmich vlakov medzi Liptovským Mikulášom a Popradom-Tatry (3x Žilina – Poprad-Tatry, 1x Žilina – Košice, 1x Liptovský Mikuláš – Košice, 1x Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry, 1x Skalité – Poprad-Tatry a 1x Vrútky – Košice) je osem Os vlakov Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry.

V opačnom smere je situácia prakticky rovnaká.

9.3.4.10.2 Rameno Poprad-Tatry – Plaveč

Namiesto 13 párov vlakov v cestovnom poriadku 2021/2022 premávajú vlaky z Popradu-Tatier cez deň v hodinovom takte (spolu 15 párov vlakov), mimo špičky (5 párov vlakov) končí v Kežmarku, čiže medzi Kežmarkom a Starou Ľubovňou je mimo špičky dvojhodinový takt. Predĺženie vlakov do Svitú plánované v PDO pre železničnú osobnú dopravu dopravca nedokázal realizovať, do Svitú ide iba 1 pár vlakov denne.

Vlaky do Tatranskej Lomnice premávajú podľa cestovného poriadku 2022/2023 iba v sobotu + nedeľu – spolu 8 párov vlakov Poprad-Tatry – Tatranská Lomnica. Denne premávajú iba v sezóne. CP 2022/2023 uvádza ešte 8 párov vlakov medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou odo dňa vyhlásenia.

9.3.4.10.3 Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso

Podľa cestovného poriadku 2022/2023 premáva celoročne 21 párov vlakov, v obidvoch sezónach pribúda ešte ďalších 7 párov vlakov.

9.3.4.10.4 TEŽ Štrbské Pleso – Poprad-Tatry

Podľa cestovného poriadku 2022/2023 premáva celoročne 19 párov vlakov v hodinovom takte, v obidvoch sezónach pribúdajú ešte ďalšie 3 páry vlakov, ktoré dopĺňajú na polhodinový takt dopoludnia z Popradu-Tatier na Štrbské pleso a popoludní v smere zo Štrbského Plesa do Popradu-Tatier. V letnej sezóne cez víkendy k tomu pribúda 1 pár historických vlakov dopravcu Železničné múzeum Slovenskej republiky vedený v trase Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica. Jeden večerný vlak v tejto relácii je s prestupom v Starom Smokovci (je vedený z Popradu do Tatranskej Lomnice).

9.3.4.10.5 TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica

Podľa cestovného poriadku 2022/2023 premáva v tomto úseku celoročne 19 párov vlakov v hodinovom takte. V letnej sezóne cez víkendy k tomu pribúdajú 3 páry historických vlakov dopravcu Železničné múzeum Slovenskej republiky.

9.3.5 Prímestská autobusová doprava

9.3.5.1 Dopravcovia v prímestskej autobusovej doprave

Na území Prešovského kraja, a teda i regiónu Vysoké Tatry, poskytujú služby v prímestskej autobusovej doprave zmluvní dopravcovia Prešovského kraja na základe „Zmluvy o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018“ predĺženej dodatkom do 31.12.2023. Zmluvou sú pokryté výkony realizované v Prešovskom samosprávnom kraji.

Zmluvní dopravcovia susedných krajov vykonávajúci prímestskú dopravu na území regiónu Vysoké Tatry poskytujú služby na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme v Košickom, Banskobystrickom a Žilinskom kraji.

Dopravcovia vykonávajúci diaľkovú medzinárodnú dopravu cez územie regiónu Vysoké Tatry poskytujú služby na vlastné komerčné riziko.

Poskytovateľom služieb v autobusovej doprave sú:

- zmluvní dopravcovia Prešovského kraja (prímestská doprava)
- zmluvní dopravcovia okolitých krajov (prímestská doprava)
- ostatní dopravcovia (diaľková medzinárodná doprava)

Pôsobnosť dopravcov v regióne Vysoké Tatry v rozdelení na vstupné územie a jadrové územie zobrazuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka 84 Dopravcovia v autobusovej doprave na území regiónu Vysoké Tatry

Región Vysoké Tatry (=riešené územie)	
vstupné územie	jadrové územie
zmluvní dopravcovia PSK	
SAD Poprad, a.s. SAD Prešov, a.s. SAD Humenné, a.s. BUS Karpaty, spol. s r. o.	SAD Poprad, a.s. SAD Prešov, a.s. SAD Humenné, a.s.
zmluvní dopravcovia okolitých krajov	
eurobus, a.s. SAD Lučenec, a.s.	ARRIVA Liorbus, a.s.
ostatní dopravcovia	
FlixBus CZ s.r.o. A-EXPRESS s.r.o. Cestovná kancelária DAKA, s.r.o. NIKOLO s.r.o. INTERBUS s. r. o. VO-Trans EU s.r.o. REGABUS s.r.o.	FlixBus CZ s.r.o.

V prímestskej autobusovej doprave je dominantným dopravcom zabezpečujúcim výkony na území regiónu Vysoké Tatry spoločnosť SAD Poprad (postupne prechádzajúca na označenie Tatra Express). Ostatní zmluvní dopravcovia zachádzajú na územie regiónu iba vybranými linkami.

Pokiaľ ide o samotné **jadrové územie**, služby v prímestskej doprave tu dominantne poskytuje dopravca SAD Poprad, keďže ide o jeho prevádzkovú oblasť. S jedným spojom denne sem zachádzajú dopravcovia SAD Prešov a SAD Humenné. Cez víkendy zachádza do jadrového územia tromi spojmi denne dopravca ARRIVA Liorbus. Taktiež tu premávajú dve medzinárodné linky dopravcu FlixBus.

Pre úplnosť je potrebné uviesť, že v čase spracúvania PUM RVT prebieha súťaž na nových dopravcov v Prešovskom samosprávnom kraji, ktorí majú začať jazdiť od 1.1.2024. Zásadnou zmenou v kraji je zmena počtu prevádzkových oblastí zo súčasných štyroch na tri. Pre región Vysoké Tatry nejde o výraznú zmenu, ostáva zaradený v prevádzkovej oblasti Západ, ku ktorej bude po novom pričlenená časť súčasnej prevádzkovej oblasti Sever (okolie Starej Ľubovne).

Autobusové linky prevádzkované dopravcami sú podrobne popísané v kapitole 9.3.5.4.

9.3.5.2 Vozovne a garáže

K dispozícii je pre potreby analýzy prehľad zázemia vozovní a garáží zmluvných autobusových dopravcov pôsobiach na území Prešovského samosprávneho kraja a v regióne Vysokých Tatier:

Tabuľka 85 Vozovne a garáže zmluvných autobusových dopravcov Prešovského kraja

Dopravca	Vozovňa
SAD Poprad (Tatra Express)	ul. Hraničná, Poprad a Autobusová stanica Poprad
SAD Prešov	ul. Jilemnického, Prešov
SAD Humenné	ul. Fidlikova, Humenné; ul. Staničná, Vranov nad Topľou
BUS Karpaty	ul. Prešovská, Stará Ľubovňa

9.3.5.3 Vybavovací systém PAD

Vybavovací systém predstavuje spôsob úhrady cestovného cestujúcimi v prímestskej autobusovej doprave. Úhrada sa v zásade u všetkých dopravcov v Prešovskom kraji realizuje u vodiča pri nástupe. Rozlišujú sa však viaceré možnosti úhrady cestovného u vodiča, sú popísané v tabuľke nižšie.

Tabuľka 86 Možnosti vybavenia cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave

Spôsob predaja	Popis
Hotovosť	<ul style="list-style-type: none"> klasický nákup cestovného lístka u vodiča
Platobná (banková) karta	<ul style="list-style-type: none"> platbu bankovou platobnou kartou zatiaľ dopravcovia pôsobiaci v Prešovskom kraji neumožňujú platbu kartami VISA a MasterCard umožňujú dopravcovia eurobus a ARRIVA Liorbus, ktorí zachádzajú do riešeného územia vybranými linkami
Dopravná karta	<ul style="list-style-type: none"> elektronický peňažný prostriedok, ktorý uchováva peňažnú hodnotu kreditu v elektronickej podobe úhrada možná u vodiča pri nástupe priložením karty k čítaciemu zariadeniu v autobuse, ktoré z kreditu odčíta čiastku príslušnú realizovanej ceste umožňuje nákup predplatených cestovných lístkov alebo nákup jednorazových cestovných lístkov jednorazové základné alebo zľavnené cestovné uhradené dopravnou kartou je cenovo výhodnejšie než platba v hotovosti možné využiť aj na platbu predplatených cestovných lístkov v MHD Poprad

Spôsob predaja	Popis
	<ul style="list-style-type: none"> možné zakúpiť u zmluvného dopravcu v kamennej predajni, dobíjanie kreditu je možné buď v predajni alebo u vodiča autobusu
Virtuálna dopravná karta	<ul style="list-style-type: none"> dopravná karta uložená v pamäti mobilného telefónu s NFC technológiou úhrada možná u vodiča pri nástupe priložením telefónu s aplikáciou Google Peňaženka k čítaciemu zariadeniu (operačný systém iOS nie je podporovaný) použitie a cenové zvýhodnenie je totožné s fyzickou dopravnou kartou možné zakúpiť a následne na ňu dobíjať kredit v aplikácii UBIAN alebo na webovej stránke www.ubian.sk u autobusových dopravcov podporujúcich túto službu (ARRIVA Michalovce, BUS Karpaty a SAD Prešov) platí u všetkých ostatných prímestských autobusových dopravcov zapojených do systému IDS Východ

9.3.5.4 Prevádzka liniek v autobusovej doprave

V nasledujúcej kapitole sú uvedené linky autobusovej dopravy na území alebo v dotyku s územím regiónu Vysoké Tatry rozdelené podľa typu linky – prímestské, diaľkové, medzinárodné.

Prímestské linky sú financované na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme v Prešovskom, a Žilinskom kraji. Rozdelené financovanie liniek ŽSK 505418 Liptovský Mikuláš – Štrbské Pleso premávajúcich cez víkendy v lete a linky PSK 706416 Poprad – Važec premávajúcej denne cez hranice kraja nie je zavedené. Oba kraje financujú celé úseky liniek svojich zmluvných dopravcov, teda v prípade liniek prechádzajúcich cez hranice kraja financujú aj výkony v susednom kraji.

Diaľkové medzinárodné linky sú prevádzkované na komerčné riziko dopravcov. V dôsledku bezplatnej dopravy vlakmi pre vybrané skupiny obyvateľstva diaľková autobusová doprava na území Slovenska postupne upadla a dnes prakticky neexistuje. Prevádzkuje sa iba **medzinárodná** diaľková autobusová doprava. Okrem dopravcu Flixbus, ktorý prevádzkuje dve linky (Warszawa – Budapešť a Warszawa – Poprad), premáva na trase Zakopane – Poprad jediná regionálna medzinárodná linka Zakopane – Poprad poľského dopravcu STRANA na vlastné komerčné riziko. Z dôvodu zákazu vnútroštátnej prepravy na území Slovenska nie je prevádzka rentabilná a v zime 2022 – 2023 nie je linka v prevádzke. V Poľsku premáva väčšina prímestských liniek na komerčné riziko dopravcu. Tatranský okres (powiat) organizuje a dotuje prevádzku len na 8 linkách. Linky medzi okresmi môže v Poľsku organizovať a financovať vojvodstvo. Pre pravidelnú prevádzku by bola potrebná dohoda PSK s Tatranským okresom alebo Malopoľským vojvodstvom na spoločnej prevádzke medzinárodnej linky.

9.3.5.4.1 Prímestské linky

V nasledujúcej tabuľke je uvedený zoznam liniek PAD v regióne Vysoké Tatry s informáciami o prevádzkujúcich dopravcoch a frekvenciách spojov počas pracovného dňa a víkend. Pri frekvenciách je v zátvorke uvedený počet spojov na tej časti trasy linky, ktorá je taktiež uvedená v zátvorke. V tabuľke sú zvýraznené linky zachádzajúce do jadrového územia regiónu Vysoké Tatry.

Tabuľka 87 Linky prímestskej autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry

Linka	Dopravca	Trasa	Počet párov spojov	
			p. d.	víkend
704418	SAD Poprad	Poprad – Spišský Štvrtok (– Levoča)	14 (13)	9
706425	SAD Poprad	Poprad – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Ždiar (– Tatranská Javorina)	15 (11)	15 (9)

Linka	Dopravca	Trasa	Počet párov spojov	
			p. d.	víkend
706421 706426	SAD Poprad	(Štrbské Pleso –) Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Lendak	(7) 9	(7) 9
706415	SAD Poprad	Poprad – Svit – Lučivná – Štrba – Tatranská Štrba (– Štrbské Pleso)	15 (8)	9 (8)
706430	SAD Poprad	Poprad – Kežmarok – Spišská Stará Ves (– Červený Kláštor – Veľká Lesná)	20 (10)	10 (9)
703413	SAD Poprad	(Poprad –) Kežmarok – Spišská Belá – Slovenská Ves – Lendak	(13) 28	(4) 10
706416	SAD Poprad	(Poprad –) Svit – Lučivná – Štrba – Tatranská Štrba – Važec	(5) 6	(4) 4
706405	SAD Poprad	Poprad – Hranovnica – Vernár (– Stratená – Dobšiná – Rožňava)	10 (2)	3 (2)
703422 704410	SAD Poprad	Kežmarok – Spišský Štvrtok – Levoča (– Spišské Podhradie – Široké – Prešov)	1 (4)	0 (3)
703414 703401	SAD Poprad	Kežmarok – Spišská Belá (– Podolínec – Stará Ľubovňa – Bardejov)	5 (2)	2 (2)
706401	SAD Poprad	(Svit –) Poprad – Spišský Štiavnik (– Vydriňák)	(5) 18 (8)	(3) 8 (3)
706404	SAD Poprad	Poprad – Gánovce	16	4
706407	SAD Poprad	Poprad – Hôrka – Spišský Štvrtok (– Spišská Nová Ves)	13 (3)	3 (1)
706415	SAD Poprad	(Poprad –) Svit – Tatranská Štrba (– Štrbské Pleso)	(14) 16 (8)	(9) 9 (8)
706409	SAD Poprad	Poprad – Spišská Teplica (– Svit)	20 (3)	8 (0)
706410	SAD Poprad	Poprad – Spišské Bystré – Vikartovce	25	8
706413	SAD Poprad	(Poprad –) Svit – Šuňava (– Štrba)	(7) 10 (2)	(1) 2 (0)
706414	SAD Poprad	(Poprad –) Svit – Šuňava – Liptovská Teplička	(12) 13	(6) 6
706420	SAD Poprad	(Svit –) Šuňava – Štrba – Štrbské Pleso	(1) 2	(0) 1
706412	SAD Poprad	Poprad, AS – Svit	12	3
706417	SAD Poprad	Poprad, Juh – Svit	6	0
706422	SAD Poprad	(Poprad –) Svit – Mengusovce – Vyšné Hágy	(12) 16	(5) 7
706423	SAD Poprad	(Poprad –) Svit – Gerlachov (– Tatranská Polianka /– Starý Smokovec)	(6) 17 (10/3)	(3) 10 (6/1)
706431	SAD Poprad	Poprad – Mlynica – Nová Lesná – Starý Smokovec	9	4
703417	SAD Poprad	(Poprad –) Kežmarok – Spišská Belá (– Toporec / Ihľany)	(4) 17 (11/9)	(0) 7 (7/7)
703418	SAD Poprad	(Kežmarok –) Spišská Belá – Krížová Ves	(9) 10	1
703410	SAD Poprad	Kežmarok – Malý Slavkov	11	4
703419 703402	SAD Poprad	Kežmarok – Stráne pod Tatrami	7	4
703403	SAD Poprad	Kežmarok – Vrbov – Abrahámovce	6	1
703404	SAD Poprad	Kežmarok – Huncovce – Žakovce – Vrbov	4	2
		Kežmarok – Ľubica – Vrbov	6	4
703411	SAD Poprad	Kežmarok – Mlynčeky / Rakúsy	9 / 13	3 / 3
703414	SAD Poprad	Kežmarok – Spišská Belá (– Slov. Ves – Vojňany)	5 (3)	1 (0)
703408	SAD Poprad	Kežmarok – Eurocamp – Starý Smokovec	3	1
703407	SAD Poprad	Kežmarok – Stará Lesná – Tatranská Lomnica – Starý Smokovec	14 (5)	9 (5)
703406	SAD Poprad	(Svit –) Poprad – Veľká Lomnica – Huncovce – Žakovce – Vrbov	(3) 6	(2) 2
703405	SAD Poprad	(Ľubica –) Kežmarok – Poprad	(6) 20	(1) 4

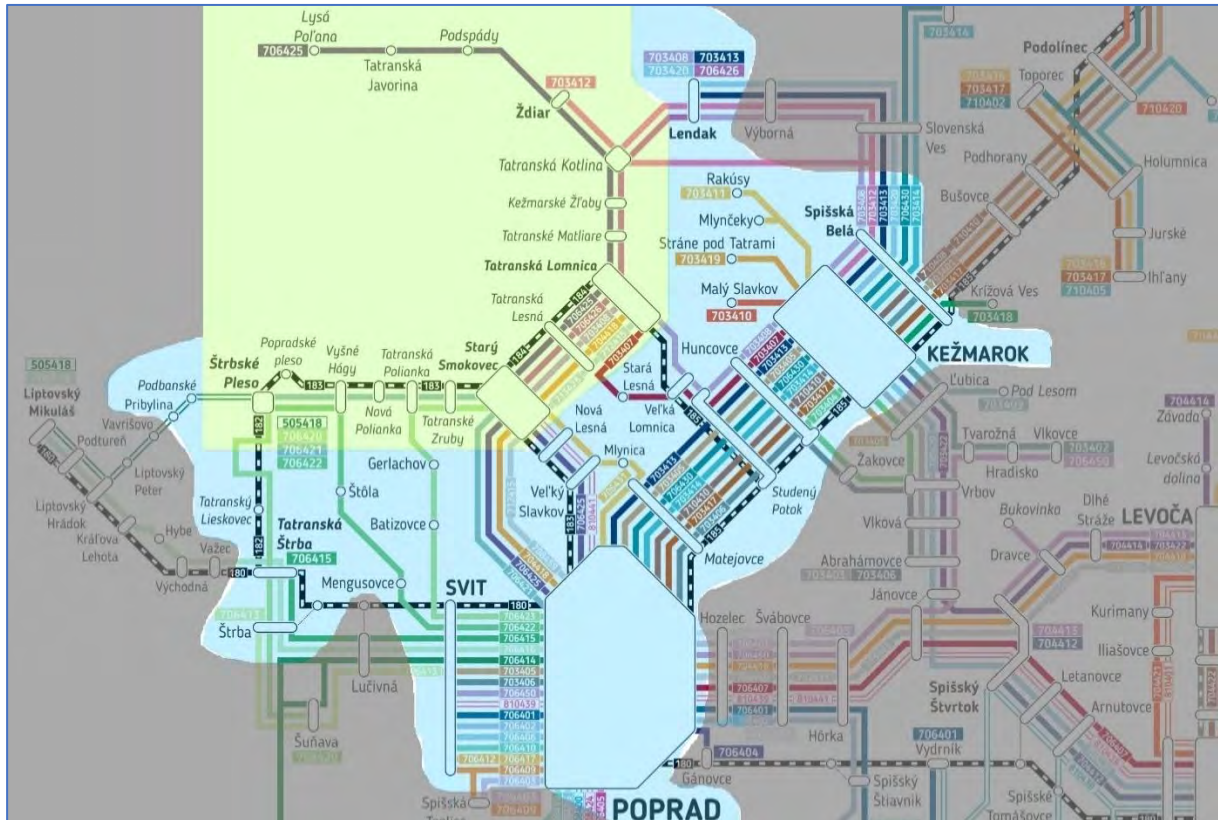
Linka	Dopravca	Trasa	Počet párov spojov	
			p. d.	víkend
703409	SAD Poprad	Kežmarok – Ľubica	5	0
703412	SAD Poprad	Kežmarok – Spišská Belá – Tatranská Kotlina (– Ždiar)	3 (2)	0
708459	SAD Prešov	Prešov – Bertotovce – Široké – Spišská Nová Ves – Levoča – Poprad – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	1	1
712415	SAD Humenné	Svidník – Stropkov – Prešov – Spišské Podhradie – Levoča – Poprad (– Starý Smokovec – Tatranská Lomnica)	1 (0)	2 (1)
713423	SAD Humenné	Vranov n. Topľou – Hanušovce n. Topľou – Prešov – Spišské Podhradie – Levoča – Poprad (– Starý Smokovec – Tatranská Lomnica)	1	0
710408	BUS Karpaty	Stará Ľubovňa – Podolínec – Spišská Belá – Kežmarok (– Vrbov – Spišská Nová Ves)	3 (1)	0
710410	BUS Karpaty	Stará Ľubovňa – Podolínec – Spišská Belá – Kežmarok – Veľká Lomnica – Poprad	9	2/3
808424	eurobus	Rožňava – Dobšiná – Stratená – Hranovnica – Poprad	3	4/5
810439	eurobus	Spišská Nová Ves – Spišská Štvrtok – Švábovce – Poprad	4	2
608400	SAD Lučenec	(Jelšava –) Revúca – Muráň – Šumiac – Vernár – Poprad	(2) 4	(0) 3
505418	ARRIVA Liorbus	Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok – Vavrišovo – Pribylina – Podbanské – Štrbské Pleso	0	3

Z uvedeného prehľadu liniek a zo schematickeho znázornenia nižšie je zrejmé, že jadrové územie regiónu Vysoké Tatry je prímestskou autobusovou dopravou napojené najmä na mesto Poprad, a to zväzkom viacerých liniek. V západnej časti územia premávajú linky napojené cez Svit, v úseku medzi Svitom a Popradom dotvárajú taktiež početný zväzok liniek prepájajúcich tieto dve centrá.

Napojenie na druhé najväčšie spádové centrum pod Tatrami, mesto Kežmarok, je výrazne slabšie. Jadrové územie je na Kežmarok napojené iba tromi linkami, pričom dve premávajú iba z Tatranskej Lomnice a jedna premáva zo Ždiaru cez Tatranskú kotlinu. Je možné konštatovať, že aj vzhľadom na nepomerne slabšie napojenie mesta Kežmarok na oblasť Vysokých Tatier verejnou dopravou nie je plne využitý potenciál tohto mesta poskytovať zázemie turistickému ruchu.

Napojenie jadrového územia na región Liptova a západné Tatry prakticky neexistuje. Na Štrbské Pleso zachádzajú iba 3 spoje z Liptovského Mikuláša cez Podbanské cez víkendy iba počas letných prázdnin. Počas pracovného dňa medzi Štrbským Plesom a Podbanským žiadne spoje nepremávajú, a to ani v letnej turistickej sezóne, mimo letné prázdniny spojenie neexistuje vôbec, čo sťažuje prístup turistom z oblasti najväčších turistických stredísk Vysokých Tatier k Tichej a Kôprovej doline. Tento nedostatok je prirodzene kompenzovaný automobilovou dopravou.

Linky prímestskej autobusovej dopravy sú taktiež zobrazené schematicky na nasledujúcom obrázku, kde je zvýraznené jadrové a vstupné územie regiónu Vysoké Tatry.


Obrázok 28 Linky prímestskej autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry (jadrové a vstupné územie)

9.3.5.4.2 Medzinárodné linky

Územím regiónu Vysoké Tatry premávajú aj medzinárodné autobusové linky. Nižšie je uvedený zoznam medzinárodných liniek s informáciami o dopravcoch a počte spojov počas pracovného dňa a víkend. Pri počte je v zátvorke uvedený počet spojov na tej časti trasy linky, ktorá je tiež uvedená v zátvorke. V tabuľke sú zvyčajne linky zachádzajúce do jadrového územia regiónu Vysoké Tatry.

Tabuľka 88 Linky prímestskej autobusovej dopravy ostatných dopravcov

Linka	Dopravca	Trasa	Počet párov spojov	
			p. d.	víkend
(N)986	FlixBus	Warszawa – Kraków – Podspády – Ždiar – Tatranská Lomnica – S. Smokovec – Poprad – Prešov – Košice – Miskolc – Budapest	2	2
1363	FlixBus	Wrocław – Katowice – Kraków – Zakopane – Tatranská Javorina – Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Poprad	1	1
000217	A-EXPRESS	Plzeň – Praha – Brno – Poprad – Spišská N. Ves – Levoča – Prešov – Vranov n. Topľou – Michalovce – Humenné – Snina	1	1
102516	CK DAKA	Bratislava – Nitra – Banská Bystrica – Podbrezová – Poprad – Prešov (– Bardejov)	2 (1)	2 (1)
802855	INTERBUS	Košice – Prešov – Levoča – Poprad – Žilina – Bratislava – Wien – München – Stuttgart – Frankfurt am Main – Düsseldorf	2 páry / týždeň	
511905	VO-Trans EU	Praha – Brno – Žilina – Poprad – Prešov – Užhorod – Chust – Tjačiv	3 páry / týždeň	
502908	REGABUS	Rachiv – Mukačevo – Užhorod – Poprad – Žilina – Brno – Praha	2 páry / týždeň	
?	STRAMA	Poprad – Starý Smokovec – Ždiar – Jurgów – Bukowina Tatrzanska – Zakopane	v r. 2022/2023 nepremáva	

9.3.5.5 Dopyt v prímestskej autobusovej doprave

9.3.5.5.1 Významné vzťahy v PAD

Analýza dopytu v prímestskej autobusovej doprave v regióne Vysoké Tatry je vytvorená z dát poskytnutých dopravcom SAD Poprad za 16. (apríl). a 31. (august) týždeň roka 2022. Analýza je vykonaná z liniek premávajúcich v jadrovom území regiónu Vysoké Tatry. Analýza je spracovaná z uspokojeného dopytu po prímestskej autobusovej doprave, ktorý vychádza z reálnej ponuky spojov. Pre komplexný obraz o dopyte po cestách je potrebné porovnanie s dopytom uspokojovaným železničnou a individuálnou automobilovou dopravou. Relácie so zaznamenanými silnými intenzitami IAD môžu implikovať potenciál na zlepšenie ponuky spojov verejnej dopravy a potenciál zmeny rozdelenia prepravnej práce viac v prospech železničnej a autobusovej dopravy. Všeobecný dopyt po mobilite v území je rozobraný v kapitole 9.1.

Na základe dát od dopravcu SAD Poprad je možné popísať najsilnejšie dopravné vzťahy jednotlivých centier v jadrovom území vyjadrené denným počtom dochádzajúcich a odchádzajúcich cestujúcich v pracovný deň, sobotu a nedeľu. Sú zanalyzované vzťahy lokalít Štrbské Pleso, Vyšné Hágy, Tatranská Polianka, Starý a Nový Smokovec, Tatranská Lomnica, Biela Voda, Ždiar a Tatranská Javorina. Pre komplexný obrázok je porovnaný dopyt mimo turistickej sezóny (apríl) s dopytom počas vrcholu turistickej sezóny (august). Dáta počtami cestujúcich sú spracované podrobne v tabuľke 89 nižšie:

- **ľavá časť** tabuľky popisuje počet cestujúcich z ANALYZOVANEJ LOKALITY do ZVÝŠKU ÚZEMIA
- **pravá časť** tabuľky popisuje počet cestujúcich zo ZVÝŠKU ÚZEMIA do ANALYZOVANEJ LOKALITY

Tabuľka 89 Počet cestujúcich v PAD na jednotlivých reláciách v apríli a v auguste

Z	do lokality	Apríl			August			
		osôb / 24h			osôb / 24h			
		PD	So	Ne	PD	So	Ne	
Štrbské Pleso	Lendak	0	0	0	0	0	0	
	Lučivná	1	3	1	2	3	2	
	Mengusovce	0	0	0	1	0	0	
	Nová Polianka	0	0	0	2	0	1	
	Poprad	12	10	12	23	16	14	
	S. a N. Smokovec	0	3	2	26	10	9	
	Svit	8	5	7	9	6	21	
	Štrba	15	29	17	46	49	26	
	Šuňava	2	6	2	3	1	3	
	Tatranská Polianka	0	0	0	1	0	1	
	Tatranská Štrba	3	21	4	18	6	6	
	Tatranské Zruby	0	1	0	0	0	0	
	Vyšné Hágy	0	0	0	7	0	3	
	Vyšné Hágy	Mengusovce	9	0	0	5	5	2
Poprad		21	9	2	16	4	2	
S. a N. Smokovec		0	1	0	2	4	1	
Svit		22	3	5	22	3	4	
Štôla		8	1	0	15	2	1	
Štrbské Pleso		0	0	0	0	0	0	
Tatranská Polianka		Batizovce	1	3	1	35	2	1
	Gerlachov	1	2	0	5	0	0	
	Nová Polianka	0	0	0	0	0	0	
	Poprad	2	1	1	1	3	1	
	S. a N. Smokovec	0	0	0	1	0	4	
	Svit	2	1	1	5	4	1	
	Štrbské Pleso	0	0	0	1	0	0	
	Štrbské Pleso	Lendak	1	0	0	0	0	0
		Lučivná	1	2	0	5	1	2
		Mengusovce	0	0	0	0	0	0
Nová Polianka		0	0	0	2	0	0	
Poprad		13	16	12	23	10	15	
S. a N. Smokovec		3	3	2	39	21	14	
Svit		13	5	7	24	17	18	
Štrba		11	22	17	50	54	42	
Šuňava		3	1	4	6	5	3	
Tatranská Polianka		0	0	0	1	0	0	
Vyšné Hágy	Mengusovce	4	3	0	10	5	5	
	Poprad	11	3	3	14	3	3	
	S. a N. Smokovec	0	0	0	2	4	1	
	Svit	17	3	4	23	8	8	
	Štôla	7	0	0	18	5	2	
	Štrbské Pleso	0	0	0	7	0	3	
	Tatranská Polianka	Batizovce	0	0	0	41	0	0
Gerlachov		0	0	0	3	0	1	
Nová Polianka		0	0	0	2	0	0	
Poprad		0	1	0	0	2	1	
S. a N. Smokovec		3	0	1	1	0	3	
Svit		0	1	0	6	5	0	
Štrbské Pleso		0	0	0	1	0	1	

Z	do lokality	Apríl			August			Z lokality	do	Apríl			August		
		osôb / 24h			osôb / 24h					osôb / 24h			osôb / 24h		
		PD	So	Ne	PD	So	Ne			PD	So	Ne	PD	So	Ne
Starý a Nový Smokovec	Batizovce	0	0	0	4	0	0	Batizovce	Starý a Nový Smokovec	0	0	0	1	2	0
	Belianska jaskyňa	10	6	4	12	15	28	Belianska jaskyňa		0	5	3	8	15	16
	Biela Voda	0	1	0	4	9	23	Biela Voda		0	1	0	13	20	29
	Dolný Smokovec	1	0	0	1	0	0	Dolný Smokovec		0	0	0	0	2	0
	Gerlachov	1	0	0	2	0	1	Gerlachov		1	0	0	0	0	0
	Huncovce	1	2	0	0	0	0	Huncovce		1	0	1	3	2	0
	Kežmarok	5	4	4	4	2	2	Kežmarok		24	4	5	4	8	1
	Kežmarské Žľaby	0	0	0	17	5	3	Kežmarské Žľaby		0	0	0	20	10	3
	Lendak	16	9	7	21	18	17	Lendak		33	5	11	39	21	20
	Nová Lesná	0	1	1	0	1	2	Nová Lesná		4	0	2	12	7	4
	Nová Polianka	0	0	0	0	0	1	Nová Polianka		1	0	1	2	0	1
	Poprad	44	18	8	33	27	19	Poprad		49	21	12	44	34	26
	Stará Lesná	2	1	0	14	6	3	Stará Lesná		4	2	2	14	8	12
	Svit	6	0	0	7	1	1	Svit		4	1	0	1	1	1
	Štrbské Pleso	3	3	2	39	24	14	Štrbské Pleso		4	3	2	28	18	9
	Tatranská Javorina	1	0	0	22	13	42	Tatranská Javorina		2	2	0	21	11	11
	Tatranská Kotlina	1	0	0	8	5	0	Tatranská Kotlina		1	0	0	10	0	16
	Tatranská Lesná	1	1	0	2	0	0	Tatranská Lesná		0	0	1	5	1	0
	Tatranská Lomnica	15	10	9	51	11	21	Tatranská Lomnica		12	8	4	54	16	26
	Tatranská Polianka	3	0	1	1	0	3	Tatranská Polianka		0	0	0	1	0	4
Tatranské Matliare	1	0	1	5	1	0	Tatranské Matliare	1	0	2	7	0	3		
Tatranské Zruby	0	0	0	0	1	3	Tatranské Zruby	0	0	0	0	0	0		
Veľká Lomnica	2	4	1	5	3	3	Veľká Lomnica	2	2	0	3	8	7		
Veľký Slavkov	0	0	0	0	0	0	Veľký Slavkov	0	0	0	4	4	1		
Vyšné Hágy	0	0	0	2	4	1	Vyšné Hágy	0	0	0	2	4	1		
Ždiar	6	4	2	50	8	13	Ždiar	3	7	1	53	5	15		
Tatranská Lomnica	Belianska jaskyňa	10	6	4	19	14	15	Belianska jaskyňa	Tatranská Lomnica	4	9	2	31	31	22
	Biela Voda	0	1	0	39	13	3	Biela Voda		1	1	4	29	17	9
	Dolný Smokovec	1	0	0	0	2	2	Dolný Smokovec		0	0	0	0	0	0
	Horný Smokovec	0	0	1	0	0	0	Horný Smokovec		1	0	0	0	1	3
	Huncovce	13	0	1	7	3	5	Huncovce		13	1	0	8	1	12
	Kežmarok	38	17	11	44	29	35	Kežmarok		56	20	9	62	29	22
	Kežmarské Žľaby	0	1	0	7	2	19	Kežmarské Žľaby		0	0	0	0	1	7
	Lendak	19	10	9	18	32	20	Lendak		23	13	8	35	38	21
	Nová Lesná	0	0	0	1	0	0	Nová Lesná		1	0	3	2	4	1
	Poprad	79	74	36	73	53	35	Poprad		106	88	33	85	43	37
	Stará Lesná	48	20	6	20	18	21	Stará Lesná		47	6	11	25	29	23
	Starý Smokovec	9	9	3	54	16	32	Starý Smokovec		15	11	9	51	15	24
	Tatranská Javorina	2	2	0	36	5	7	Tatranská Javorina		1	0	1	16	5	0
	Tatranská Kotlina	2	1	1	4	6	1	Tatranská Kotlina		9	1	0	7	7	5
	Tatranská Lesná	1	2	0	3	0	1	Tatranská Lesná		1	0	1	1	0	0
Tatranské Matliare	6	1	1	2	1	2	Tatranské Matliare	12	1	0	4	2	0		
Veľká Lomnica	22	11	2	24	6	10	Veľká Lomnica	15	4	2	21	11	9		
Veľký Slavkov	1	0	0	0	0	0	Veľký Slavkov	0	0	0	3	1	2		
Ždiar	13	13	2	54	22	21	Ždiar	13	11	11	33	10	16		
Biela Voda	Belianska jaskyňa	0	0	1	5	3	0	Belianska jaskyňa	Biela Voda	0	0	1	0	2	3
	Dolný Smokovec	0	0	0	0	0	0	Dolný Smokovec		0	0	0	1	0	0
	Horný Smokovec	0	0	0	2	0	4	Horný Smokovec		0	0	0	2	2	0
	Lendak	0	0	0	0	0	0	Lendak		0	0	0	7	0	0
	Nová Lesná	0	0	0	0	0	0	Nová Lesná		0	0	0	4	2	6
	Poprad	3	5	0	29	4	14	Poprad		6	0	0	27	5	6
	Stará Lesná	0	0	0	0	0	4	Stará Lesná		0	0	0	0	0	0
	Starý Smokovec	0	1	0	13	20	29	Starý Smokovec		3	1	0	4	9	23
	Tatranská Javorina	0	0	0	6	9	0	Tatranská Javorina		0	0	0	1	4	0

Z	do lokality	Apríl			August			
		osôb / 24h			osôb / 24h			
		PD	So	Ne	PD	So	Ne	
	Tatranská Kotlina	0	0	0	9	4	0	
	Tatranská Lesná	0	0	0	0	1	0	
	Tatranská Lomnica	1	1	4	29	17	9	
	Ždiar	0	0	0	18	8	14	
Ždiar	Belianska jaskyňa	1	6	0	12	23	20	
	Biela Voda	0	0	0	10	5	2	
	Horný Smokovec	1	0	0	1	0	1	
	Kežmarok	9	0	0	2	0	0	
	Kežmarské Žľaby	1	1	0	0	1	2	
	Nová Lesná	0	0	0	0	0	0	
	Poprad	36	20	25	70	64	42	
	Spišská Belá	2	0	0	0	0	0	
	Stará Lesná	4	0	0	0	0	0	
	Starý Smokovec	3	7	1	53	5	15	
	Tatranská Javorina	10	2	2	13	13	10	
	Tatranská Kotlina	0	0	0	10	3	0	
	Tatranská Lesná	0	0	0	0	0	0	
	Tatranská Lomnica	13	11	11	33	13	16	
	Tatranské Matliare	1	0	0	0	3	0	
	Ždiar – zvyšné zast.	13	0	0	23	13	6	
Tatranská Javorina	Belianska jaskyňa	1	0	0	3	1	0	
	Biela Voda	0	0	0	1	4	0	
	Kežmarské Žľaby	0	0	1	0	1	0	
	Nová Lesná	0	0	0	0	0	0	
	Poprad	8	4	15	18	16	10	
	Stará Lesná	0	0	0	0	0	0	
	Starý Smokovec	2	2	0	21	11	11	
	Tatranská Kotlina	2	0	0	2	1	1	
	Tatranská Lesná	0	0	0	0	0	0	
	Tatranská Lomnica	1	0	1	16	5	0	
	Ždiar	12	3	1	21	15	5	
	Ždiar	Belianska jaskyňa	1	4	0	25	23	12
		Biela Voda	0	0	0	18	8	14
		Horný Smokovec	1	0	0	1	0	0
Kežmarok		4	0	0	2	0	0	
Kežmarské Žľaby		1	0	0	2	0	4	
Nová Lesná		0	0	0	0	3	0	
Poprad		42	17	13	91	52	51	
Spišská Belá		1	0	0	0	0	0	
Stará Lesná		0	0	4	0	0	0	
Starý Smokovec		6	4	2	50	8	13	
Tatranská Javorina		12	3	1	21	15	18	
Tatranská Kotlina		0	0	4	10	6	5	
Tatranská Lesná		0	0	0	2	3	0	
Tatranská Lomnica		13	13	2	54	22	21	
Tatranské Matliare	1	0	0	0	1	0		
Ždiar – zvyšné zast.	13	0	0	23	13	6		
Tatranská Javorina	Belianska jaskyňa	0	0	0	6	1	2	
	Biela Voda	0	0	0	6	9	0	
	Kežmarské Žľaby	0	0	0	0	0	0	
	Nová Lesná	0	0	0	3	0	0	
	Poprad	6	3	4	28	9	10	
	Stará Lesná	0	0	0	0	0	4	
	Starý Smokovec	1	0	0	24	13	61	
	Tatranská Kotlina	1	0	0	3	6	0	
	Tatranská Lesná	0	0	0	0	1	2	
	Tatranská Lomnica	2	2	0	36	5	7	
	Ždiar	9	2	2	13	13	10	

Na základe dát v uvedenej tabuľke možno podľa počtu prepravených cestujúcich spracovať prehľad najvýznamnejších relácií pre jednotlivé lokality. Ďalej je možné na základe dát o dopyte po doprave na železnici porovnať rozdelenie prepravnej práce medzi regionálnymi autobusmi a vlakmi:

Štrbské Pleso

- najvýznamnejšou je relácia so Štrbou a čiastočne aj s Popradom a Tatranskou Štrbou
- celodenné hodnoty cestujúcich sú pomerne nízke, veľká časť dopytu je uspokojovaná železničnou dopravou
- v turistickej sezóne je dopyt cestujúcich dvoj- až trojnásobný oproti obdobiu mimo sezóny, a to tak v pracovný deň, ako aj cez víkend
- porovnanie počtu cestujúcich autobusy PAD vs. železnica (prac. deň august) na úseku:
 - Tatranská Štrba – Štrbské Pleso: PAD 4 %, železnice 96 %
 - Poprad – Štrbské Pleso: PAD 3 %, železnice 97 %

Vyšné Hágy

- najvýznamnejšou je relácia so Svitom a s Popradom, existuje tiež relatívne významná väzba na Mengusovce a Štôlu

- celodenné hodnoty cestujúcich sú pomerne nízke, do Svitú a Popradu cestovalo po cca 20 osôb, do zvyšných sídel išlo o jednotky cestujúcich
- dopyt sa v turistickej sezóne výrazne nelíši s výnimkou relácie Vyšné Hágy – Štôla, keď bol v pracovný deň dvojnásobný, na relácii do Popradu je dokonca nižší, než mimo sezóny
- drvivá väčšina dopytu po cestách verejnou dopravou v smere na Poprad a Štrbské Pleso je uspokojovaná železničnou dopravou

Tatranská Polianka

- neboli zaznamenané významné relácie, jednotky cestujúcich boli zaznamenané na relácii so Svitom a Popradom
- celodenné hodnoty cestujúcich, ktorí by do alebo z Tatranskej Polianky cestovali regionálnymi autobusmi sú minimálne
- pozoruhodný je nárast počtu cestujúcich na relácii s Batizovcami v pracovný deň turistickej sezóny – zatiaľ čo mimo sezóny, ale aj cez víkend v sezóne boli zaznamenaní 0-3 cestujúci, v pracovný deň turistickej sezóny sa objavuje záznam 76 cestujúcich, to môže súvisieť s náhodným extrémom dopytu pravdepodobne v súvislosti s pobytom väčšej skupiny turistov v Batizovciach
- drvivá väčšina dopytu po cestách verejnou dopravou v smere na Poprad a Štrbské Pleso je uspokojovaná železničnou dopravou

Starý a Nový Smokovec

- celoročne najvýznamnejšími sú relácie s Popradom a Lendakom a čiastočne aj s Tatranskou Lomnicou
- v turistickej sezóne badať výrazný nárast dopytu cestujúcich (v niektorých prípadoch ide o dopyt z nuly v porovnaní s obdobím mimo sezóny) na reláciách s Belianskou jaskyňou, Štrbským Plesom, Ždiarom, Kežmarskými Žľabmi, Bielou Vodou, Starou Lesnou, Tatranskou Javorinou a Tatranskými Matliarmi
- na reláciách so sídlami prepojenými aj železnicou (Poprad, Tatranská Lomnica, Štrbské Pleso) sú zaznamenané relatívne nízke počty cestujúcich v autobusoch – zvyčajne ide iba o zlomok, väčšinu dopytu uspokojuje železničná doprava a prímestské autobusy sú iba doplnkom, porovnanie počtu cestujúcich autobusy PAD vs. železnica (prac. deň august) na úsekoch:
 - Starý Smokovec – Štrbské Pleso: PAD 2 %, železnice 98 %
 - Starý Smokovec – Poprad: PAD 2 %, železnice 98 %
 - Starý Smokovec – Tatranská Lomnica: PAD 3 %, železnice 97 % (viac ako polovica autobusových spojov je v súbehu s vlakmi)
- celkový počet cestujúcich je však pomerne nízky aj na reláciách so železnicou neobsluhovanými lokalitami ako napríklad Ždiar – max. denný počet cestujúcich na relácii Starý Smokovec – Ždiar predstavoval v turistickej sezóne 53 osôb

Tatranská Lomnica

- celoročne najvýznamnejšími sú relácie s Popradom, Kežmarkom, Starou Lesnou, Veľkou Lomnicou a Lendakom
- v turistickej sezóne badať výrazný nárast dopytu cestujúcich na reláciách so Ždiarom, Tatranskou Javorinou, Bielou Vodou, Starým Smokovcom a Belianskou jaskyňou
- porovnanie počtu cestujúcich autobusy PAD vs. železnica (prac. deň august):
 - Tatranská Lomnica – Starý Smokovec: PAD 3 %, železnice 97 %
 - Tatranská Lomnica – Veľká Lomnica (Studený Potok): PAD 20 %, železnice 80 %

Biela Voda

- mimo turistickej sezóny neboli zaznamenané žiadne významné relácie, jednotky cestujúcich boli zaznamenané na relácii s Popradom, Starým Smokovcom, Tatranskou Lomnicou a Belianskou jaskyňou (v niektorých prípadoch však išlo iba o prepravu jediného cestujúceho)
- v letnej turistickej sezóne výrazne narastá dopyt na reláciách s Tatranskou Lomnicou (70 cestujúcich v sezóne vs. 2 cestujúci mimo sezóny), Popradom (60 vs. 9 cestujúcich) a Starým Smokovcom (50 vs. 1 cestujúci) – zvýšený dopyt súvisí s nástupným miestom na jeden z najvyhľadávanejších tatranských turistických chodníkov ku Zelenému plesu
- badať tiež zvýšený dopyt po jednosmerných cestách na reláciách s Tatranskou Javorinou a Tatranskou Kotlinou – dopyt môže súvisieť s turistikou v lokalite Javorovej doliny, Kopského sedla a chaty Plesnivec, keď turisti relatívne dlhú trasu prejdú pešo a na spätnú cestu k ubytovaniu použijú prímestskú autobusovú dopravu (resp. opačne)

Ždiar

- celoročne najvýznamnejšou je relácia s Popradom, Tatranskou Lomnicou a Tatranskou Javorinou, relatívne významný je aj dopyt medzi zastávkami v rámci obce Ždiar, ktorý je daný územnou štruktúrou sídla (obec je dlhá viac ako 5 km)
- v letnej turistickej sezóne výrazne narastá dopyt na reláciách so Starým Smokovcom a Belianskou jaskyňou, ale významne sa tiež zvyšujú intenzity cestujúcich na reláciách s celoročne významným dopytom

Tatranská Javorina

- celoročne najvýznamnejšia je relácia so Ždiarom a Popradom
- badať tiež dopyt na reláciách so Starým Smokovcom, Tatranskou Kotlinou a Tatranskou Lomnicou, mimo sezóny však ide iba o jednotky cestujúcich
- v letnej turistickej sezóne narastá dopyt na relácii so Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou, čiastočne s Belianskou jaskyňou a zvyšuje sa intenzita cestujúcich na relácií s Popradom

Všeobecné závery:

- najsilnejšie relácie sídel jadrového územia boli zaznamenané so spádovými centrami podhoria, najmä s Popradom, ale taktiež s Kežmarkom, Svitom a čiastočne aj s Tatranskou Štrbou, ktorá je však skôr prestupom na diaľkovú dopravu, než cieľom
- v koridoroch, kde je PAD vedená súbežne so železničnými traťami TEŽ a OŽ, vykonávajú vlaky 97-98 % prepravnej práce vo verejnej doprave, PAD vykoná iba okolo 2-3 %
- významné relácie podľa smerovania cestujúcich z analýzy celkového dopytu sú zväčša rovnaké, menia sa iba intenzity, ktoré sú v turistickej sezóne miestami niekoľkonásobne vyššie
- sú zaznamenané lokality, kde je dopyt po PAD mimo sezónu prakticky nulový a výrazne narastá iba v letnej turistickej sezóne (Biela Voda, Kežmarské Žľaby, Belianska jaskyňa apod.)
- z analýzy dopytu po službách PAD nie je možné odvodiť potenciál po obsluhu dnes neobslužených lokalít (ten je možné čiastočne odvodiť z intenzít IAD), možno však konštatovať, že v súčasnosti chýba akékoľvek spojenie verejnou dopravou smerom na západ od Štrbského Plesa na Podbanské, hoci to je formálne súčasťou mesta Vysoké Tatry, a teda aj jadrového územia

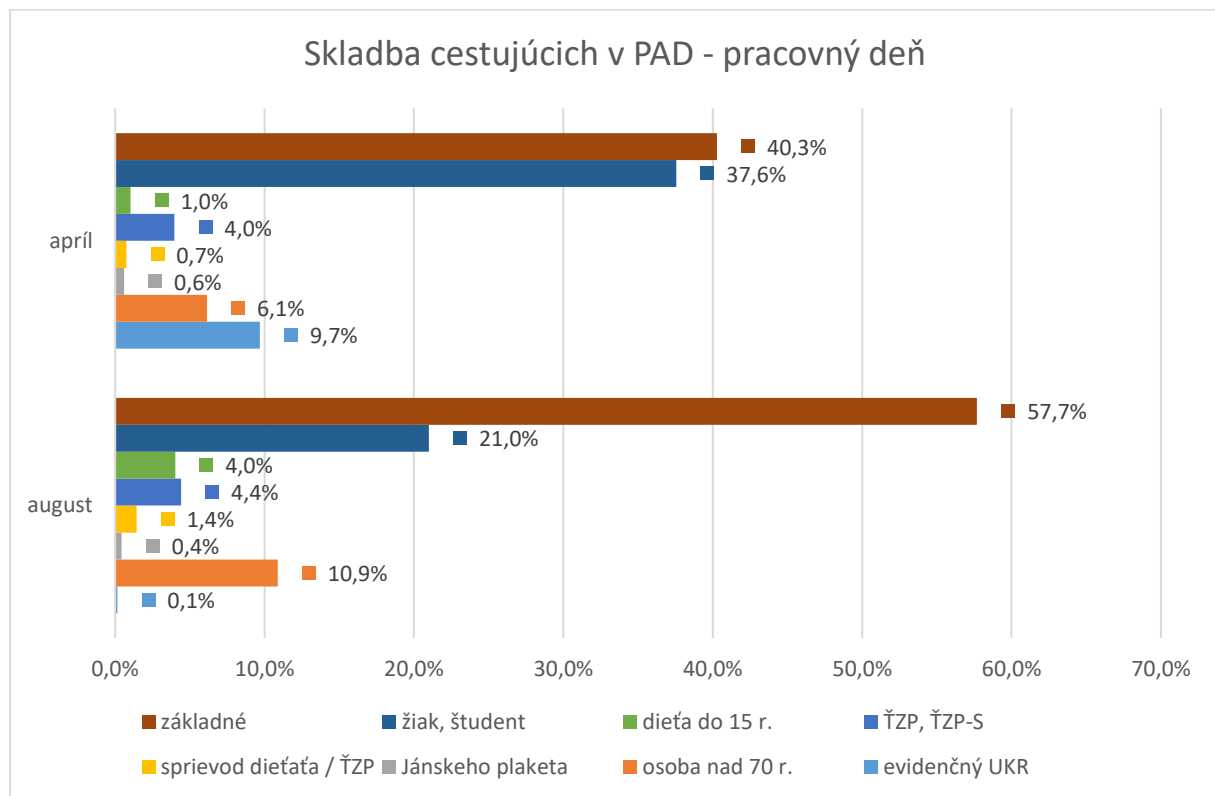
9.3.5.5.2 Skladba cestujúcich

Prehľad skladby cestujúcich je vytvorený pre pracovný deň z dát o počte prepravených cestujúcich a typoch zakúpeného cestovného. Pre potreby analýzy je porovnaná skladba cestujúcich v prímestskej doprave v pracovný deň mimo turistickej sezóny (apríl) a počas turistickej sezóny (august).

V apríli bolo v linkách SAD Poprad premávajúcich v jadrovom území prepravených cca 3 900 osôb.

V auguste bolo v linkách SAD Poprad premávajúcich v jadrovom území prepravených cca 4 100 osôb.

Skladba cestujúcich podľa typu zakúpeného cestovného je zobrazená v nasledujúcom grafe:



Graf 75 Skladba cestujúcich na linkách PAD v jadrovom území

Z grafu vyplývajú nasledujúce zistenia:

- najväčšiu skupinu cestujúcich tvoria dospelé osoby so základným cestovným a žiaci/študenti, podľa očakávania je podiel žiakov a študentov takmer dvakrát vyšší v apríli, než v auguste vzhľadom na letné prázdniny
- zatiaľ čo v apríli predstavovali osoby so základným cestovným podiel cca 40 %, v auguste to bolo takmer 58 %, čo súvisí jednak s nižším podielom ostatných skupín (najmä žiakov/študentov) a jednak so zvýšeným cestovným ruchom v letnej sezóne.
- osoby nad 70 rokov predstavovali podiel 6 % (apríl) a 11 % (august)
- v letnej sezóne je taktiež zaznamenaný vyšší podiel detí do 15 r., čo taktiež súvisí so zvýšeným cestovným ruchom
- ostatné skupiny predstavujú cca 1 % cestujúcich
- v apríli 2022 predstavovali významnú skupinu cestujúcich ukrajinskí vojnoví utečenci s podielom takmer 10 % cestujúcich, v auguste tvorili len 0,1 % cestujúcich

9.3.5.6 Analýza návrhov PDO PSK pre región Vysoké Tatry

Železničná doprava je podľa PDO PSK nosná pre tieto obce regiónu Vysoké Tatry:

- Vysoké Tatry
- Tatranská Štrba (zahŕňa zrejme aj Štrbské Pleso)
- Poprad a Kežmarok

Pre Ždiar a Tatranskú Javorinu je nosná prímestská autobusová doprava.

Ako expresné a obslužné nosné linky železničnej dopavy PDO PSK stanovuje:

- R10/S 10 Košice – Poprad-Tatry – Štrba – R takt 60/120 min., S takt 60 min.
- S80 Svit – Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Krynica (PL) – takt 30 (Svit – Spišská Belá)/60 min.
- S81 (Poprad-Tatry –) Studený Potok – Tatranská Lomnica takt 60 min zahustený v špičke
- S90 Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso, takt 60 min.
- S91 (Poprad-Tatry –) Starý Smokovec – Tatranská Lomnica, takt 60 min.
- S95 (Poprad-Tatry –) Štrbské Pleso – Štrba , takt 60 min.

Pre vedenie vlakov podľa PUM PSK budú potrebné infraštruktúrne opatrenia na úsekoch

- Spišská Belá – Poprad-Tatry
- Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica
- Poprad-Tatry – Štrbské Pleso vrátane výhybne Štôla pre variant 1
- Starý Smokovec – Tatranská Lomnica vrátane výhybne v polovici medzistaničného úseku pre variant 1

Návrh vedenia vlakových liniek v PDO PSK nie sú v súlade s PDO pre železničnú osobnú dopravu, rozdiely sú tieto:

- PDO PSK navrhuje v zhode s PUM PSK taktovú dopravu v krátkom takte v úsek Svit – Spišská Belá s nadväznými vlakmi Studený Potok – Tatranská Lomnica, železničný PDO navrhuje priame vlaky so Svitom a Popradom do Kežmarku a Starej Ľubovne a tiež z Popradu do Tatranskej Lomnice (v turistickej sezóne a cez víkendy)
- PDO PSK navrhuje vo variante 0 interval na OŽ a TEŽ 60 min, vo variante 1 v špičke 30 minút, železničné PDO navrhuje v turistickej sezóne interval 30 min.

Ako linky prímestskej autobusovej dopavy sú v PDO PSK navrhnuté v regióne Vysoké Tatry:

Obslužné linky

- 4 Starý Smokovec – Mlynica – Poprad – Svit – Mengusovce – Štrbské Pleso
- 5 Svit – Batizovce – Tatranská Polianka
- 6 Šuňava – Štrba – Štrbské Pleso – Liptovský Mikuláš
- 7 Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Lendak / (Bachledova dolina)
- 8 Poprad – Kežmarok – Spišská Belá – Slovenská Ves – Lendak (– Tatranská Kotlina)
- 16 Poprad – Starý Smokovec – Ždiar – Tatranská Javorina (–Zakopane)
- 19 Kežmarok – Vrbov – Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica

Expresná / nosná linka

- 54 Starý Smokovec – Poprad – Levoča – Prešov

Bez úplnej náhrady boli v PDO PSK navrhnuté na zrušenie dnešné linky:

- 703408 Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Kežmarok – Spišská Belá – Lendak

- 703412 Ždiar – Lendak – Spišská Belá

Pre návrh linkového vedenia v PDO PSK boli k dispozícii návrhy linkového vedenia z PUM PSK do roku 2030 aj 2050, ktoré navrhovali linky s taktovou dopravou:

Medzi centrami

- 198 Poprad – Kežmarok – Spišská Belá – Slovenská Ves – Lendak – Ždiar – Tatranská Javorina – Zakopane – iba 2 spoje za deň (nie je v PDO)
- 199 Poprad – Starý Smokovec – Ždiar – Biatka Tarzaňska (linka 16 v PDO, vedená ale do Tatranskej Javoriny a Zakopaného)

Zvoz do Popradu

- 112 Starý Smokovec – Veľký Slavkov – Poprad (podobná časť linky 4 PDO)

Zvoz do Kežmarku

- 120 Starý Smokovec – Veľká Lomnica – Kežmarok (nie je v PDO)

Zvoz do Svitú

- 142 Štrbské Pleso – Tatranská Štrba – Svit (časť linky 6 PDO)
- 143 Vyšné Hágy – Mengusovce – Svit (časť linky 4 PDO)
- 144 Tatranská Polianka – Batizovce – Svit (linka 5 PDO)

Zvoz do Spišskej Belej

- 151 Tatranská Javorina – Ždiar – Lendak – Slovenská Ves – Spišská Belá + 152 Tatranská Javorina – Šarpanec – Spišská Belá (v PDO dve linky 16 a 8)
- 157 Lendak – Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (časť linky 7)

Návrh PUM PSK vychádzal z trochu iných princípov:

- nadväznosť na taktovú železničnú dopravu Svit – Spišská Belá
- orientácia predovšetkým na dopravu do práce, škôl a úradov
- spojenie od Tatranskej Javoriny predovšetkým do Spišskej Belej namiesto Popradu (do Kežmarku a Popradu ďalej vlakom alebo chrbticovou autobusovou linkou Spišská Belá – Poprad)
- nie je navrhnuté prímestské spojenie z Tatranskej Javoriny do Starého Smokovca
- je navrhnuté prepojenie Lendaku aj so Ždiarom a Tatranskou Javorinou, ktoré nie je v PDO
- je navrhnuté spojenie Starý Smokovec – Kežmarok, ktoré nie je v PDO
- nie je navrhnutá expresná linka Starý Smokovec – Prešov, ale iba Poprad – Prešov

Pre návrhovú časť PUM RVT sa predpokladá vychádzať predovšetkým z PDO Slovenska a z PDO PSK s prihliadnutím k rozdielom medzi PDO Slovenska a PDO PSK a tiež s prihliadnutím k návrhom v PUM PSK, ktoré by vyšli v ústrety požiadavkám zisteným pri práci na analytickej časti a nie sú obsiahnuté v PDO PSK. Pre prímestskú autobusovú dopravu podľa PDO PSK bude potrebné opraviť hraničný most cez rieku Biela voda v Lysej Poľane.

9.3.6 Súbeh železničnej a prímestskej autobusovej dopravy

Súbehy medzi železničnou a autobusovou dopravou v oblasti Vysokých Tatier existujú, hoci je snaha o ich minimalizáciu. Je nutné podotknúť, že ide o časové súbehy, keď železničná a autobusová linka idú v rovnakom čase s potenciálom vzájomne sa oberať o cestujúcich. IDS Východ upravil v roku 2022 cestovné poriadky autobusov tak, aby k súbehom viac nedochádzalo. Frekvencie železničnej dopravy

sú celkom dobré na tratiach TEŽ aj na zubačke. Zväčša je zavedený hodinový takt, na TEŽ v turistickej sezóne skracovaný na trase Poprad – Štrbské Pleso vo vybraných obdobiach dňa na polhodinový, avšak s kratšími súpravami (ponúkaná kapacita ostáva rovnaká, je iba rozložená v čase).

Medzi vlakovými spojmi v jadrovom území premávajú na viacerých linkách spoje regionálnej autobusovej dopravy po takmer totožnej trase, výhodou je viac zastávok autobusových liniek a v prípade TEŽ a zubačky aj oveľa vyššia rýchlosť. Pozdĺž trate 185 Poprad – Plaveč potom autobusy zabezpečujú väčšinu obsluhy, vlaky premávajú iba raz za dve hodiny.

Autobusové linky dopĺňajú vlaky na železničných tratiach, ktoré nie sú zvyčajne vypravované v dostatočnom počte. Regionálna autobusová doprava tak míňa prostriedky PSK na kompenzácie strát na riešenie nedostatku železničných spojov namiesto obsluhy územia mimo železničných tratí. K súbehu dochádza medzi autobusovými linkami, ktoré po odchode z autobusovej stanice v Poprade časť trasy idú súbežne s rôznymi cieľovými stanicami.

V oblasti Vysokých Tatier boli v Pláne udržateľnej mobility PSK a Plánov dopravnej obslužnosti ako aj analýzou cestovných poriadkov 2021 – 2022 identifikované tieto hlavné súbehy:

- občasný súbeh medzi rôznymi autobusovými linkami sa objavuje v relácii **Poprad – Kežmarok**, zvyčajne je však medzi autobusmi 15 minútový interval, vlaky premávajú iba jedenkrát za dve hodiny, sú dodržiavané odstupy najbližších autobusových spojov od vlakov pri odchode z Popradu cca 15 minút;
- súbeh medzi rôznymi autobusovými linkami sa objavuje aj v relácii **Poprad – Starý Smokovec**, autobusové a električkové spoje sú vo vzájomnom preklade po 30 minútach a nie sú zvyčajne v súbehu;
- súbeh sa objavuje aj na relácii **Starý Smokovec – Štrbské Pleso**, kde premáva linka PAD 706421 v 2-hod. takte v rovnakých časoch pri odchodoch ako električka v 1-hod. takte (spoje PAD premávajú ďalej do Lendaku) – mimo letnej sezóny prepravujú autobusové spoje v priemere iba 0-2 cestujúcich (táto linka zabezpečuje na želanie obce Lendak priame spojenie zo Štrbského Plesa prejazdami autobusov na linku 706426);
- k súbehu autobusových liniek a zubačky v smere **Štrba – Štrbské pleso** nedochádza, autobusy premávajú medzi spojmi zubačky, ktorá premáva v hodinovom intervale;
- najvýraznejšie súbehy sa objavujú na relácii **Starý Smokovec – Tatranská Lomnica**, a to na linkách PAD 706425 a 706426, ktoré sú vedené po tej istej trase ako osobné vlaky na trati 184, súbehy v jednotlivých smeroch vyzerajú nasledovne:
 - **Starý Smokovec → Tatranská Lomnica**
 - TEŽ v 1-hod. intervale (odchody :00)
 - PAD 706425 v 1-hod. intervale (odchody :05)
 - PAD 706429 v 1- alebo 2-hod. intervale (odchody :08 a :28) – spoje s odchodom o :08 sú v súbehu s vlakmi, spoje s odchodom :28 dopĺňajú hodinový interval vlakov na polhodinový (nejde o súbeh)
 - **Tatranská Lomnica → Starý Smokovec**
 - TEŽ v 1-hod. intervale (odchody :36)
 - PAD 706425 v 1-hod. intervale (odchody :00) – dopĺňajú hodinový interval vlakov na polhodinový (nejde o súbeh)
 - PAD 706426 v 1-hod. intervale (odchody :35) – súbeh s vlakmi

9.3.7 Lanová doprava

Potrebám cestovného ruchu a turistickej doprave slúžia na území regiónu Vysokých Tatier taktiež aj lanové dráhy, ktoré je možné považovať za špecifický druh verejnej dopravy. Lanové dráhy sú prevádzkované na komerčné riziko, nie sú financované z verejných zdrojov. Väčšina lanových dráh bola vybudovaná od roku 1937 do roku 1989, kedy sa podporovalo využitie Vysokých Tatier pre masový turistický ruch, v ostatných rokoch šlo takmer výhradne o modernizačné projekty alebo zlepšenia infraštruktúry lyžiarskych areálov. Prípadná ďalšia výstavba vo Vysokých Tatrách a Štrbskom Plese bude musieť nutne rešpektovať záujmy ochrany prírody a kapacitné limity územia. Záujem o nové lanové dráhy môže byť v okolí Ždiaru, kde bude nutné vyvažovať záujmy ochrany prírody s podnikateľskými záujmami, i tu by však malo ísť o výnimočne chránené územie.

V tabuľke nižšie sú uvedené niektoré technické údaje o lanovkách v jadrovom území regiónu Vysoké Tatry a taktiež je tu uvedený súčasný prevádzkovateľ jednotlivých lanoviek.

Tabuľka 90 Osobné lanové dráhy na území regiónu Vysoké Tatry

Trasa	Typ	Dĺžka [m]	Kapacita [os./hod.]	Prevádzkovateľ
Starý Smokovec – Hrebienok	pozemná	2 190	1 600	TMR a.s.
Tatranská Lomnica – Štart	kabínová	1 705	900	
Tatranská Lomnica – Štart	sedačková	1 889	2 600	
Tatranská Lomnica – Buková Hora	sedačková	690	2400	
Štart – Skalnaté pleso	kabínová	2 002	2 400	
Štart – Čučoriedky	sedačková	850	2400	
Skalnaté pleso – Lomnické sedlo	sedačková	1 138	900	
Skalnaté pleso – Lomnický štít	visutá	1 868	45	
Štrbské pleso – Solisko	sedačková	2 030	1 600	
Furkota	sedačková	1122	2000	
Gondola Bachledka	kabínová	1519	1734	Bachledka SKI&SUN s.r.o.
Jezersko	sedačková	850	2400	
Tatralift Ski Centrum Strachan	sedačková	803	2400	ZORLAND, s.r.o.
Vtáčie Turne	sedačková	550	2400	Skicentrum Strednica – Ždiar a.s.

Lanové dráhy majú dopravný význam pre turistickú dopravu, prevažná časť ich kapacity je však využitá v zimnej sezóne pre zjazdové lyžovanie. Nevýhodou pre využitie pre nástupy na turistické trasy je neskorý začiatok prevádzky a nemožnosť využitia pre celodenné túry zvyčajne začínajúce v skorých ranných hodinách.

Nástupné miesta na lanovky sú významné z pohľadu potreby ich obsluhy verejnou dopravou, dnes je väčšina údolných staníc mimo bezprostrednú dostupnosť od železničných a autobusových staníc, čo vyvoláva potrebu rozsiahlych parkovísk a množstvo ciest osobnými automobilmami.

V regióne Vysoké Tatry boli v minulosti diskutované zámery na nové lanové dráhy s turistickým aj dopravným potenciálom. V minulosti boli prezentované a diskutované prepojenia od železničných staníc k lyžiarskym areálom, dlhé prepojenie Veľkej a Tatranskej Lomnice alebo diagonálne prepojenie Hrebienku zo Skalnatým plesom. Žiadny z týchto zámerov nebol podrobnejšie prerokovaný, nie je súčasťou územných plánov a v súčasnej dobe nie je známe, že by bol aktívne pripravovaný.

9.3.8 Terminály, zastávky a stanice

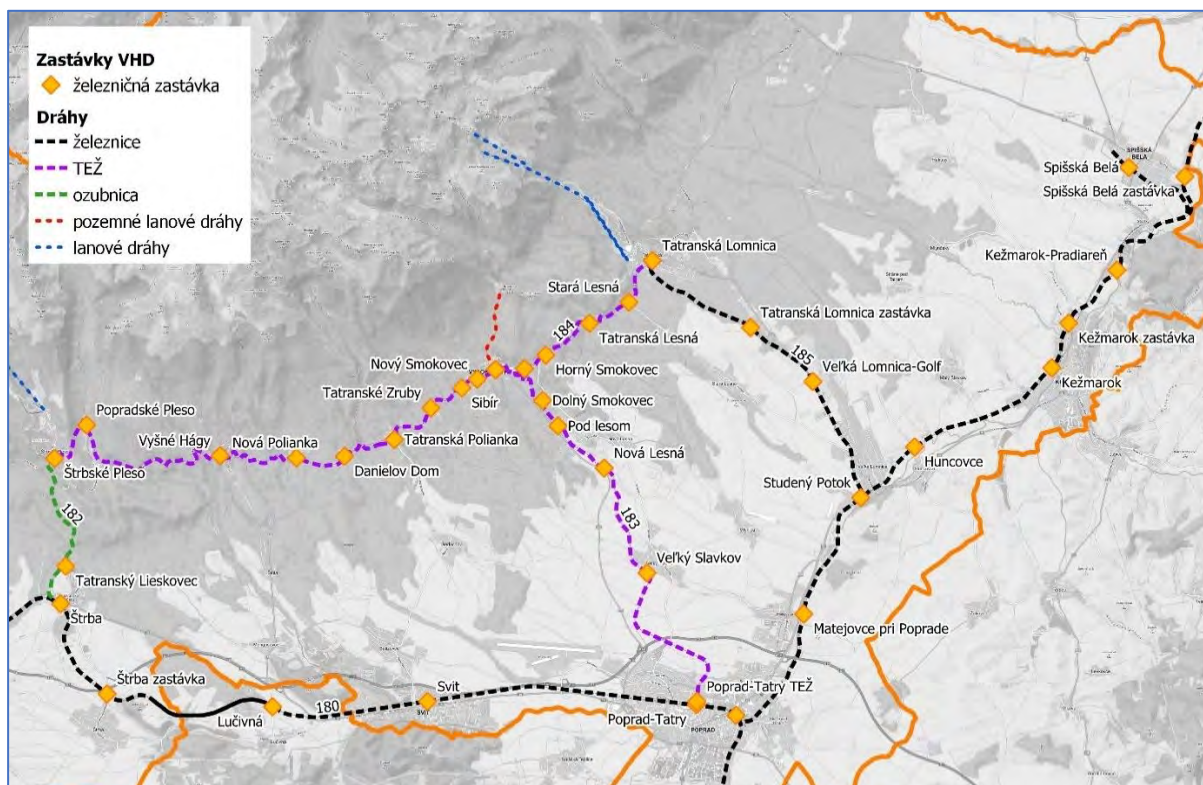
9.3.8.1 Železničné stanice a zastávky

Na jednotlivých tratiach v regióne sa nachádzajú tieto železničné stanice a zastávky:

Tabuľka 91 Železničné stanice a zastávky v regióne Vysoké Tatry

Trať	Zoznam staníc a zastávok
180	Poprad-Spišská Sobota, Poprad-Tatry, Štrba zastávka, Štrba
182	Štrba OŽ, Tatranský Lieskovec, Štrbské Pleso
183	Poprad-Tatry TEŽ, Veľký Slavkov, Nová Lesná, Pod lesom, Dolný Smokovec, Starý Smokovec, Nový Smokovec, Sibír, Tatranské Zruby, Tatranská Polianka, Danielov Dom, Nová Polianka, Vyšné Hágy, Popradské Pleso, Štrbské Pleso
184	Starý Smokovec, Pekná Vyhliadka, Horný Smokovec, Tatranská Lesná, Stará Lesná, Tatranská Lomnica
185	Poprad-Tatry, Poprad-Spišská Sobota, Matejovce pri Poprade, Studený Potok, Huncovce, Kežmarok, Kežmarok zastávka, Spišská Belá zastávka, (Spišská Belá horné nádražie)
185 odbočka	Studený Potok, Veľká Lomnica-Golf, Tatranská Lomnica zastávka, Tatranská Lomnica

Nasledujúci obrázok obsahuje prehľad železničných staníc a zastávok v regióne Vysoké Tatry:

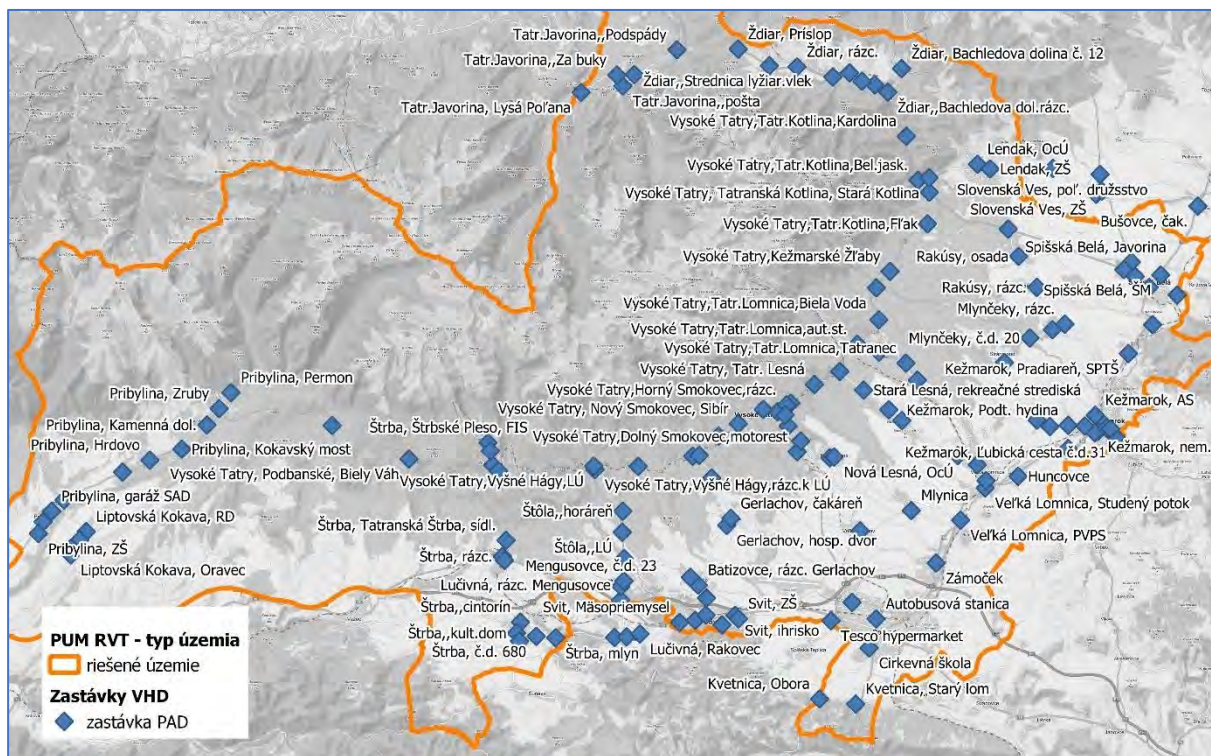


Obrázok 39 Železničné stanice a zastávky v regióne Vysoké Tatry

Podrobný popis jednotlivých staníc a zastávok na železničných tratiach v regióne vrátane počtu koľají, dĺžky nástupíšť a typu staničných zabezpečovacích zariadení je obsiahnutý v Prílohe č. 1.

9.3.8.2 Autobusové stanice a zastávky

V regióne Vysoké Tatry a jeho bezprostrednom okolí sa nachádzajú autobusové zastávky prímestskej autobusovej dopravy na území jednotlivých obcí a miest. Schematicky ich zobrazuje obrázok nižšie:



Obrázok 40 Zastávky prímestskej autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry

V jadrovom území sa nachádza 50 zastávok PAD, vo vstupnom území sa nachádza 88 zastávok PAD.

9.3.8.3 Prestupné uzly

Prírodné prestupné väzby v riešenom a záujmovom území regiónu Vysokých Tatier v železničnej doprave sa realizujú v nasledujúcich uzloch:

Tabuľka 92 Prestupné uzly v území regiónu Vysoké Tatry

Typ väzby	Prestupné uzly
diaľková / prímestská doprava	Poprad-Tatry, Štrba
prímestská / prímestská doprava	Poprad-Tatry, Kežmarok, Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Štrba, Studený Potok/Veľká Lomnica
potenciálny prestup vlak-BUS	Svit, Spišská Belá, Tatranská Lomnica

Medzi prestupné body v regióne Vysokých Tatier patrí podľa Plánu dopravnej obslužnosti PSK aj Tatranská Javorina, Ždiar, Veľký Slavkov.

Podľa tarifnej schémy IDS Východ sú uzlové stanice, kde sa rozchádzajú alebo križia prímestské autobusové linky. Okrem hlavných terminálov, ako sú Poprad-Tatry, Kežmarok, Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Štrba, ide o prestupové body Svit, Tatranská Polianka, Veľká Lomnica, Stará Lesná, Veľký Slavkov, Tatranská Lomnica, Spišská Belá a Tatranská Kotlina.

Nie všetky prestupové miesta sú dnes vhodne riešené. Pre previazanosť liniek verejnej dopravy by pomohlo:

- lepšie prepojenie železničnej stanice Svit s autobusovými linkami,
- skrátenie prestupovej väzby medzi železničnou a autobusovou stanicou v Kežmarku,
- previazanie autobusov s vlakmi s využitím stanice Spišská Belá, horné nádražie,
- vytvorenie spoločného prestupového terminálu pre vlaky a autobusy v Tatranskej Štrbe.

9.3.8.4 Štandard vybavenia

9.3.8.4.1 Definícia štandardov

Atraktivita systému verejnej dopravy je okrem organizácie premávky a dostupnosti zastávok a staníc ovplyvnená aj vybavenosťou zastávok, staníc a terminálov. Zastávky a stanice vytvárajú podmienky na nástup, výstup, prestup, alebo čakanie cestujúcich na spoj. V závislosti od funkcie a významu konkrétnej zastávky/stanice im poskytujú primeraný štandard služieb a súvisiaci servis.

Vybavenosť zastávok, staníc a terminálov sa riadi štandardmi kvality IDS Východ. Minimálne vybavenie staníc a zastávok závisí na význame konkrétnych zastávok a staníc. Rozdelenie zastávok a staníc v rámci IDS Východ je nasledovné (frekvencie k pracovnému dňu mimo školských prázdnin):

- **kategória A** (stanica/terminál) – frekvencia nad 10 000 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória B** (stanica/terminál) – frekvencia od 3 000 do 9 999 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória C** (stanica/terminál) – frekvencia od 1 000 do 2 999 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória D** (stanica/terminál) – frekvencia do 999 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória E** (zastávka) – frekvencia 100 a viac cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória F** (zastávka) – frekvencia cestujúcich od 20 do 99 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória G** (zastávka) – frekvencia cestujúcich od 0 do 19 cestujúcich za 24 hodín.

Organizátor IDS Východ v čase spracúvania PUM RVT spracúva **Databázu zastávok IDS Východ**, ktorá každej zastávke priradí kategóriu (A-G). Pre potreby PUM RVT sú zastávky a stanice v jadrovom území regiónu Vysoké Tatry v nasledujúcich tabuľkách roztriedené do jednotlivých kategórií na základe dát o dopyte cestujúcich po službách osobnej železničnej a prímestskej autobusovej dopravy získaných od dopravcov ZSSK a SAD Poprad (Tatra Express). Pre potrebné podčiarknuť, že roztriedenie kategórií zodpovedá zistenému reálnemu stavu obrátov cestujúcich a je spracované z retrospektívnych dát. Nie je tak reflektovaný potenciál zmeny využívania zastávok a staníc pri zmene organizácie prevádzky systému verejnej dopravy, a teda potreba preradenia tej-ktorej zastávky do vyššej či nižšej kategórie.

Zastávky PAD sú roztriedené na základe dát z priemerného pracovného dňa.

Železničné zastávky a stanice v jadrovom území sú v rozpore so štandardmi kvality IDS Východ roztriedené na základe dát z víkendového dňa v mesiaci august (počas školských prázdnin), keď je využívanie železníc v Tatrách vyššie z dôvodu turistickej premávky. V rámci Prešovského kraja, ale aj v rámci Slovenska ide skôr o jedinečný prípad (štandardne je využitie železníc vyššie v pracovných dňoch), ktorý štandardy IDS Východ celkom dobre nereflektujú. Keďže ide o zastávky v turisticky vysoko atraktívnom prostredí, je potrebné vychádzať z najvyšších zaznamenaných obrátov. Pre úplnosť sú do kategorizácie zahrnuté aj zvyšné zastávky na sieti TEŽ a OŽ, hoci ležia mimo jadrového územia.

O niektorých objektoch železničných staníc a zastávok s príslušnými zastávkami PAD, kde existuje potenciál prestupu cestujúcich medzi vlakmi a autobusmi, je potrebné uvažovať ako o spoločných termináloch (kategórie A až C). Obraty cestujúcich na vlakových zastávkach a autobusových zastávkach je tu potrebné sčítať a kategóriu priradiť spoločne.

Tabuľka 93 Roztrieďenie autobusových zastávok a staníc v jadrovom území a zastávok a staníc siete TEŽ a OŽ do kategórií podľa frekvencie využitia

Kategória	Zastávky, stanice	
	železničné	autobusové
A	Poprad Štrba Starý Smokovec Štrbské Pleso	
B	Tatranská Lomnica	
C	-	
D	-	
E	Dolný Smokovec Horný Smokovec Nová Lesná Nová Polianka Nový Smokovec Pekná Vyhliadka Pod lesom Popradské Pleso Sibír Stará Lesná Tatranská Lesná Tatranská Lieskovec Tatranská Polianka Tatranské Zruby Veľký Slavkov Vyšné Hágy	-
F	Danielov Dom	Dolný Smokovec, ZŠ Stará Lesná, TEŽ Štrbské Pleso, centrálné parkovisko Tatranská Javorina, pošta Tatranská Kotlina, Belianska jaskyňa Tatranská Kotlina, Čarda Tatranské Matliare Vyšné Hágy, TEŽ / LÚ Ždiar, Odbočka Ždiar, píla Ždiar, Tatra
G	-	Dolný Smokovec, LÚ Dolný Smokovec, motorest Dolný Smokovec, ubyt.Zdr Horný Smokovec, Pekná vyhládka Horný Smokovec, rázc. Kežmarské Žľaby Nová Polianka Nový Smokovec, Sibír Podbanské, Biely Váh Podbanské, Chata kpt. Rašu Štrbské Pleso, FIS

Kategória	Zastávky, stanice	
	železničné	autobusové
		Štrbské Pleso, Nové pleso Štrbské Pleso, Patria Tatranská Javorina, hájenka Tatranská Javorina, Lysá Poľana Tatranská Javorina, Podspády Tatranská Javorina, Za buky Tatranská Kotlina, Flak Tatranská Kotlina, Kardolina Tatranská Kotlina, S. kotlina Tatranská Kotlina, Šarpanec Tatranská Lesná Tatranská Lomnica, Biela Voda Tatranská Lomnica, Eurocamp Tatranská Lomnica, Tatraneč Tatranská Lomnica, Zotavovňa 1.mája Tatranská Polianka Tatranská Polianka, TEŽ Tatranské Zruby Vyšné Hágy, rázc. LÚ Ždiar, Bachledova dolina č.12 Ždiar, dolná škola Ždiar, galéria Ždiar, Príslop Ždiar, rázc. Bachledova dolina Ždiar, Strednica

Z uvedeného rozdelenia v tabuľke vyplýva, že do **kategórie A**, najvyššej kategórie zastávok a staníc, kde je potrebné dodržať maximálne štandardy vybavenosti, patria terminály Poprad, Štrba, Štrbské Pleso a Starý Smokovec.

Do **kategórie B** patrí železničná a autobusová stanica Tatranská Lomnica. (Samotná autobusová stanica by patrila do kategórie D, avšak v kontexte významnosti lokality má zmysel uvažovať o staniciach spoločne ako o termináli).

Do **kategórie C a D** nie sú zaradené **žiadne zastávky a stanice** v území.

Do **kategórie E** patrí väčšina zvyšných zastávok Tatranských elektrických železníc.

Do **kategórie F** patrí zastávka TEŽ Danielov Dom a vybrané nácestné zastávky PAD, kde boli zaznamenané denné obraty pod 100 cestujúcich za deň.

Do **kategórie G**, kategórie s najnižším štandardom vybavenia, sú zaradené všetky zvyšné nácestné zastávky PAD.

V tabuľke nižšie je uvedený podrobný štandard vybavenia zastávok, staníc a uzlov. Štandard je prevzatý zo Štandardov kvality IDS Východ. Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry plne podporuje obsah tohto štandardu a do budúcnosti odporúča jeho postupné napĺňanie.

Tabuľka 94 Štandard vybavenia zastávok, staníc a uzlov (IDS Východ)

KATEGORIA ZASTÁVKY / STANICE		A	B	C	D	E	F	G
DENNÁ FREKVENCIA		nad 10 000 cestujúcich/deň	3 000 – 9 999 cestujúcich/deň	1 000 – 2 999 cestujúcich/deň	500 – 999 cestujúcich/deň	100 a viac cestujúcich/deň	20 – 99 cestujúcich/deň	0 – 19 cestujúcich/deň
VŠEOBECNÝ CHARAKTER		stanica/terminál	stanica/terminál	stanica/terminál	stanica/terminál	zastávka	zastávka	zastávka
PRÍJAZD A ODJAZD CESTUJÚCICH	dostupnosť pre	cyklistov	•	•	•	•	•	•
		osobný automobil	•	•	•	•	•	•
		taxi	•	•	•	•	•	•
	parkovanie bicyklov (B+R)	stojany	•	•	•	•	•	•
		úschovňa	•	•	•	•	•	•
	parkovanie automobilov	krátkodobé (K+R)	•	•	•	•	•	•
		strednodobé (P+R) a dlhodobé	•	•	•	•	•	•
			min. 30 parkovacích miest	min. 10 parkovacích miest	min. 3 parkovacie miesta	min. 1 parkovacie miesto		
			min. 100 parkovacích miest	min. 30 parkovacích miest	min. 10 parkovacích miest	min. 3 parkovacie miesta		
	MOBILITA CESTUJÚCICH	výťah na nástupište		•	•	•	•	•
schodišťový výťah		•	•	•	•	•	•	
eskalátory		•	•	•	•	•	•	
zdvíhacia plošina		•	•	•	•	•	•	
toalety pre imobilných		•	•	•	•	•	•	
		min. 1 kabína	min. 1 kabína	min. 1 kabína	min. 1 kabína			
občerstvenie s obsluhou prístupné imobilným		•	•	•	•	•	•	
parkovanie vyhradené pre zdravotne postihnutých		•	•	•	•	•	•	
		min. 5 parkovacích miest	min. 3 parkovacie miesta	min. 2 parkovacie miesta	min. 1 parkovacie miesto			
taxi prístupné imobilným		•	•	•	•	•	•	
ČAKÁKACE PLOCHY	čakáreň pre cestujúcich s deťmi		•	•	•	•	•	•
	čakáreň		•	•	•	•	•	•
			min. 30 m ²	min. 15 m ²	min. 9 m ²			
	vybavovacia hala		•	•	•	•	•	•
			min. 275 m ²	min. 180 m ²	min. 80 m ²			
	zastrešené nástupište		•	•	•	•	•	•
	prístrešok		•	•	•	•	•	•
	osvetlenie nástupišťa		•	•	•	•	•	•
	lavička		•	•	•	•	•	•
	odpadkový kôš		•	•	•	•	•	•
PRIESTORY PRE CESTUJÚCICH	predaj cestovných dokladov	pokladne-výdajčip. kariet, informácie	•	•	•	•	•	•
		intelig.automaty	•	•	•	•	•	
	batožina, úschova predmetov	úschovňa	•	•	•	•	•	
		ukladacie boxy	•	•	•	•	•	
		batožinové vozíky	•	•	•	•	•	
	straty a nálezy		•	•	•	•	•	
	označník		•	•	•	•	•	
	cestovný poriadok		•	•	•	•	•	
	plocha pre operatívne informácie		•	•	•	•	•	
	plocha (-y) pre komplexnejšie informácie		•	•	•	•	•	
elektronická informačná tabuľa (-e)		•	•	•	•	•		
akust. inf. zariadenie (AIZ)		•	•	•	•	•		
kamerový systém		•	•	•	•	•		
HYGIEN. A SOCIÁL. ZARIADENIA ZDRAVOTNÍCKE VYBAVENIE	toalety		•	•	•	•	•	
	pitná voda		•	•	•	•	•	
	sprchy		•	•	•	•	•	
	miestnosť 1. pomoci		•	•	•	•	•	
SERVIS, SLUŽBY A PREDAJ	občerstvenie	s obsluhou	•	•	•	•	•	
		automaty	•	•	•	•	•	
	bankomat		•	•	•	•	•	
	Wifi		•	•	•	•	•	
	prístup k elektrickej energii (min. cez USB)		•	•	•	•	•	
ďalšie prevádzky obchodu a služieb		•	•	•	•	•		

●	○	
povinná vybavenosť	odporúčaná vybavenosť	bez vybavenosti

9.3.8.4.2 Analýza splnenia štandardov

Pri stručnom hodnotení plnenia štandardov vybavenia terminálov, staníc a zastávok je potrebné vychádzať z predchádzajúcej tabuľky 94 a roztriedenia zastávok do jednotlivých kategórií s prihliadnutím na miestne podmienky.

Kategória A a B

Terminály Poprad, Štrba (stanica v Tatranskej Štrbe), Starý Smokovec, Štrbské Pleso a Tatranská Lomnica by mali spĺňať najvyššie požiadavky. U všetkých s výnimkou Popradu je problém s dostupnosťou pre cyklistov kvôli absencii cyklistickej infraštruktúry. Stanica v meste Poprad je prístupná cyklistickou infraštruktúrou mesta Poprad, v ostatných lokalitách nie je prakticky žiadna infraštruktúra pre cyklistov. Žiadna zo staníc nie je vybavená zázemím pre odloženie bicyklov, štandardy požadujú vybavenie stojanmi aj úschovňou. Terminály by mali zároveň disponovať kapacitami pre parkovanie automobilov K+R aj P+R. Čiastočne sú požiadavky splnené v Poprade a v Štrbe. Ak sa tieto stanice majú do budúcnosti stať multimodálnymi terminálmi pre sezónnu reguláciu vjazdu do jadrového územia, bude potrebné hľadať nové riešenia.

V okolí staníc v Starom Smokovci, Tatranskej Lomnici a na Štrbskom Plese sa nachádzajú relatívne početné parkovacie kapacity, avšak ide o návštevnícke parkovanie. Pri polohe v národnom parku sa neodporúča budovanie nových kapacít a taktiež nebude nutné striktne dodržať štandardy minimálneho počtu parkovacích miest. Pre prístupnosť pre osoby so zhoršenou schopnosťou pohybu bude vhodné doplniť kapacity pre K+R parkovanie.

Požadovaným vybavením sú tiež čakárne a vybavovacie haly s príslušným mobiliárom a službami pre cestujúcich a ďalším zázemím ako toalety, pitná voda, možnosti občerstvenia, bankomat, prístup k elektrickej energii, elektronické informačné tabule, akustické zariadenia, kamerový systém apod. Odporúča sa tiež miestnosť prvej pomoci. V uvedených ohľadoch čiastočne spĺňajú požiadavky iba stanica Poprad a Štrba. Stanice v Starom Smokovci, Tatranskej Lomnici a na Štrbskom Plese bude potrebné v súlade so štandardami kvality IDS Východ príslušne dovybaviť. Autobusové stanice Starý Smokovec, Tatranská Lomnica a Štrba zodpovedajú omnoho nižším kategóriám D a E a v súčasnosti spĺňajú iba základný štandard (označník, prístrešok, lavička, kôš). Stanice sú riešené nevhodne na veľkých asfaltových plochách bez lepšieho prístupu chodcov a cyklistov a bez pohodlnej vzájomnej prepojenosti so železnicou. Vzhľadom na relatívne vysoký počet cestujúcich a status vstupnej brány do Tatier bude potrebné vybaviť tieto stanice v súlade so štandardmi IDS Východ a s požiadavkami na moderný systém verejnej dopravy. Pokiaľ sa majú stanice zároveň stať prestupnými terminálmi, bude potrebné nielen vybavenie v súlade so štandardami, ale aj lepšie priestorové riešenie či úprava polohy v rámci sídel. Také riešenie by malo vziť zo samostatnej urbanistickej štúdie.

Kategória E

Do kategórie E patria zvyšné zastávky Tatranských elektrických železníc. Pokiaľ majú byť zastávky TEŽ v súlade so štandardmi IDS Východ, je potrebné:

- vybaviť aj zvyšné zastávky prístreškom, lavičkou, odpadkovým košom a osvetlením nástupišťa;
- vybaviť zastávky označníkmi s cestovnými poriadkami a plochou pre operatívne informácie;
- vybavenie elektronickými informačnými tabuľami, akustickým informačným zariadením a kamerovým systémom;

- zabezpečenie dostupnosti pre cyklistov, osobný automobil a taxík;
- inštalácia aspoň niekoľkých stojanov na bicykle;
- zriadenie aspoň 1-2 miest pre parkovanie P+R a 1 miesta pre K+R.

Väčšina zastávok má aspoň prístrešok s cestovným poriadkom. Na mnohých však chýbajú koše, osvetlenie, telematické zariadenia, stojany na bicykle alebo parkovisko. Plochy nástupíšť, sú zrekonštruované iba na niektorých zastávkach, kde bola modernizovaná aj výpravná budova (Štrbské Pleso, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica apod.). Väčšina medziľahlých zastávok vyžaduje rekonštrukciu nástupíšť.

Kategória F

Do kategórie F patrí jediná zastávka TEŽ Danielov Dom a vybrané zastávky PAD, kde boli zaznamenané denné obraty nad 20 cestujúcich. Pokiaľ majú byť tieto zastávky v súlade so štandardmi IDS Východ, je potrebné k základnému minimu (označník, cestovný poriadok a plocha pre operatívne informácie) doplniť nasledujúce:

- prístrešok, lavička, odpadkový kôš;
- odporúča sa osvetlenie nástupišťa;
- odporúča sa zabezpečenie dostupnosti pre cyklistov, osobný automobil a taxík;
- odporúča sa inštalácia aspoň niekoľkých stojanov na bicykle.

Toto vybavenie čiastočne nespĺňa ani zastávka TEŽ Danielov Dom ani vyššie uvedené zastávky PAD.

Kategória G

Do kategórie G patria zvyšné nácestné (prípadne počiatočné/konečné) zastávky PAD. Kategória G vyžaduje iba minimálne vybavenie – označník, cestovný poriadok a plochu pre operatívne informácie.

Toto vybavenie spĺňajú takmer všetky zastávky PAD s výnimkou zastávok Podbanské, Biely Váh a Podbanské, Chata kpt. Rašu, kde chýbajú aj označníky a cestujúci tak nemá žiadne informácie. Zastávky sú prakticky bez obsluhy.

Minimálny štandard

Okrem štandardu, ktorý uvádzajú Štandardy kvality IDS Východ, by mali všetky zastávky spĺňať požiadavku na spevnenú nástupnú plochu s bezbariérovým a bezpečným prístupom. Cestujúci by nemali vystupovať z vozidiel na krajnicu cesty bez ďalšej nadväznosti na infraštruktúru pre chodcov, chodníky. Všetky protismerné dvojice zastávok by mali byť spojené priechodom pre chodcov, aby cestujúci neboli nútení nebezpečne prebiehať cez cestu mimo vyznačených, na to určených miest.

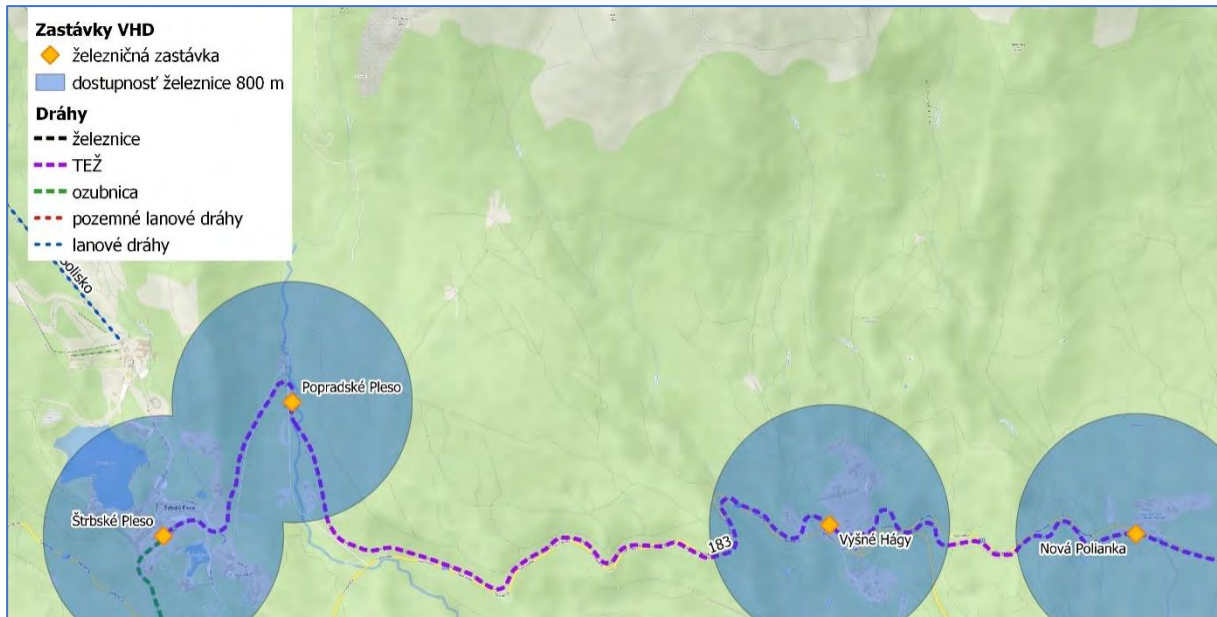
Nadväznosti

Prestupové uzly sa v regióne Vysokých Tatier nevyznačujú dobrou nadväznosťou medzi zastávkami rôznych druhov dopravy. Nebolo to ani požadované, keďže systém verejnej dopravy nebol postavený na prestupoch, cestujúci využívajú väčšinou v regionálnej jeden druh dopravy a priame linky. Prestupy sa tak obmedzujú na prestup z diaľkových vlakov regionálne vlaky a autobusy. Výnimkou sú prestupy z autobusových liniek od Svitú na TEŽ v zastávkach Vyšné Hágy a Tatranská Polianka, aj tu sú prestupové vzdialenosti cez 100 m. Integrovaný dopravný systém s jednotnou tarifou umožní oveľa viac využívať prestupy. Nový Plán dopravnej obslužnosti využíva prestupy viac predovšetkým pre obmedzovanie zbytočných súbehov. Potreba dobre vyriešených prestupových bodov tak významne narastie. Dá sa povedať, že všetky prestupové uzly medzi železničnou a autobusovou dopravou majú nie celkom dobrú až zlú nadväznosť s prestupovými vzdialenosťami v stovkách metrov.

9.3.9 Dostupnosť verejnej dopravy

9.3.9.1 Dostupnosť železničných zastávok v sídlach

Dostupnosť železničnej siete možno vyhodnotiť na základe dostupnosti staníc a zastávok na sieti. Za dobrú dostupnosť možno v jadrovom území, kde vlak predstavuje istú formu mestskej hromadnej dopravy a slúži na prepravu na menšie vzdialenosti, než klasický vlak, považovať vzdialenosť 800 m od stanice alebo zastávky, čo predstavuje približne 10 minút chôdze. Dostupnosť železničných zastávok do 800 m zobrazujú nasledujúce obrázky:



Obrázok 41 Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Štrbské Pleso, Popradské Pleso, Vyšné Háj a Nová Polianka

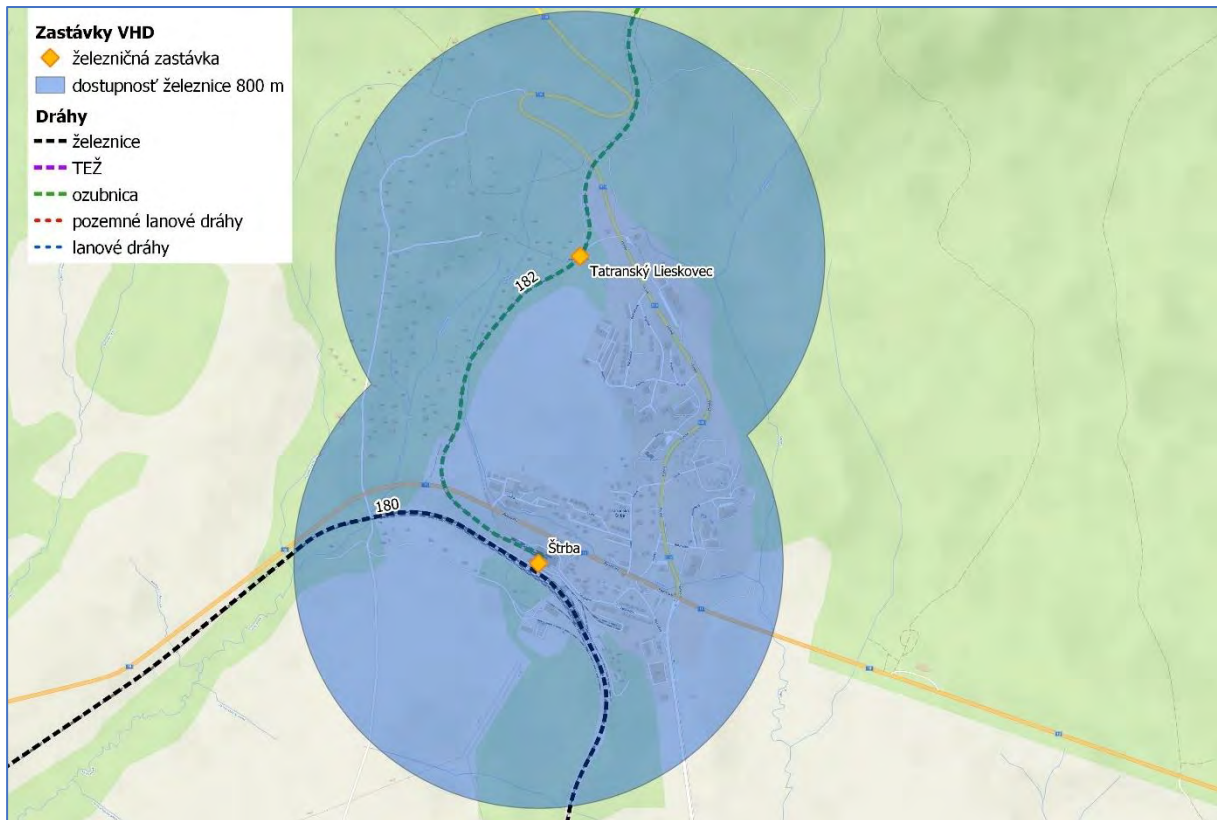


Obrázok 42 Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – centrálna časť jadrového územia a N. Lesná



Obrázok 43 Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Tat. Lesná, Stará Lesná a Tat. Lomnica

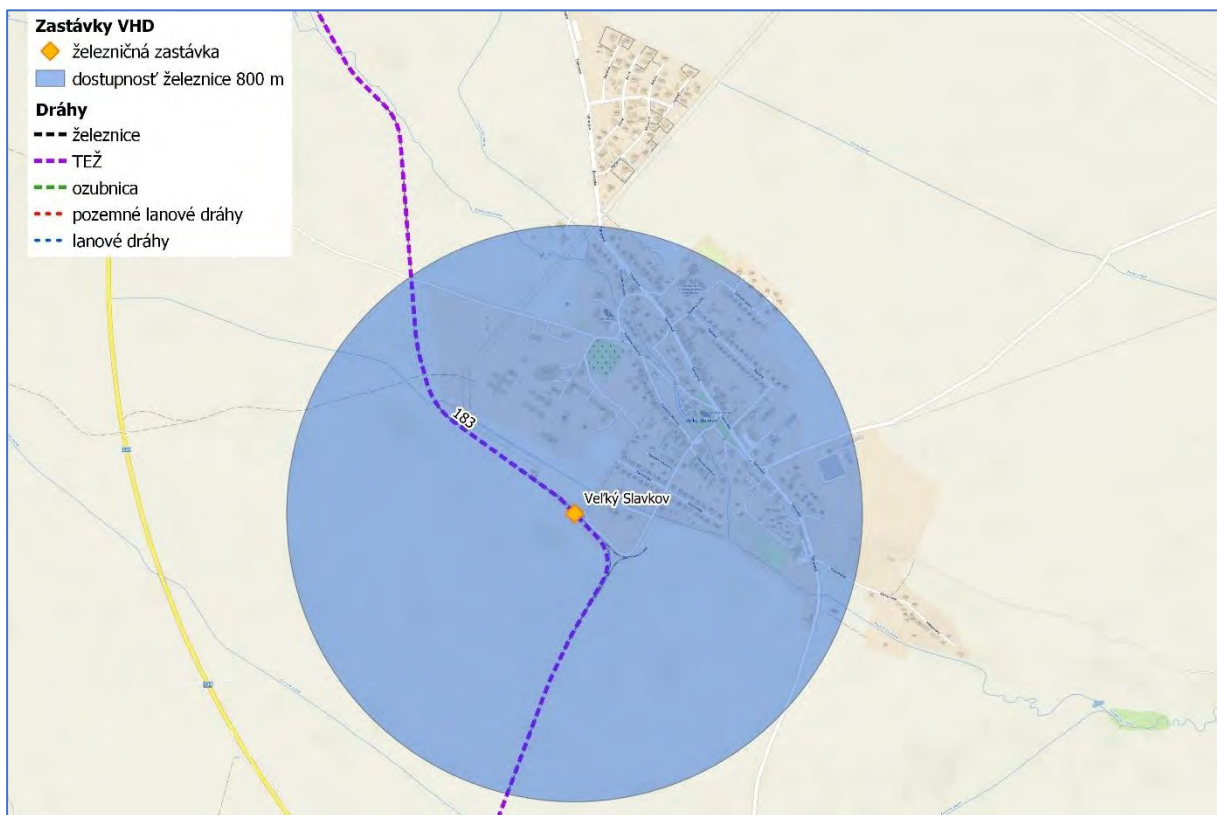
Na obrázkoch nižšie sú uvedené ďalšie lokality, kde železnica má potenciál obsluhovať sídla v území:



Obrázok 44 Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Tatranská Štrba



Obrazok 45 Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Veľká Lomnica a Huncovce



Obrazok 46 Dostupnosť železničných zastávok do 800 m – Veľký Slavkov

Z analýzy dostupnosti vyplýva, že železničná doprava je schopná obslúžiť väčšinu zástavby najmä v jadrovom území. Z hľadiska vzdialeností k zastávkam je najlepšie obslúžená centrálna časť osídlenia – Starý Smokovec a okolie. Relatívne dobre dostupná je železnica aj v Tatranskej Štrbe. Horšia dostupnosť zastávok TEŽ bola zaznamenaná najmä v lokalitách:

- športový/lyžiarsky areál na Štrbskom Plese,
- južná a juhovýchodná časť Tatranskej Lomnice,
- obec Stará Lesná,
- severný okraj Novej Lesnej,
- severný a juhovýchodný okraj Veľkého Slavkova,
- obec Veľká Lomnica (obe zastávky vo Veľkej Lomnici sú umiestnené excentricky voči zástavbe).

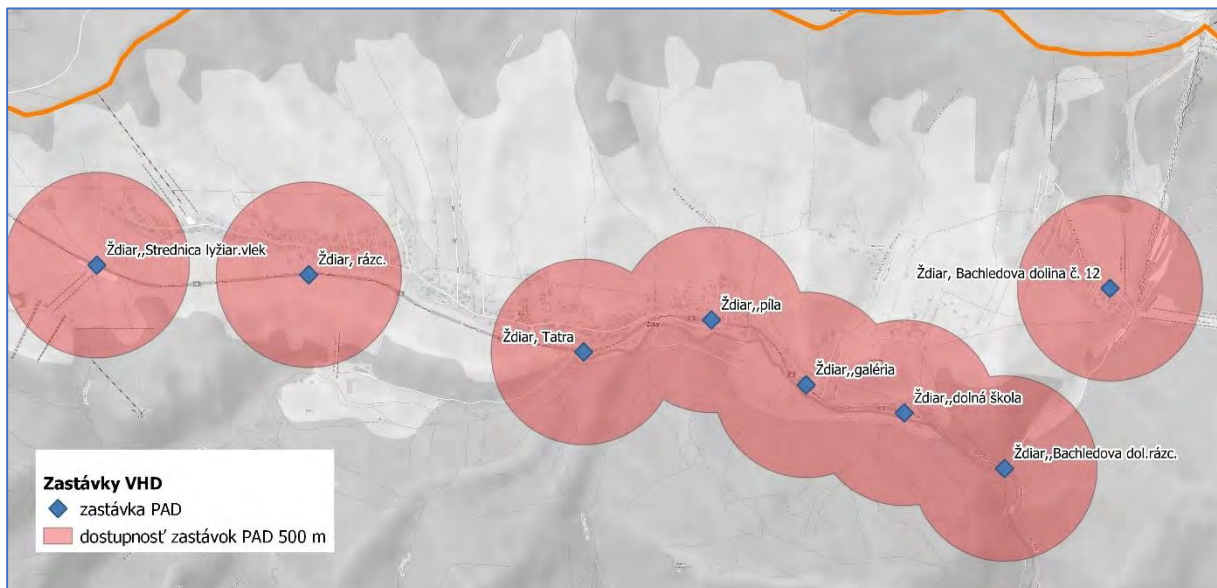
9.3.9.2 Dostupnosť zastávok PAD v sídlach

Pre úplnosť bola taktiež vyhodnotená dostupnosť zastávok PAD na sieti. Za dobrú dostupnosť možno v území u autobusovej dopravy považovať vzdialenosť 500 m, čo predstavuje cca 5-6 minút chôdze.

Prímestská autobusová doprava kompenzuje zhoršenú dostupnosť železničných zastávok v niektorých lokalitách:

- športový/lyžiarsky areál na Štrbskom Plese,
- južná a juhovýchodná časť Tatranskej Lomnice,
- obec Stará Lesná (okrem lokality zástavby pod dedinou),
- severný okraj Novej Lesnej,
- juhovýchodný okraj Veľkého Slavkova (nová zástavba na severe má aj v prípade PAD nedostatočnú dostupnosť),
- časť Veľkej Lomnice (okrem ulíc pri golfovom areáli).

Pokiaľ ide o časť územia, ktoré neobsluhujú železničné trate, možno konštatovať dostatočnú dostupnosť vo všetkých lokalitách vrátane železnicou neobslúžených mestských častí mesta Vysoké Tatry a obce Tatranská Javorina. Dostupnosti do 500 m vyhovie aj väčšina zástavby v obci Ždiar okrem niekoľkých ulíc medzi zastávkami Ždiar, Tatra a Ždiar, rázč. Dostupnosť zastávok v Ždiari zobrazuje nasledujúci obrázok:



Obrázok 47 Dostupnosť zastávok PAD do 500 m – Ždiar

9.3.9.3 Dostupnosť verejnej dopravy na nástupoch turistických trás

V analýze cestovného ruchu a turistiky boli v kapitole 0 vytypované nástupné miesta na turistické chodníky, kde sa prejavuje záťaž od prichádzajúcich návštevníkov. Viaceré z týchto miest sú dobre obslužené verejnou dopravou. V tých lokalitách, ktoré nie sú dostatočne obslužené sa prejavuje zvýšený dopyt po parkovacích kapacitách.

Správa TANAP-u nepovažuje za optimálne schvaľovanie nových možností parkovania, či už ide o veľkokapacitné, alebo aj menšie parkoviská, a to najmä preto, že neriešia zníženie počtu vjazdov automobilov do národného parku, naopak podporujú ich väčšie využívanie. Cieľom je preto podporovať riešenia integrovaného dopravného systému s výrazným posilnením verejnej dopravy na tieto miesta.

Z vytypovaných miest sú verejnou dopravou problémovo dostupné, resp. vôbec nedostupné lokality:

- **Podbanské** – nástup na turistické chodníky do Tichej a Kôprovej doliny a dolín v Z. Tatrách
 - úplne absentuje obsluha od Vysokých Tatier, zabezpečených niekoľko spojov z Liptova,
 - nachádzajú sa tu kapacitné parkoviská.
- **Tri studničky** – nástupné miesto na turistický chodník na Kriváň
 - úplne absentuje obsluha verejnou dopravou, hoci sa tu oficiálne nachádza zastávka PAD Podbanské, Chata kpt. Rašu, ktorá je takmer nevyužívaná
 - nachádza sa tu relatívne kapacitné parkovisko.
- **Biely Váh** – nástupné miesto na turistický chodník k Tatranskej magistrále a na Kriváň
 - úplne absentuje obsluha verejnou dopravou, hoci sa tu oficiálne nachádza zastávka PAD Podbanské, Biely Váh, ktorá je takmer nevyužívaná
 - obmedzené možnosti parkovania.

Veľká dochádzka automobilmi napriek dobrej dostupnosti verejnej dopravy je zaznamenaná v lokalitách:

- **Biela Voda** – nástupné miesto na turistický chodník k Zelenému Plesu
 - zabezpečená obsluha autobusmi v cca 1-hod. takte,
 - zároveň sa tu nachádza relatívne kapacitné parkovisko,
 - mesto Vysoké Tatry má záujem sem predĺžiť trať TEŽ z Tatranskej Lomnice,
 - potenciál skrátenia intervalu obsluhy v turistických špičkách,
 - potenciál zavedenia cyklobusov.
- **Lysá Poľana** – nástupné miesto na turistický chodník v Bielovodskej doline a k Morskému Oku
 - zabezpečená obsluha autobusmi v 2-hod. takte,
 - kapacitné parkoviská (viac ako 500 miest) na slovenskej a poľskej strane,
 - potenciál na skrátenie intervalu obsluhy v turistických špičkách,
 - potenciál zavedenia cyklobusov.

Ostatné lokality nástupných miest sú pomerne dobre dostupné verejnou dopravou. Do budúca bude vhodné znižovať dostupnosť parkovania v blízkosti týchto miest a dopyt po doprave preniesť na verejnú dopravu. Pre skvalitnenie služieb bude vhodné zavedenie cyklobusov či skibusov v sezónach.

9.3.10 Integrovaný dopravný systém IDS Východ

Integrovaný dopravný systém IDS Východ je nový systém verejnej dopravy na území Prešovského a Košického samosprávneho kraja, ktorý zahŕňa všetky druhy verejnej dopravy – MHD, prímestské autobusy a vlaky. Cieľom systému je umožniť používateľom cestovanie na jeden doklad bez rozlíšenia

použitých druhov dopravy či prestupov medzi nimi, a to za jednotných prepravných a tarifných podmienok. Integrovaný dopravný systém zahŕňa nasledujúce spôsoby integrácie:

- **fyzickú integráciu** vytvorením spoločnej infraštruktúry;
- **dopravnú integráciu** vytvorením spoločných a vzájomne zosúladených cestovných poriadkov;
- **zmluvnú integráciu** vytvorením spoločných zmluvných vzťahov medzi objednávateľmi dopravných výkonov (krajmi, mestami, obcami) a dopravcami prevádzkujúcimi jednotlivé druhy dopravy;
- **organizačno-ekonomickú integráciu** vytvorením systému organizácie riadenia medzi organizátorom a dopravcami a optimalizácie nákladov a prínosov;
- **informačnú integráciu** vytvorením jednotného informačného systému pre cestujúcich; a
- **tarifnú integráciu** vytvorením spoločnej tarify.

Úlohou organizátora integrovaného dopravného systému IDS Východ je:

- koordinácia dopravnej obsluhy, najmä cestovných poriadkov;
- príprava tarifnej integrácie prímestskej autobusovej dopravy, železničnej dopravy a mestských dopráv v rámci regiónu východného Slovenska (tvorba spoločnej tarify);
- rokovanie s mestami prevádzkujúcimi MHD o začlenení svojich systémov mestských dopráv do spoločného integrovaného dopravného systému;
- rokovanie s obcami o pripomienkach k dopravným riešeniam, námetoch na zmeny dopravných riešení a o zmenách cestovných poriadkov;
- spracovávanie, vydávanie a priebežná aktualizácia prepravného poriadku IDS;
- zlepšovanie prestupných väzieb v rámci systému verejnej dopravy;
- prevádzka informačných služieb pre cestujúcich a dopravcov;
- informačná, marketingová a propagačná činnosť integrovaného dopravného systému.

Organizátor IDS Východ považuje za prínosné **pre cestujúcich** pri postupnom budovaní IDS:

- jednotné prepravné a tarifné podmienky vo všetkých druhoch dopravy – vlaky, prímestské autobusy a MHD;
- nové a zjednotené druhy cestovného – prestupné lístky, časové predplatné lístky (mesačné, štvrtročné, ročné atď.);
- modernizácia systému úhrady cestovného – mobilná aplikácia, NFC platby apod.;
- pravidelnejšie, rýchlejšie a komfortnejšie spojenia v rámci regiónu aj v rámci miest;
- harmonizovaný systém verejnej dopravy s pravidelnými garantovanými nadväznosťami spojov a liniek;
- jednoduchý a prehľadný dopravný systém (schémy trás liniek, taktové cestovné poriadky);
- včasné informácie o mimoriadnostiach v doprave;
- vyššia kvalita poskytovaných služieb v doprave.

Organizátor IDS Východ považuje za prínosné **pre dopravcov a objednávateľov dopravných výkonov**:

- rastúci dopyt po preprave spojený s nárastom počtu cestujúcich;
- vyššiu efektívnosť obehov vozidiel;
- stabilizáciu dopravných výkonov.

9.3.10.1 Zónová tarifa

IDS Východ je postavený na zónovej tarife, v ktorej sa cestovné určuje podľa počtu zón na trase konkrétneho spoja. Zavedené majú byť nasledujúce druhy cestovných lístkov:

- jednorazový prestupný lístok
- časové predplatné lístky (jednodňové, mesačné, štvrťročné, polročné, ročné)

IDS Východ má za cieľ taktiež zjednotiť rôzne druhy cestovného na nasledujúce štyri:

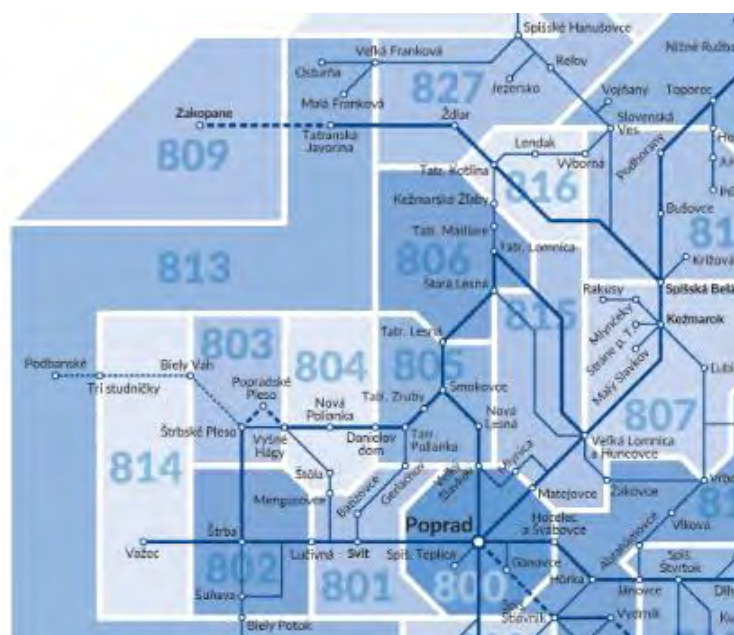
- základné – plná výška
- zľavnené – zľava 50 % pre určené skupiny cestujúcich
- osobitné – zľava 80 % pre určené skupiny cestujúcich
- víkendové – 1 € na osobu na spoj – špeciálny druh neprestupného cestovného lístka platného v soboty, nedele a štátne sviatky v rámci jedného spoja, určené pre osoby v rámci rodiny (rodičia s deťmi do 16 rokov) – forma rodinného lístka

Nárok na polovičné zľavu budú mať po novom aj seniori od 63 do 70 rokov, ktorí dnes platia plné cestovné.

Taktiež bude zavedené **víkendové cestovné** – za cenu prepravy jednej osoby v rámci rodiny, pri podmienke spoločnej cesty minimálne dvoch členov rodiny (rodič s dieťaťom do 16 rokov)

Mobilná aplikácia IDS Východ ponúkne cestujúcim praktické funkcie a zjednoduší cestovanie. Súčasťou bude moderný vyhľadávač pre lepšiu orientáciu v dopravných spojeniach, možnosť jednoduchého a výhodného nákupu cestovného či informácie o aktuálnych meškaniach spojov. Aplikácia umožní vyhľadať najbližšiu zastávku na mape podľa aktuálnej polohy užívateľa, poskytne cestujúcemu informačný servis týkajúci sa noviniek či mimoriadností v doprave, jej súčasťou bude aj možnosť zapojiť sa do hodnotenia kvality služieb verejnej dopravy.

Pre výber cestovného boli definované zóny. Takmer každá obec je príslušná jednej, alebo v prípade polohy na hranici, dvom zónam (v takom prípade je cestovné z obce do každej z oboch zón rátané ako jednozónové). Mesto Vysoké Tatry je výnimkou z tohto pravidla, vzhľadom k svojej výnimočnej rozlohe je rozdelené na šesť zón, obývané mestské časti sa však vyskytujú prevažne v troch zónach, vo štvrti je časť Tatranská Kotlina. V každej zóne bude platiť rovnaká zónová tarifa 0,5 € s výnimkou zón s MHD, tzn. zón okolo Popradu a Kežmarku. Mestá s MHD tvoria vždy jednu zónu. V zóne s MHD sa cena cestovného skladá zo základnej sadzby a z príplatku za služby MHD, ktorý stanovuje mesto. Zóny v oblasti Vysokých Tatier sú zobrazené na obrázku 48.



Obrázok 48 Tarifné zóny IDS Východ v oblasti Vysokých Tatier a okolia

Cieľom integrácie je koordinovať zámery a plány Odboru železničnej dopravy Ministerstva dopravy a výstavby, Prešovského samosprávneho kraja, Košického samosprávneho kraja, organizátora integrovanej verejnej dopravy IDS Východ s.r.o. a miest s prevádzkou MHD v oblasti integrovanej verejnej dopravy.

9.3.10.2 Vývoj IDS v uplynulom období od januára 2020

IDS Východ s.r.o., bola založená v októbri 2019. Od januára 2020 prebieha praktická činnosť pri integrácii verejnej dopravy v Košickom a Prešovskom samosprávnom kraji.

Za obdobie január 2020 – október 2021 boli uskutočnené tieto kroky k zavedeniu a dobrej funkcii integrovaného dopravného systému v relevancii k mestu Košice:

- 1.) Prepravný poriadok IDS Východ, vrátane jednotnej dopravnej karty:
 - jeden prepravný poriadok platný pre 6 autobusových dopravcov;
- 2.) Návrh tarify IDS Východ – moderná zónová tarifa s množstvom nových produktov pre cestujúcu verejnosť, ktorá poskytne:
 - prestupný cestovný lístok pri platbe dopravnou kartou;
 - zvýhodnené časové predplatné cestovné lístky na zóny aj celosieťové lístky ;
 - základ pre tarifnú integráciu pre postupné zapojenie mestských dopráv a železničnej dopravy do integrovaného dopravného systému;
 - snahu o spravodlivé a transparentné rozdelenie tržieb;
- 3.) Prevádzka internetového portálu IDS Východ (www.idsvychod.sk) zabezpečuje:
 - informácie o aktuálnom stave vývoja IDS, o cestovnom, zľavách, dopravných kartách apod.;
 - informácie o aktuálnych výlukách, mimoriadnostiach a zmenách vo verejnej doprave (MHD, PAD a ŽD);
- 4.) Postupné zavádzanie integrovaných taktových cestovných poriadkov v jednotlivých regiónoch východného Slovenska a zlepšovanie koordinácie medzi jednotlivými druhmi verejnej dopravy:
 - jednoduchý a pochopiteľný systém verejnej dopravy s pravidelnými ľahko zapamätateľné časmi odchodov, pokrytím celej dennej doby spojmi, harmonizovanými prestupmi apod.;
- 5.) Od 16. septembra 2021 je zavedená virtuálna dopravná karta v mobilnom telefóne:
 - u všetkých zmluvných dopravcov PSK a KSK;
- 6.) Od novembra 2021 je v prevádzke informačná linka (055/33 33 331):
 - linka funkčná 24/7;
 - propagácia v spolupráci s komunikačnými oddeleniami samosprávnych krajov;
 - zo strany IDS Východ, s.r.o. spracovávanie a sumarizácia podnetov;
 - systémový zdroj priamych informácií od cestujúcich;
- 7.) Príprava podkladov pre verejné obstarávanie pre súťaže na obsluhu územia KSK:
 - návrh znenia zmluvy;
 - stanovenie štandardov kvality IDS Východ (vozidlá, zastávky, informačný systém, vybavovací systém, cestovné poriadky);
 - stanovenie rozsahu objednávaných dopravných služieb;
- 8.) Príprava zapojenia krajských miest Prešov a Košice do IDS Východ (vrátane financovania) prostredníctvom mandátnych zmlúv a zároveň príprava variantov na vstup krajských miest Košice a Prešov do majetkovej štruktúry IDS Východ, s.r.o.
- 9.) Aktuálne činnosti pre krajské mestá, najmä:
 - spolupráca pri príprave PHSR Mesta Košice a aktualizácii Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice;

- spolupráca pri realizácii zámeru zriaďovania vyhradených jazdných pruhov;
- spolupráca pri posudzovaní infraštruktúrnych zámerov s vplyvom na mobilitu;
- príprava Konceptu pre štúdiu „Dopravný uzol Košice“, spolupráca na Železničnej vízii mesta Košice a identifikácia dopadov na mestskú mobilitu v súvislosti s výstavbou PP Valaliky;

10.) Prebiehalo zabezpečenie softvérového a hardvérového vybavenia pre dopravné modelovanie a plánovanie dopravných služieb z účelovej dotácie od KSK a PSK;

11.) Príprava a aktivity v rámci Európskeho týždňa mobility 16. – 22. septembra 2021. Činnosť v Slovenskej asociácii organizátorov verejnej dopravy, ktorej členmi sú aj Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., Bratislavská integrovaná doprava, a.s. a s plánovaným zapojením Organizátora IDS BBSK, a.s.

12.) Vyššie uvedené kroky vykonané v uplynulom období je možné zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- Boli založené základné atribúty spoločnosti, prijatí zamestnanci, vybavené kancelárie, vytvorená vizuálna identita spoločnosti.
- Prebiehala dopravná integrácia koordináciou cestovných poriadkov prímestskej autobusovej dopravy (okresy Gelnica).
- Prebiehala koordinácia opatrení všetkých dopravcov počas pandémie.
- Prebieha organizačná činnosť smerujúca k založeniu dispečingu IDS.
- Pripravuje sa verejné obstarávanie na prípravu mobilnej aplikácie.
- Boli stanovené Štandardy IDS Východ, pripravený jednotný Prepravný poriadok
- Prebiehala príprava a spracovanie strategických a plánovacích dokumentov všetkých objednávateľov na území východného Slovenska.
- Prebiehala spolupráca pre prípravu opatrení na zlepšenie pozície verejnej dopravy a jej preferencie.
- Boli pripravené jednotné podklady pre verejnú súťaž na obsluhu územia KSK a PSK zohľadňujúce vznik a prevádzku IDS.
- Boli zabezpečené zmeny a pripomienkovanie legislatívy v nepochybnom ekonomickom, organizačnom aj právnom záujme objednávateľov verejnej dopravy.
- Bola navrhnutá tarifná integrácia a návrh zónovej tarify bol predložený dopravcom.
- Informačná integrácia. Bol zakúpený server. Cieľom je sledovanie aktuálnej polohy vozidiel, riadenie informačných tabúl a stanovenie minimálnych štandardov.

Prešovský samosprávny kraj a Košický samosprávny kraj zriadili v roku 2022 špecializované pracovisko IDS Východ pre analytické činnosti a dopravné modelovanie so sídlom v Prešove. Odborní pracovníci budú vyvíjať a používať dopravný model východného Slovenska, ktorý umožňuje vopred určovať výsledky navrhovaných dopravných riešení. Taktiež dokáže prognózovať vývoj v doprave a dopravnom správaní obyvateľov či objektívne posudzovať efektívnosť opatrení pre skvalitnenie verejnej dopravy. Dopravný model Vysokých Tatier použitý v tomto Pláne udržateľnej mobility bol spracovaný na základe podkladov poskytnutých týmto odborným pracoviskom pre maximálnu kompatibilitu oboch modelov.

9.3.10.3 Ostatné plány IDS Východ

Plán dopravnej obslužnosti Slovenska bol spracovaný ako plán na 7 rokov, železničný grafikon 2023 prebral iba niektoré opatrenia s vynechaním niektorých nadväzností (naviazaných prevažne na hodinový takt vlakov Košice – Bratislava). IDS Východ pripravuje nadväznú autobusovú dopravu na konečný stav v roku 2029.

MDV SR a ŽSSK zavedú od GVD 2022 – 2023 iba niektoré opatrenia z PDO Slovenska, predovšetkým sa zavedie taktová doprava na vybraných tratiach. Nebudú preto zabezpečené prestupy Košice – Starý

Smokovec, prestupné väzby sú orientované na vlaky od západu. V Štrbe bude potrebné vybudovať infraštruktúru pre integráciu dopravy. V Poprade by mal vzniknúť významný dopravný terminál. Od dopravcu by sa mala vykúpiť autobusová stanica a na jej mieste vytvoriť terminál integrovanej dopravy pre Vysoké Tatry. IDS Východ zostavuje cestovné poriadky regionálnej autobusovej dopravy s nadväznosťou na budúci stav železničnej dopravy po implementácii PDO Slovenska.

9.3.10.4 Aktuálne pripravované zmeny IDS Východ

IDS Východ aktuálne rieši systémové prestupy v Kysaku a optimalizáciu autobusových liniek na Spiši a Zemplíne, taktová autobusová doprava v oblasti Vysokých Tatier už bola zavedená.

V integrácii dopravy sa chystá:

- Od 1.1.2024 sa zavedie integrovaná tarifa v regionálnej autobusovej doprave (po začiatku platnosti nových zmlúv v PSK).
- ZSSK pristúpi k integrovanej tarife neskôr, vedú sa rokovania o rozpočítaní tržieb podľa vozokm, pretože prepočet miestokm do výkonov by viedol k neúmerným platbám pre ZSSK.
- IDS Východ bude ako pilotný projekt realizovať integráciu MHD Spišská Nová Ves a na základe získaných skúseností bude postupovať k ďalším mestám na základe dohody.
- Do 1.1.2024 uvedie IDS Východ do prevádzky centrálny dispečing, jednotný informačný systém, mobilnú aplikáciu IDS Východ a rozúčtovacie centrum.

9.3.11 SWOT analýza verejnej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • vysoká úroveň dopravnej obsluhy na TEŽ a OŽ vo Vysokých Tatrách a pozdĺž Košicko-bohumínskej železnice (trať č. 180) • moderný vozidlový park TEŽ • čiastkové zlepšenia železničných cestovných poriadkov od GVD 2022/2023 • taktová autobusová doprava 	
	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
<ul style="list-style-type: none"> • absentujúci model multimodálneho štandardu ekologickej verejnej dopravy • nízka kvalita infraštruktúry TEŽ a dlhé dochádzkové časy TEŽ • slabý štandard vybavenosti zastávok a staníc verejnej dopravy nespĺňajúci štandard kvality IDS Východ (vrátane hygienického zariadenia, služieb úschovni či iných komerčných služieb), nevyhovujúce autobusové stanice Štrbské Pleso, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica • súbeh železničnej a prímestskej autobusovej dopravy na trase Starý Smokovec – Tatranská Lomnica • čiastočný súbeh železničnej a prímestskej autobusovej dopravy na trase Starý Smokovec – Štrbské Pleso • neexistujú autobusové linky orientované špeciálne na prepravné potreby turistov ubytovaných vo Vysokých Tatrách a podhorí, nepremávajú cyklobusy • zrušenie prevádzky vlakov mimo sezóny v pracovnom dni v úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica od roku 2023 • nedostatok kapacít v autobusoch v dopravných špičkách v niektorých reláciách po zavedení taktovej dopravy • málo spojov medzi obcami v podhorí a Vysokými Tatrami • preplnené vozidlá v hlavnej turistickej sezóne • nepremávajú regionálne linky medzi Vysokými Tatrami a Poľskom • nie sú obslužené nástupné miesta na Kriváň a do Kôprovej a Tichej doliny • nedostatočná medziregionálna prepojenosť Liptov-Vysoké Tatry na koridore L. Hrádok/Pribylina/Ráčkova dolina/Hrdovo/Podbanské/Tri studničky/Štrbské Pleso • chýbajú zimné skibusy k lyžiarskym areálom • zlá dostupnosť lyžiarskych areálov zo staníc verejnej dopravy 		

	<ul style="list-style-type: none"> • absencia nekonvenčných druhov intravilánovej ekologickej / bezemisnej prepravy v prepojení staníc verejnej dopravy so záujmovými turistickými bodmi vzdialenými viac ako 1 km v rámci horských osád • nedostatok motivácie turistov k používaniu verejnej dopravy pre cesty do a po Vysokých Tatrách
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • regulácia prístupu automobilovej dopravy do Vysokých Tatier a prechod dopytu na hromadnú dopravu • moderné dopravné terminály v Poprade, Tatranskej Štrbe, Štrbskom Plese, Starom Smokovci a Tatranskej Lomnici • nové železničné zastávky • zavedenie integrovaného dopravného systému • predaj cestovných lístkov cez aplikáciu IDS Východ • destinačný servis klientele pre motiváciu využívania verejnej dopravy cez nástroj TATRY card • skvalitnenie služby autobusovej dopravy na základe súťaže na dopravcov od 1.1.2024 • zefektívnenie výdavkov kraja na verejnú dopravu – na miesto kompenzácie nedostatočnej obsluhy železnicou možnosť skvalitnenia obsluhy lokalít bez železničnej dopravy • zavedenie skibusov a cyklobusov v turistických sezónach • zlepšenie alebo zavedenie obsluhy verejnou dopravou na Biely Váh, Tri studničky a do Podbanského na nástupy turistických trás do Kôprovej a Tichej doliny s prepojením na Hrdovo/Ráčkovu dolinu/Pribylinu/Liptovský Hrádok • skvalitnenie obsluhy na Bielu Vodu a na Lysú Poľanu • zavedenie regionálnych liniek na Poľskú stranu Tatier
	T THREATS (hrozby) <ul style="list-style-type: none"> • rast využívania osobných automobilov pre cesty do Vysokých Tatier • strata významu železničnej trate Studený Potok – Tatranská Lomnica • tlak na obmedzovanie dopravných výkonov mimo sezónne dopravné špičky • možný zlý výsledok súťaže na dopravcov od 1.1.2024 • nedostatok vodičov regionálnych autobusov • nedostatok rušňovodičov pre TEŽ v potrebe navýšiť stav vlakových súprav pre naplnenie plánovanej špičkovej priepustnosti TEŽ • nedostatočná obsluha tatranského podhoria, kam sa presúva časť dopytu po ubytovaní turistov

9.4 Zdieľaná mobilita

9.4.1 Systémy zdieľanej mobility v regióne

Zdieľanú mobilitu možno považovať za trochu oddelenú súčasť verejnej dopravy v jej širšej definícii. Patria k nej nasledujúce systémy:

- zdieľané prostriedky mikromobility (bicykle, kolobežky, skútre...),
- požičovne automobilov,
- požičovne bicyklov a kolobežiek,
- taxislužby.

Zdieľané prostriedky mikromobility

V čase spracovávanía tohto PUM je systém zdieľaných dopravných prostriedkov mikromobility zavedený iba vo vstupnom území – v Poprade (bicykle, e-bicykle, e-kolobežky, e-skútre) a vo Svite (bicykle). V jadrovom území systémy zdieľaných prostriedkov mikromobility úplne absentujú.

Požičovne automobilov

Na území regiónu Vysoké Tatry sa nachádza približne 20 požičovní. Pokiaľ ide o väzby na verejnú dopravu, požičovne sa nachádzajú najmä na letisku Poprad-Tatry (letisko nie je napojené na verejnú autobusovú dopravu) a niekoľko sa ich nachádza v samotnom meste Poprad a v Kežmarku. Požičovne automobilov sa nenachádzajú pri termináloch a staniach verejnej dopravy. Potenciál dopravy vlakmi a autobusmi s následným požičaním automobilu nie je využitý.

Požičovne bicyklov a kolobežiek

Na území regiónu Vysoké Tatry sa nachádza približne 20 požičovní bicyklov. Požičovní kolobežiek je do 10 ks. Zväčša však nie sú zriadené za účelom dopravnej funkcie, ale súvisia s turistikou a cykloturistikou v regióne.

TAXI

Z jednotného informačného systému v cestnej doprave bolo možné získať informácie o vydaných koncesiách na prevádzkovanie taxislužby v mestách a obciach riešeného územia. K dátumu 10.11.2022 bolo vydaných 169 koncesií pre taxislužby, v ktorých je zapísaných celkom 318 vozidiel. Taxislužby, ktoré disponujú len jedným vozidlom tvoria 76 % (128 ks) zo všetkých evidovaných k tomuto dátumu.

Počet vydaných koncesií v mestách a obciach riešeného územia:

- | | |
|-----------------------|---|
| • Poprad (99 ks) | • Štrba (6 ks) |
| • Kežmarok (25 ks) | • Vysoké Tatry (5 ks) a Veľký Slavkov (5 ks) |
| • Svit (11 ks) | • Veľká Lomnica, Gerlachov, Batizovce a Pribylina (po 2 ks) |
| • Spišská Belá (7 ks) | • Lendak, Mengusovce, Nová Lesná (po 1 ks) |

Technologickú digitálnu platformu pre sprostredkovanie taxislužby zákazníkovi poskytujú spoločnosti BOLT, ONTAXI a HOPIN v Poprade. Zákazník si v aplikácii objedná prepravnú službu a na mape môže online sledovať polohu vozidla. Presná cena za službu sa zákazníkovi zobrazí pri objednávaní prepravy. Platba je možná v hotovosti, kartou alebo bonusmi, ktoré si spoločnosť vytvorí.

Online platformy pre objednanie taxíka v jadrovom území zatiaľ nefungujú, používa sa klasický spôsob objednávanía služby cez telefónneho operátora.

9.4.2 SWOT analýza zdieľanej mobility

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • existencia systému zdieľanej mobility v riešenom území • časť populácie využíva tieto systémy prepravy • cenovo dostupné využívanie systémov 	
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • absencia systémov zdieľanej mikromobility a online platforiem pre objednávanie taxíkov v jadrovom území • chýbajúca dopravná infraštruktúra pre plnohodnotné využívanie systémov zdieľanej mobility, najmä prostriedkov mikromobility • nezodpovedné parkovanie (bicykle, kolobežky) a tým aj podnecovanie averzie chodcov k systémom zdieľanej mobility • absencia infraštruktúry pre zázemie a parkovanie bezemisnej zdieľanej mikromobility • nedostupné systémy pre určitú skupinu ľudí (ktorí nevlastnia/neovládajú smartfóny) • nedostatočný manažment zdieľanej mobility, ktorý nenapĺňa parametre integrácie 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • rozšírenie systému zdieľanej mobility do ďalších miest riešeného územia • zlepšenie stavu dopravnej infraštruktúry nielen pre užívateľov systémov • zvýšenie informovanosti o existujúcich systémoch zdieľanej mobility prostredníctvom napr. informačnej kampane alebo inej akcie • zavedenie nových systémov zdieľanej mobility, ktoré by odľahčili územie zaťažované automobilmi • prepojenie systémov zdieľanej mobility s konvenčnou verejnou dopravou (vlak, autobusy) 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> • pretrvávajúce nevyhovujúce podmienky pre plnohodnotné využívanie služieb zdieľanej mobility • neochota prevádzkovateľov systémov zdieľanej mobility prepojiť služby s verejnou dopravou • možný odliv cestujúcich z verejnej osobnej dopravy najmä v meste Vysoké Tatry pri krátkych vzdialenostiach, pokiaľ systémy zdieľanej mobility nebudú integrované v rámci systému IDS Východ • neochota obyvateľstva meniť svoje dopravné návyky • príliš veľký počet zdieľaných prostriedkov môže začať prekážať vo verejnom priestore 		

9.5 Statická doprava

Statická doprava je neoddeliteľnou súčasťou mobility obyvateľstva vykonávanej prostredníctvom individuálnej automobilovej dopravy. Dopyt po infraštruktúre parkovania vzniká v cieľoch ciest v miestach s koncentrovanou dochádzkou – miesta výkonu zamestnania, školy, nákupné strediská, rôzne úrady alebo nástupné body turistických trás či iné významné lokality cestovného ruchu a v zdrojoch ciest spravidla v mieste bydliska, pričom v tomto prípade sa hovorí o odstavovaní vozidla. Pri využívaní kombinovanej dopravy automobil + verejná doprava tiež v okolí staníc, zastávok a uzlov.

V regióne Vysokých Tatier je najcitelnejší dopyt po parkovacích kapacitách spojený najmä s turizmom a cestovným ruchom, v zimnej sezóne je spojený s lyžiarskymi centrami. Každé ubytovacie zariadenie vybudované za ostatných 50 rokov musí mať zabezpečené parkovanie na vlastnom pozemku a v kapacite podľa STN 73 6110. Výstavba nových objektov tak neprináša problémy s nedostatkom parkovacích miest. Naopak nevyužitá miesta, ktoré museli zrealizovať podľa platných predpisov, alebo vybudovali navyše, ponúkajú zariadenie aj pre neubytovaných. Do budúcnosti tak problémy môže pôsobiť skôr doprava v pohybe k parkovacím miestam poskytovaným vo vysokom počte. Nová zástavba apartmánových domov a hotelov tak ponúka významné parkovacie kapacity a tým podporuje dochádzanie automobilmi až do cieľa cesty. Neexistuje horný limit novovybudovaných parkovacích miest a s ohľadom na stavebný zákon a príslušné normy nie je možné vybudovať napríklad ubytovanie vyhradené pre turistov, ktorí nechcú používať vo Vysokých Tatrách osobné automobily.

Cieľom v lokalitách ležiacich vo vysokom stupni ochrany prírody a so zavedeným systémom verejnej dopravy by malo byť skvalitňovanie systému verejnej dopravy, proaktívna podpora dochádzajúcich verejnou dopravou a regulácia automobilovej dopravy pre odľahčenie územia od cieľovej a zdrojovej dopravy a pre zníženie dopytu po vytváraní nových parkovacích kapacít. Jedným z nástrojov dosiahnutia odľahčenia jadrového územia od automobilovej dopravy je vytvorenie možností kombinácie individuálnej a verejnej dopravy s odstavením vozidla v prestupnom uzle alebo na odstavnom parkovisku na podhorí s následným pokračovaním v ceste do cieľa pravidelnou a komfortnou verejnou dopravou a taktiež stanovenie pravidiel parkovacej politiky v území.

9.5.1 Nedostatky a problémové oblasti

Základnou vlastnosťou parkovania vo Vysokých Tatrách je živelnosť, komerčná reaktivnosť na nedostatočné systémové riešenie a s tým spojená neprehľadnosť súčasného systému. Vysoké Tatry sa v dnešných časoch stali miestom, kde v čase špičiek turistickej návštevnosti (či už letných spojených s horskou turistikou, alebo zimných spojených s prevádzkou lyžiarskych stredísk a bežeckých areálov) nikto neočakáva možnosť bez problémov zaparkovať svoj automobil a kedy sa s tým už ani nepočíta. Pre verejnosť sú k dispozícii obmedzené kapacity platených parkovísk, nové objekty majú dostatočné parkovacie kapacity v garážach a pri historických objektoch sa problém rieši improvizovane podľa miestnych možností, zvyčajne na okolitých pozemkoch. Nie je nástroj na dodatočné vyriešenie chýbajúcich garáží ani pre tie najluxusnejšie hotely. Dispozícia pozemkov je kľúčom k možnosti parkovať. V Tatrách sú aj ubytovacie zariadenia, ktoré kapacitu nemajú a ich hostia to dobre vedia.

Napriek všeobecne vnímanej nemožnosti len tak zaparkovať nie je vo Vysokých Tatrách zavedený žiadny celoplošný systém ako zóna zákazu stáť alebo parkovacia zóna. Zákazy sú umiestňované lokálne a spravidla v reakcii na vzniknutý problém na danom konkrétnom mieste. Pri troche snahy aj turista nakoniec môže nájsť miesto v obytnej zóne, ktoré je síce vzdialenejšie, ale bezplatné. V exponovaných miestach si vlastníci pozemky opatrujú ceduľami alebo priamo závorami. Závorami, v noci osvetlené, sú dominantným prvkom parteru väčších mestských častí. Paradoxom je, že hostia

vnímajú Vysoké Tatry ako zónu bez možnosti voľného parkovania, tento princíp však dosiaľ nebol celoplošne zavedený a vždy tak existuje nádej nejako parkovanie vyriešiť.

Pre parkovanie pri nástupoch na turistické chodníky je šťastím šírko predimenzovaná cesta II/537, pozdĺž ktorej sa celkom bezpečne parkuje v dlhých radoch. Parkovanie pri nástupoch na turistické chodníky riešia aj parkoviská, ktoré za posledných 30 rokov vznikli pozdĺž Cesty slobody jednoduchým spevňovaním zelených plôch pri komunikácii na prenajatých alebo na tento účel odpredaných pozemkoch. Parkovanie turistov sa tak stalo (najmä v letnej sezóne) pomerne výnosným segmentom podnikania prevádzkovateľov týchto plôch.

V zime pri lyžiarskych strediskách sú turisti odkázaní na kapacitu parkovísk priľahlých k areálom (Bachledova dolina, Tatranská Lomnica, Štrbské Pleso) alebo na verejne dostupných mestských a obecných parkoviskách, ktoré sa však v prípade Tatranskej Lomnice aj Štrbského Plesa nachádzajú relatívne ďaleko a nemajú dostatočne zabezpečenú dopravu na „posledný kilometer“ k stredisku. Turisti prichádzajúci neskoro alebo v príliš exponovaný čas musia hľadať miesta niekde v okolí, o preťažnosti kapacít nedostanú vopred žiadnu informáciu, ktorá by ich nasmerovala na menej vyťažené miesto na lyžovanie.

Problémy s parkovaním sa týkajú:

- sídel či mestských častí v horskej oblasti (predovšetkým časti Tatranská Lomnica, Starý Smokovec a Štrbské Pleso),
- niektorých sídel v podhorí vo vstupnom území,
- lokalít s nástupom na turistické chodníky ležiacich v sídlach, ale aj mimo nich,
- lokalít lyžiarskych stredísk a bežeckých areálov v zimnom období,
- uzlov verejnej dopravy, pokiaľ je pre dojazd do regiónu využívaná kombinácia IAD a VHD.

9.5.2 Parkoviská v jadrovom území

V turisticky atraktívnom regióne Vysokých Tatier nie je možné prísne rozlišovať parkovanie návštevníkov sídel a parkovanie pri turistických cieľoch, pretože celý región, najmä jeho jadrové územie, je jedným veľkým turistickým cieľom s viacerými jednotlivými cieľmi motoristov, ktoré kopírujú body nástupov na turistické trasy a chodníky bližšie rozobrané v kapitole 0 alebo sa nachádzajú v turisticky najatraktívnejších sídlach Tatranská Lomnica, Starý Smokovec a Štrbské Pleso.

Parkoviská v jadrovom území regiónu Vysoké Tatry zhŕňa nasledujúca tabuľka. V tabuľke je taktiež uvedená výška spoplatnenia, pokiaľ je parkovisko spoplatnené.

Parkovisko	Lokalita	Kapacita	Spoplatnenie
Podbanské – záchytné parkovisko	49.142718, 19.903447	250	-
Podbanské – Permon	49.146806, 19.907684	150	nezistené
Tri studničky + Važecká chata	49.134181, 19.968802	100	5€/deň
Štrbské Pleso, centrálné parkovisko	49.119735, 20.064631	350	10€/deň
Štrbské Pleso, pri penzióne Pleso	49.116127, 20.067449	45	2€/hod. 10€/deň
Štrbské Pleso, pri Novom Štrb. plese	49.117861, 20.067227	100	10€/deň
Štrbské Pleso, k Popradskému Plesu	49.118000, 20.069497	70	10€/deň
Štrbské Pleso, oproti zdr. stredisku	49.119396, 20.067155	22	10€/deň
Štrbské Pleso, pri stánkoch	49.121176, 20.063450	85	2€/hod. 6€/deň
Štrbské Pleso, pri Horci	49.121364, 20.062816	50	10€/deň
Štrbské Pleso, k Heliosu	49.123170, 20.064380	20	10€/deň
Štrbské Pleso, Helios	49.123732, 20.067312	180	10€/deň

Parkovisko	Lokalita	Kapacita	S poplatenie
Štrbské Pleso, k vodopádom	49.123881, 20.063728	30	10€/deň
Štrbské Pleso, Patria	49.124284, 20.062227	80	10€/deň
Štrbské Pleso, športový areál	49.127069, 20.059992	300	10€/deň
Štrbské Pleso, FIS	49.127724, 20.061692	80	nezistené
Popradské Pleso, TEŽ	49.125865, 20.074616	170	10€/deň
Vyšné Hágy, TEŽ	49.118571, 20.123452	10	-
Vyšné Hágy, vjazd LÚ	49.118516, 20.124922	15	-
Tatranská Polianka, nad stanicou TEŽ	49.123185, 20.185712	25	-
Tatranská Polianka, pod Sliezskym domom	49.125735, 20.184527	30	-
Starý Smokovec, P1 – AS	49.140362, 20.225260	17	10€/deň
Starý Smokovec, P2 – nad AS	49.140720, 20.224650	40	10€/deň
Starý Smokovec, P3+P4 – Grand Hotel	49.141424, 20.222559	85	10€/deň
Starý Smokovec, Amfiteáter	49.142156, 20.222476	90	10€/deň
Starý Smokovec, „horná“ cesta	49.138711, 20.215800	80	10€/deň
Horný Smokovec, pri Interšporte	49.139655, 20.234161	18	-
Tatranská Lesná, pod Detským Rajom	49.150242, 20.258400	20	-
Stará Lesná, TEŽ	49.154818, 20.271253	10	-
Tatranská Lomnica, výjazd na Smokovce	49.161946, 20.271790	60	-
Tatranská Lomnica, Urán	49.163507, 20.274859	18	10€/deň
Tatranská Lomnica, pri žst.	49.164177, 20.279559	40	10€/deň
Tatranská Lomnica, pri AS	49.165812, 20.281313	65	10€/deň
Tatranská Lomnica, Múzeum	49.166097, 20.283951	60	10€/deň
Tatranská Lomnica, Slalom	49.165594, 20.279423	14	10€/deň
Tatranská Lomnica, Humno	49.165215, 20.271875	250	nezistené
Tatranská Lomnica, Pod Lanovkou	49.166170, 20.269863	40	10€/deň
Tatranská Lomnica, terasovité parkovisko	49.167625, 20.271386	750	2€/hod. 6€/4 hod. 10€/12 hod. 15€/24 hod.
Tatranské Matliare, Dvor pod plesmi	49.176765, 20.293889	20	8€/hod.
Biela voda	49.187628, 20.292404	75	8€/hod.
Tatranská Kotlina, zastávka SAD	49.224862, 20.324004	30	-
Tatranská Kotlina, Koliba	49.229866, 20.317887	40	nezistené
Tatranská Kotlina, Belianska jaskyňa	49.229274, 20.316707	25	nezistené
Ždiar, Bachledova dolina P1	49.272630, 20.310482	800	3€/deň
Ždiar, Bachledova dolina P2	49.270453, 20.308434	200	3€/deň
Ždiar, Belské P3	49.265718, 20.292143	150	3€/deň
Ždiar, Strednica	49.273490, 20.229051	400	-
Ždiar, Ski Centrum Strachan	49.276175, 20.236217	70	-
Ždiar, pri kostole	49.271449, 20.261502	20	-
Ždiar, pri Obecnom úrade	49.270613, 20.262712	15	-
Ždiar, penzión Jánošík	49.274319, 20.248711	10	-
Ždiar, Hotel Magura (Monkova dolina)	49.268452, 20.249589	10	-
Tatranská Javorina, Výskumný ústav vysokohorskej biológie UNIZA	49.264861, 20.140699	20	-
Lysá Poľana	49.263033, 20.116574	100	nezistené
Lysá Poľana, Market	49.263312, 20.115890	25	nezistené
PL, Łysa Polana (mimo PUM RVT)	49.264736, 20.116076	500	cca 5€/deň
PL, Palenica Biańczańska (mimo PUM RVT)	49.255714, 20.102981	800	cca 5€/deň
PL, Jurgów-Hawrań		500	-

Väčšina parkovísk prevádzkovaných mestom Vysoké Tatry a obcou Štrba je spoplatnená 10 € na deň. Táto taxa je nastavená s cieľom odradiť aspoň časť dochádzajúcich návštevníkov od cesty automobilom a motivovať príjazd verejnou dopravou. Z uvedeného prehľadu vidno, že napriek turistami často vnímaných nedostatkoch kapacity parkovania patrí verejný priestor (najmä na Štrbskom Plese, v Starom Smokovci a v Tatranskej Lomnici) z veľkej časti automobilom a parkovaniu.

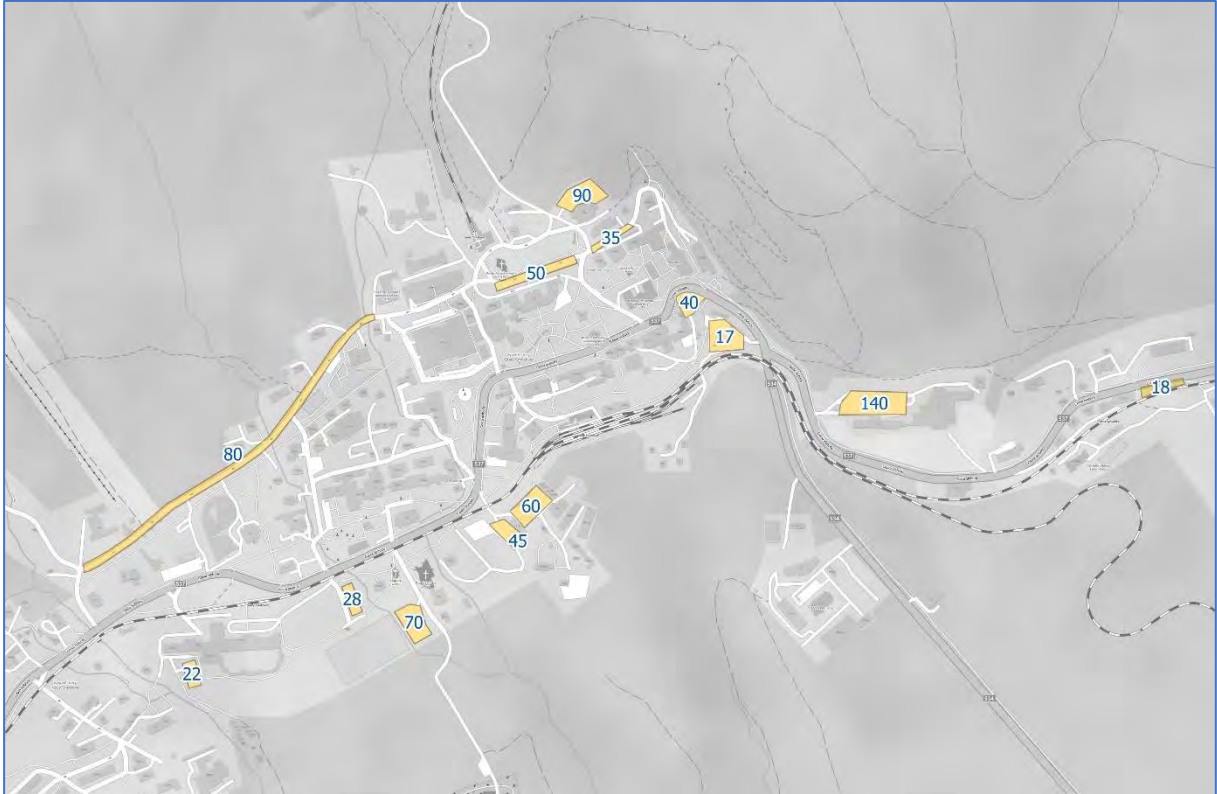
Na základe uvedenej tabuľky možno zhrnúť kapacity parkovania v najväčších centrách turistického ruchu v jadrovom území (nie sú zarátané všetky neverejné parkoviská pri hoteloch, ktoré taktiež disponujú desiatkami, výnimočne aj stovkami miest):

- Tatranská Lomnica 1300 parkovacích miest
- Starý Smokovec 550 parkovacích miest
- Štrbské Pleso 1600 parkovacích miest (vrátane kapacít pri TEŽ na Popradskom plese)
- Ždiar 1700 parkovacích miest
- Tatranská Javorina 150 parkovacích miest

Umiestnenie jednotlivých parkovísk vrátane kapacity v troch najväčších centrách regiónu – Tatranskej Lomnici, Starom Smokovci a na Štrbskom Plese zobrazujú obrázky nižšie.



Obrázok 49 Možnosti parkovania v Tatranskej Lomnici



Obrázok 50 Možnosti parkovania v Novom a Starom Smokovci



Obrázok 51 Možnosti parkovania na Štrbskom Plese

9.5.3 Parkoviská s väzbou na verejnú dopravu

9.5.3.1 P+R parkoviská

Vo Vysokých Tatrách v období rokov 1987 až 1989 (vrátane) bola zrealizovaná sezónna regulácia dopravy formou obmedzenia vjazdu osobných automobilov individuálnych nebytovaných návštevníkov. Obmedzenie sa netýkalo trvale bývajúceho obyvateľstva, ani hostí ubytovaných v ubytovacích zariadeniach a netýkalo sa ani dopravnej obsluhy. Fungovali P+R parkoviská (záchytné parkoviská automobilov ZPAD) s prestupmi na verejnú dopravu na parkoviskách ZPAD Dolný Smokovec a ZPAD Eurocamp pod Tatranskou Lomnicou. Zo záchytných parkovísk boli denní návštevníci vyvážaní kyvadlovou autobusovou dopravou do centra Starého Smokovca a Tatranskej Lomnice. Uvedené záchytné parkoviská boli vybavené verejnou hygienickou vybavenosťou, vrátane úschovne batožín a turistickou informačnou kanceláriou. Po roku 1989 sezónna regulácia už nebola obnovená. Kombinované využívanie dopravných módov (automobil + verejná doprava) v súčasnosti nie je v regióne zaužívané, a to ani v prípade turistickej dopravy, ani v prípade dopravy do zamestnania, škôl, za službami alebo na úrady. Existujúce možnosti parkovania automobilov (a bicyklov) v uzloch verejnej dopravy v podhorí zobrazuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka 95 Možnosti odstavovania automobilov a bicyklov v okolí uzlov VHD vo vstupnom území

Uzol VHD	Parkovanie automobilov		Stojany na bicykle
	umiestnenie	kapacita	
Poprad	pri žel. a autobusovej stanici	120	NIE
Tatranská Štrba	predstaničný priestor	cca 15	NIE
Kežmarok	žst. – predstaničný priestor	nezistená	NIE
	AS – pri obchodnom dome Lidl	cca 80	NIE
Studený Potok (Veľká Lomnica)	-	-	NIE
Spišská Belá	-	-	NIE
Svit, AS	pri obchodnom dome Billa	cca 60	NIE

Z tabuľky vyplýva, že možnosti parkovania v podhorí obmedzene existujú najmä v Poprade, Kežmarku a Svite. Nejde však o parkoviská pre potreby regiónu Vysoké Tatry. Uvedené parkoviská majú najmä miestny význam a slúžia obyvateľom daných sídel. Nie však iba k nadväznosti na verejnú dopravu, podstatná časť je využívaná aj pre parkovanie zamestnancov pracujúcich v okolí daných staníc. Istá forma parkovania P+R je umožnená takmer pri všetkých uzloch verejnej dopravy s výnimkou Spišskej Belej a Studeného Potoka. Zväčša ide o neusporiadané plochy v predstaničnom priestore, prípadne o spoplatnené parkoviská v okolí výpravných budov, kde však nedochádza k žiadnemu zvýhodňovaniu užívateľov verejnej dopravy.

Pri uzloch v mestách Kežmarok a Svit boli zistené výrazné nedostatky v stave verejných priestorov v okolí vybavovacích budov. Parkovanie je zväčša riešené odstavovaním na prilahlých plochách, ktoré sú zväčša spevnené, avšak bez akejkoľvek organizácie priestoru. Z dôvodu neusporiadaného parkovania nebolo možné určiť presný počet parkovacích miest.

Všeobecne možno konštatovať, že parkoviská P+R by sa mali navrhovať na okrajoch veľkých miest, kde existuje možnosť prestupu na kvalitnú sieť MHD, aby sa redukovalo zaťaženie dojazdových centier. Hľadanie lokalít by malo vychádzať z potrieb cestujúcej verejnosti a z umiestnenia existujúcej napájajúcej infraštruktúry ciest, aby nedochádzalo k zahlcovaniu miestnych ciest v sídlach a malo by byť realizované v koordinácii samospráv a PSK. Ďalej by mali byť parkoviská P+R budované pozdĺž osí

verejnej dopravy pri vhodných staniciach a zastávkach či v lokalitách, kde existuje potenciál na zriadenie nových zastávok a P+R parkoviska. Požiadavky na vybavenie uzlov a zastávok verejnej dopravy kapacitami pre parkovanie podľa príslušnej kategórie zastávky, resp. terminálu podrobne uvádzajú Štandardy kvality IDS Východ v tabuľke 94 (kapitola 9.3.8.4.1).

Realizácia P+R by sa nemala obmedzovať len na vyššie kategórie uzlov verejnej dopravy. Potreba dopravovania sa vlastným automobilom k najbližšej zastávke verejnej dopravy môže vyvstávať aj v menších obciach či mestách, kde sú zastávky vo vzťahu k osídleniu umiestnené excentricky. Príkladom môžu byť niektoré obce vo vstupnom území – Nová Lesná, Veľký Slavkov, Veľká Lomnica atď. – kde sa v izolínii pohodlnej pešej dochádzky k zastávkam nachádza iba obmedzená časť zástavby.

Pri budovaní parkovísk P+R by sa malo myslieť aj na rozvoj elektromobility a výstavbu nabíjajúcich staníc.

S ohľadom na územný rozsah regiónu je možné rozlišovať dva typy parkovísk P+R:

1. parkoviská pre cesty do jadrového územia regiónu

- malo by ísť o významné parkoviská zabezpečujúce prestup z IAD do VHD na okraji jadrového územia za účelom redukcie záťaže územia automobilmi
- ako vhodné lokality sa tu ponúkajú:
 - Poprad, ul. Fraňa Kráľa pri cintoríne – v blízkosti zjazdu z diaľnice a zast. TEŽ
 - Poprad – križovatka ciest I/18 x II/534
 - Studený Potok – prestupný uzol na železnici vo Veľkej Lomnici
 - Štrba / Tatranská Štrba
 - Tatranská Lomnica, Eurocamp
 - plochy pri zast. TEŽ Pod Lesom a Dolný Smokovec

2. parkoviská pre cesty v regióne

- malo by ísť o menšie parkoviská, ktoré umožnia najmä obyvateľom sídel s horšou dostupnosťou verejnej dopravy v regióne zaparkovať pri najbližšej zastávke/stanici a ďalej v ceste pokračovať verejnou dopravou

9.5.3.2 K+R parkoviská

Oficiálne K+R parkoviská v regióne Vysoké Tatry neexistujú. Využívajú sa rozľahlé neusporiadané plochy v predstaničných priestoroch, prípadne iné provizórne miesta pre krátkodobé státie. V rámci modernizácií predstaničných priestorov železničných staníc alebo okolia autobusových staníc a významných zastávok sa odporúča zriaďovať štandardné K+R miesta v počte podľa potreby. Požiadavky na vybavenie uzlov a zastávok verejnej dopravy kapacitami pre parkovanie podľa príslušnej kategórie zastávky, resp. terminálu podrobne uvádzajú Štandardy kvality IDS Východ v tabuľke 94 (kapitola 9.3.8.4.1).

9.5.3.3 B+R parkoviská

Pokiaľ ide o parkovanie bicyklov, B+R parkovisko aspoň formou stojanov nie je pri staniciach a zastávkach v riešenom území umožnené, a to ani v najväčších uzloch v podhorí. Plochy, ktoré tvoria okolie väčšiny železničných, ale aj niektorých autobusových staníc, by mali do budúcnosti umožniť možnosť vytvorenia odstavných plôch pre bicykle.

Pri železničných zastávkach by mohli byť stojany na bicykle namontované najmä tam, kde je predpoklad ich využitia pri cestách v kombinácii bicykel a vlak/autobus. Vyhradenie malej časti nástupíšť zastávok pre parkovanie bicyklov by nemalo predstavovať problém a malo by byť dnes už samozrejmosťou. V prvotnej fáze zavádzania by malo ísť najmä o zastávky a stanice, ktoré ponúkajú autobusové a železničné spoje do spádových centier. Realizácia B+R by sa však nemala obmedzovať

iba na kategorizáciu uzlov verejnej dopravy, ale mala by byť umožnená v každej zastávke a stanici železnice či PAD, kde existuje potenciál a dopyt po takej službe. Spravidla je dôležité umožniť cestujúcim parkovanie bicykla pri zastávke verejnej dopravy najmä v tých lokalitách, kde umiestnenie zastávky v mesta/obci neumožňuje pohodlnú pešiu dochádzku všetkým obyvateľom (napríklad zastávka vlaku je umiestnená na jednom konci obce podlhovastého pôdorysu). Iniciatíva vybudovania B+R by v takýchto prípadoch mala prichádzať od samotných samospráv a s krajom by mala byť koordinovaná. Požiadavky na vybavenie uzlov a zastávok verejnej dopravy kapacitami pre parkovanie a odstavovanie bicyklov podľa príslušnej kategórie zastávky, resp. terminálu podrobne uvádzajú Štandardy kvality IDS Východ v tabuľke 94 (kapitola 9.3.8.4.1).

9.5.4 Regulácia parkovania

Plošná systémová regulácia parkovania na území sídel v jadrovom území zatiaľ neexistuje. Mesto Vysoké Tatry a rovnako aj obec Štrba na Štrbskom Plese spoplatňujú verejné návštevnícke parkoviská na svojich pozemkoch. Systémy spravujú spoločnosti VPS (v meste Vysoké Tatry) a OTV (v obci Štrba).

Parkovanie je na území Tatier tiež pomerne rozšíreným biznis modelom mnohých súkromných prevádzkovateľov, ktorí vlastnia pozemky v území. Najväčšie kapacity vlastní pri lyžiarskom areáli v Tatranskej Lomnici spoločnosť TMR, ďalšie parkoviská sú vo vlastníctve rezortov, hotelov, penziónov či reštauračných zariadení alebo iných prevádzkovateľov s prenajatými pozemkami v intraviláne a extraviláne. Mnohí zo súkromných vlastníkov prevádzkujú parkovanie lacnejšie, než samotné mesto Vysoké Tatry a obec Štrba.

Na území Starého Smokovca badať snahu o reguláciu niektorých parkovacích plôch, zatiaľ však regulácia nie je systémová a skôr je prispôbovaná potrebám jednotlivých prevádzok (napr. zdravotníckeho zariadenia a ďalších) v reakcii na miestne vzniknutý problém.



Obrázok 52 Regulácia parkovania v blízkosti zdravotníckeho zariadenia v Starom Smokovci

Na obrázku 52 vidieť snahu regulovať parkovacie miesta pre možnosť návštevy lekára automobilom v pracovné dni (max. na 1 hod.) a cez víkendy ponechávať parkovanie dostupné pre turistov za poplatok. Snahu o reguláciu však sprevádzajú aj chyby v dopravnom značení, v pravej časti obrázku 52 je na dodatkovvej tabuľke umiestnený symbol „časovo obmedzené parkovanie“ nelogicky bez uvedenia času. Zámerom pravdepodobne bolo umiestniť symbol „platené parkovanie“, ktorý je správne uvedený na spodnej dodatkovvej tabuľke v ľavej časti obrázku.



Obrázok 53 Nedostatky v regulácii parkovania

Na obrázku 53 vidno ďalšie nedostatky v regulácii. V pravej časti obrázku je uvedený príklad redundantného značenia, keď pod značkou „Parkovacia zóna“ je umiestnená dodatková tabuľka s textom, ktorý je už obsahom samotnej značky „Parkovacia zóna“, a teda je uvedený nadbytočne. V pravej časti obrázku zas vidno informácie o prevádzke plateného parkovania a možnostiach úhrady, ktoré obsahujú množstvo textu a pre návštevníka nie sú prehľadné. Tieto nedostatky prispievajú nielen k neprehľadnosti systému, ale aj k vizuálnemu smogu vo verejnom priestore.

9.5.5 Prieskumy statickej dopravy

9.5.5.1 Prieskum parkovania Štrbské Pleso (UNIZA)

Pre oblasť Štrbského Plesa objednala organizácia Regiún Vysoké Tatry spracovanie *Dopravného prieskumu statickej a dynamickej dopravy v areáli Štrbské Pleso* na vybraných parkoviskách. Dopravný prieskum realizovala Žilinská univerzita, prebehol v sobotu 26.2.2022 v zimnej turistickej špičke v čase

od 8:00 do 18:00. Cieľom prieskumu bolo zistiť priebeh obsadenosti parkovísk počas sledovaného obdobia, priebeh disponibilnej kapacity parkovísk, priemernú dobu parkovania a príslušnosť auta k okresu (v prípade slovenských EČV) alebo krajine (v prípade zahraničných EČV). Prieskum prebiehal na nasledujúcich parkoviskách (oficiálne disponibilné kapacity stanovil objednávatel' prieskumu):

- | | |
|---|---|
| • P1 – pri penzióne Pleso | kapacita 45 automobilov |
| • P2 – pri Novom Štrbskom Plese | kapacita 45 automobilov |
| • P3 – oproti zdravotnému stredisku | kapacita 22 automobilov |
| • P4 – centrálné parkovisko | kapacita 350 automobilov + 11 autobusov |
| • P5 – parkovisko pri predajných stánkoch | kapacita 70 automobilov |
| • P6 – pri Heliose | kapacita 150 automobilov (približná) |
| • P7 – vstup/výstup športový areál | kapacita 70 automobilov |

Objednávatel'om daná súhrnná kapacita všetkých sledovaných parkovísk je 752 automobilov a 11 autobusov. Obsadenosť parkovísk bola sledovaná v 15-minútových intervaloch. Špička obsadenosti bola dosiahnutá na rôznych parkoviskách v rôznom čase, pohybovala sa v časovom intervale 10:00-13:00. Obsadenosť v špičke sa pohybovala v extrémoch 85-193 %. Väčšina parkovísk však bola obsadená na cca 100 %. Kapacita bola výraznejšie prekročená na parkoviskách P2 pri Novom Štrbskom Plese, P3 oproti zdravotnému stredisku a P7 pri vstupe/výstupe športového areálu. Priemerná dĺžka parkovania sa pohybovala od 2,25 do 3,75 hodiny. Pre úplnosť treba uviesť, že vzhľadom na poveternostné podmienky a sneh je v zimnom období súhrnná disponibilná kapacita parkovísk nižšia, než v lete, pretože na plochách bez presného vyznačenia parkovacích miest majú vodiči tendenciu ponechávať väčšie rozostupy medzi vozidlami a tým kapacitu znižovať.

9.5.5.2 Prieskum parkovania Starý Smokovec (UNIZA)

V rámci dokumentu *Komplexné riešenie dopravy v regióne Vysoké Tatry s dôrazom na ekológiu a trvalo udržateľný rozvoj* vykonala Žilinská univerzita prieskumy parkovania na vytypovaných parkoviskách v Starom Smokovci. Cieľom prieskumov parkovania bolo zistenie počtu parkujúcich vozidiel na území mesta Vysoké Tatry, trvania parkovania vozidiel a zistenie evidenčných čísel vozidiel pre stanovení príslušnosti vozidla k okresu a identifikáciu zahraničných návštevníkov. Prieskumy parkovania sa realizovali v období:

- zimného sedla – 13.2.2018,
- zimnej špičky – 10.3.2018,
- letnej špičky – 28.8.2018.

Zoznam sledovaných parkovísk:

- | | |
|--|-------------------------|
| • P1 – parkovisko pri AS Starý Smokovec | kapacita 17 automobilov |
| • P2 – parkovisko pri hoteli Tatra | kapacita 40 automobilov |
| • P3 – parkovisko pri Kolibe Kamzík | kapacita 35 automobilov |
| • P4 – parkovisko nad Grand hotelom | kapacita 50 automobilov |
| • P5 – parkovisko pri reštaurácii Koliba | kapacita 60 automobilov |

Obsadenosť parkovísk bola sledovaná v intervale 8:00 – 18:00 v 15-minútových intervaloch. Podrobné zistenia prieskumov sú uvedené v samotnej štúdii, ktorá je súčasťou elektronických príloh dokumentu. V stručnosti však možno uviesť následné zistené závery a porovnania sledovaných termínov:

- v letnej špičke bol zaznamenaný najdlhší čas parkovania vozidiel, ktorý sa pohyboval od 2,93 hodiny (parkovisko P1) do 4,53 hodiny (parkoviská P3 a P4),

- na parkoviskách P1 a P2 bola zaznamenaná najvyššia obrátkovosť (najvyšší počet parkujúcich vozidiel počas dňa) v zimnej špičke, na parkoviskách P3 a P4 v zimnom sedle a na parkovisku P5 v letnej špičke,
- z prieskumov nie je možné jednoznačne určiť funkciu jednotlivých parkovísk v rôznych obdobiach – všetky parkoviská slúžia tak pre dlhodobé odstavenie vozidiel turistov, ako aj pre krátkodobé parkovanie,
- parkovisko P4 je jedna z najviac využívaných plôch na parkovanie (centrum mesta, blízkosť stanice lanovky, vhodný východiskový bod pre turistov),
- všetky parkoviská sa v čase poludňajších špičiek približujú naplneniu kapacity, pri parkovisku P2 bola kapacita počas zimnej špičky dokonca prekročená.

Návrhy a odporúčania štúdie UNIZA pre rozvoj dopravného systému a systému parkovania:

- efektívne využívanie územia bez nutnosti veľkých zásahov
- nebudovať nové parkovacie kapacity v území pre neefektívnosť ich využitia v období sedla
- vytvorenie pešej zóny od stanice TEŽ, autobusovej stanice po lokalitu parkoviska P4 a stanice pozemnej lanovej dráhy
- zavedenie informačného systému o obsadenosti jednotlivých parkovísk a navigačného systému k voľným parkovacím miestam
- zriadenie záchytných parkovísk na vstupoch do miest, kde boli zaznamenané najvyššie podiely cieľovej dopravy a zavedenie kvalitnej kyvadlovej dopravy (niektoré navrhované lokality záchytných parkovísk sú uvedené nižšie v kapitole 9.5.6.1), ktorá by mala smerovať na autobusovú stanicu Starý Smokovec a k pozemnej lanovke na Hrebienok – pre možnosť prestupu na TEŽ bude potrebné vhodnejšie prepojiť autobusovú a železničnú stanicu v Starom Smokovci
- zavedenie inteligentných dopravných a telematických systémov do systému riadenia dopravy v území (meranie rýchlosti, vyhodnocovanie dopravnej situácie, záznam EČV atď.).

Niektoré návrhy sú vo väčšej komplexnosti rozobraté v samotnej štúdii, ktorá je elektronickou prílohou tohto dokumentu.

9.5.5.3 Dopravno-sociologický prieskum (UNIZA)

Ako súčasť štúdie *Komplexné riešenie dopravy v regióne Vysoké Tatry s dôrazom na ekológiu a trvalo udržateľný rozvoj* vykonala Žilinská univerzita taktiež dopravno-sociologický prieskum, ktorý sa realizoval v zimnej a letnej sezóne. Výstupom je súhrn odpovedí 1 692 respondentov za obe sezóny.

Anketový prieskum sa vykonával v mestských častiach Starý Smokovec a Tatranská Lomnica, na parkoviskách v oboch sídlach, na železničných staniciach Starý Smokovec, Tatranská Lomnica, Studený Potok a Poprad-Tatry, v oblasti údolnej stanice pozemnej lanovej dráhy na Hrebienok a vo vybraných vlakoch TEŽ, ktoré boli vybrané tak, aby sa oslovili relevantné vzorky respondentov.

Zistenia dopravno-sociologického prieskumu:

- 73 % respondentov tvorili turisti prichádzajúci do Tatier za účelom relaxu/športu, necelých 8 % tvorili respondenti na služobnej ceste, zvyšok respondentov predstavovali miestni obyvatelia, resp. ľudia navštevujúci známych a príbuzných,
- približne tretina respondentov pricestovala do Tatier na 1 deň, tretina na 2-4 dni a tretina na 5 a viac dní,
- takmer 63 % respondentov uviedlo, že kladie dôraz na ekológiu pri výbere dopravného prostriedku a ďalších takmer 17 % uviedlo, že dôraz na ekológiu závisí od okolností,

- 35 % respondentov nepoužíva auto a iba necelých 23 % respondentov uviedlo, že sú nespokojní s parkovaním vo Vysokých Tatrách,
- až 77 % respondentov sa rozhodne vyslovilo pre obmedzenie vjazdu autám do Vysokých Tatier z dôvodu ochrany prírody, ďalších takmer 15 % uviedlo, že záleží od okolností, iba 8 % respondentov sa rozhodne vyslovilo proti obmedzeniu vjazdu áut,
- iba necelých 7 % by nebolo ochotných využívať systém P+R parkovísk, až 81 % vyjadrilo ochotu taký systém používať,
- tretina respondentov by bola ochotná čakať na kyvadlovú dopravu z parkovísk P+R do územia Tatier v rozmedzí 30-60 minút, vyše 18 % uviedlo ochotu čakať 20 minút, necelá tretina uviedla ochotu čakať 15 minút, 16 % uviedlo ochotu čakať 10 minút, necelé 4 % respondentov by boli ochotné čakať iba do 5 minút,
- vyše 86 % respondentov uviedlo, že sú spokojní s prepravou v TEŽ, vyše 6 % respondentov električky TEŽ nevyužíva, zvyšok respondentov (necelých 8 %) vyjadrilo nespokojnosť,
- 36,5 % respondentov vníma potrebu navýšenia počtu spojov verejnej dopravy počas sezóny, necelých 37 % respondentov vníma potrebu navýšiť počet spojov verejnej dopravy celoročne, zvyšných necelých 27 % potrebu pridania spojov vo verejnej doprave nevníma,

Uvedená anketa poskytuje relatívne dobrý obrázok o predstave respondentov o ďalšom rozvoji dopravného systému v regióne Vysokých Tatier. Možno konštatovať, že respondenti vnímajú potrebu ekologického riešenia dopravného systému v regióne Vysoké Tatry, podstatná časť aj za cenu zníženia vlastného komfortu. Väčšina respondentov by uvítala obmedzenie vjazdu autom do regiónu, avšak kompenzáciu za také zníženie komfortu očakávajú v podobe autobusového alebo vlakového spoja zo záchytného parkoviska v primeranom čase, za primeranú cenu a na vhodné miesto. Viac ako tri štvrtiny respondentov sú spokojní s cestovaním v TEŽ, zároveň však viac ako dve tretiny respondentov vníma potrebu navýšenia počtu spojov. Je preto potrebné v návrhovej časti navrhnúť systémové riešenie obsluhy územia. Za najčastejší dôvod nespokojnosti s verejnou dopravou uviedli respondenti nedostatočnú kapacitu v sezóne.

Systém záchytných parkovísk bude pre respondentov vhodnou alternatívou pokiaľ budú vhodne nastavené prípoje a nadväznosti, bude zaistená kyvadlová doprava do územia, využitie záchytného parkoviska a následná cesta do územia bude možná s jedným dokladom, zabezpečí sa preprava batožín a kočíkov komfortným spôsobom a bude zaistený bezbariérový prístup.

9.5.6 Analýza možností riešenia problémov

9.5.6.1 Regulácia vjazdu automobilov do územia

Pre región Vysoké Tatry môže byť účinným nástrojom zníženia záťaže od individuálnej automobilovej dopravy (a teda aj zníženia dopytu po parkovacích miestach) v jadrovom území sezónna (prípadne aj trvalá) regulácia vjazdu automobilov pre návštevníkov s nutnosťou odstavenia automobilov na rozhraní vstupného a jadrového územia na záchytných parkoviskách pri termináloch verejnej dopravy a na multimodálnych termináloch v podhorí s možnosťou prestupu na ekologickú verejnú dopravu k cieľu v jadrovom území (podobne, ako fungoval systém záchytných parkovísk v Tatrách v rokoch 1987 – 1989, ako už bolo uvedené vyššie).

Ak sa majú podhorské sídla reálne stať „parkoviskami“ pre Vysoké Tatry, bude potrebné využiť skúsenosti s prevádzkou v minulosti fungujúcich záchytných parkovísk pod Tatranskou Lomnicou (Eurocamp) a Starým Smokovcom (dnes DINOpark v katastri obce Veľký Slavkov). Konkrétne lokality budú spresnené v návrhovej časti. Potrebné tiež bude hľadať riešenia pre nové plochy záchytných parkovísk, prípadne aj riešenie pre pretvorenie existujúcich traťových a nácestných zastávok verejnej dopravy na uzly s možnosťou odstavenia automobilu a pokračovania verejnou dopravou.

Okrem dvoch uvedených v minulosti fungujúcich záchytných parkovísk, ktoré sú dnes obe v súkromných rukách, vyplynul z dopravnej štúdie Žilinskej univerzity zámer vybudovania záchytných parkovísk pri zastávkach TEŽ Pod lesom a Dolný Smokovec. Zámer zobrazuje obrázok nižšie.



Obrázok 54 Navrhované záchytné parkoviská v blízkosti zastávok TEŽ pod Starým Smokovcom

Vzhľadom na to, že obe navrhované parkoviská sa nachádzajú už na území Tatranského národného parku, môže sa ako vhodnejšie riešenie ukázať nájdenie iných plôch pod hranicou TANAP-u s využitím iných zastávok a staníc verejnej dopravy.

Súčasťou systému regulácie vjazdu automobilov do jadrového územia s nutnosťou odstavenia vozidla pri prestupnom termináli okrem rezidentov a ubytovaných môže do budúcnosti byť aj možnosť umožnenia vjazdu na základe vopred realizovanej elektronickej rezervácie parkovacieho miesta za určitý poplatok. Táto možnosť je v zahraničí bežne zaužívaná v podobnom type lokalít.

9.5.6.2 Parkovacia politika

Pre obytné okrsy sídliskového typu bude potrebné zavedenie regulácie parkovania formou rezidenčných zón. Systém rezidenčného parkovania na sídlisku je vo vysokom štádiu pripravenosti v meste Vysoké Tatry: je spracovaný projekt trvalého dopravného značenia na komunikáciách, je tiež spracovaný návrh znenia príslušného VZN. Systém rezidenčného parkovania môže byť postavený na rozlíšení základných troch skupín používateľov – rezidentov, abonentov (podnikateľov so sídlom prevádzky, resp. vlastníkov nehnuteľností) a návštevníkov – s rôznou mierou zvýhodnenia (najvýraznejšie zvýhodnenie pre rezidentov až žiadne zvýhodnenie pre návštevníkov). Je taktiež možné zaviesť ďalšie rôzne zvýhodnené skupiny užívateľov ako návštevy rezidentov apod. Personálne by mala parkovací systém zabezpečovať mestská spoločnosť VPS. V súčasnosti parkovanie kontroluje Mestská polícia, čo už nie je pri dnešnom rozsahu parkovísk postačujúce.

9.5.6.3 Telematické a informačné systémy v parkovaní

S reguláciou vjazdu automobilov do územia sa viaže aj potreba včasného informovania vodičov o prebiehajúcich obmedzeniach. Pokiaľ by mal byť vstup automobilov do územia s nutnosťou prestupov na termináloch v podhorí regulovaný sezónne, budú sa vyžadovať rozsiahle zmeny v dopravnom značení v podhorí. Budú potrebné premenlivé dopravné značky na všetkých prístupových cestách do územia (vrátane diaľnice a ciest I. triedy) a informácia o ponúkaných kapacitách parkovania na tom-ktorom termináli.

Mesto už dnes spravuje jednoduchý informačný systém tabúl na ceste II/534 s informáciami o dostupnosti parkovísk v Starom Smokovci. Nejde však o zložitejší telematický systém postavený na senzoroch obsadenosti parkovacích miest, tabule sú ovládané diaľkovo mobilnými telefónmi, sčítanie áut a vyhodnocovanie disponibility miest vykonávajú pracovníci mestskej spoločnosti VPS.



Obrázok 55 Elektronická tabuľa s informáciami o disponibilitate parkovísk – cesta II/534 (príjazd do Starého Smokovca od Popradu)

9.5.7 SWOT analýza statickej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • funkčný systém plateného parkovania mestskej spoločnosti VPS na území mesta Vysoké Tatry • funkčný systém plateného parkovania obecnej spoločnosti OTV na území obce Štrba • snaha o aspoň čiastočnú reguláciu parkovania • regionálna skúsenosť s realizáciou projektu: Obmedzenie individuálnej automobilovej dopravy Vysoké Tatry (OIADVT), ktorý spracoval Dopravoprojekt Bratislava v rokoch 1985-1986 a ktorého realizácia sa uskutočnila v rokoch 1987, 1988 a 1989 v sezónnom trvaní vždy od 15.06 do 15.09. daného roku na podklade manažmentu prevádzkového poriadku OIADVT v súčinnosti mesta Vysoké Tatry, dopravného inšpektorátu verejnej bezpečnosti Poprad a SAD Poprad za podpory taktovej autobusovej dopravy a grafikonu TEŽ • skúsenosť s testovacou prevádzkou záchytného parkovania na Tatranskej Štrbe v roku 2021 v snahe podporiť integráciu autobusových liniek v taktovej doprave TATRA Expres ako turistickej dopravy pre Štrbské Pleso 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatočne riadená a usmerňovaná osobná motorizovaná dynamická a statická doprava • nedostatočný manažment a servis segmentu jednodennej osobnej motorizovanej turistickej návštevnosti • nie sú zavedené celoplošné pravidlá pre parkovanie alebo parkovacia politika • neintegrovateľný systém verejne dostupného parkovania, ktorý je charakteristický komerčnou reaktivnosťou na nedostatočné systémové riešenia statickej dopravy • súkromné aktivity naplňajúce ciele nekonzistentných, územne fragmentovaných biznis modelov parkovania, ktoré sa potykajú s často nelegálnym budovaním súkromných parkovísk na verejných priestranstvách • absencia systému informovania o naplnenosti parkovísk na vjazdoch do Tatier • chyby v dopravnom značení na regulovaných parkoviskách • užívateľsky neprehľadný systém • veľké kapacity parkovania na úkor užívateľsky príjemnejšieho verejného priestoru • absencia parkovísk P+R pri väčších uzloch verejnej dopravy • dopravné návyky obyvateľstva a návštevníkov orientované na individuálnu dopravu 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • záchytné parkoviská pri vjazdoch do jadrového územia integrované s infraštruktúrou multimodálnych terminálov s možnosťou prestupu na ekologickú verejnú dopravu • zavedenie parkovacej politiky (rezidenčného parkovania) v sídliskových okrskoch v území • zavedenie plošnej regulácie parkovania v jadrovom území • možnosť alebo povinnosť rezervácie parkovacích miest • informačný systém a navigácia na voľné parkoviská • multiplikačný efekt výchovy segmentu jednodňovej motorizovanej návštevnosti k plánovaniu návštevy národného parku použitím rezervačného systému a verejnej ekologickej dopravy • multiplikačný efekt rozptylu a distribúcie jednodňovej motorizovanej návštevnosti navigačným systémom voľných parkovacích kapacít • zníženie dopytu po parkovacích kapacitách skvalitnením služieb verejnej dopravy • výstavba parkovísk P+R pri uzloch verejnej dopravy v podhorí 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> • živelné parkovanie na cestách, spevnených, nespevnených plochách v intravilánoch horských osád a nelegálnych parkovacích plochách v extraviláne jadrového územia • podpora vytvárania nových parkovacích kapacít na Štrbskom Plese, v Starom Smokovci a v Tatranskej Lomnici bude motivovať k dojazdu návštevníkov automobíľom • sídelná štruktúra a rozľahlosť regiónu znamená často nevyhnutnosť dochádzania automobilovou dopravou 		

9.6 Cyklistická doprava

9.6.1 Infraštruktúra, základné parametre

Pri zbere dát o cyklistickej doprave je potrebné rozlišovať:

- **spôsob vedenia cyklistov – fyzická infraštruktúra** (jazdný pruh s ostatnou dopravou, cyklistický koridor, cyklistický pruh a cyklistická cestička)
- **smerové vedenie cyklistov – cyklistické trasy** (značená trasa s dopravným alebo rekreačným významom, ktorú možno viesť na všetkých kategóriách pozemných komunikácií vrátane lesných a poľných ciest a na všetkých typoch cyklistických komunikácií)

Pri dopravnej funkcii je bicykel používaný ako dopravný prostriedok pre dopravu za rôznymi cieľmi do vzdialenosti do 5-10 km, kľúčovým aspektom je presun z bodu A do bodu B. Pri rekreačnej funkcii je kľúčovým aspektom samotná jazda na bicykli. Rekreačný a dopravný význam infraštruktúry sa do veľkej miery prelína najmä, pokiaľ ide o intravilánové úseky alebo extravilánové úseky prepájajúce jednotlivé sídla. V riešenom území sa v súčasnosti nachádza 4 cyklistické komunikácie (do jadrového územia zasahujú iba 2), ktoré v sebe zhŕňajú dopravnú aj rekreačnú funkciu a ktoré boli špeciálne postavené ako segregované cyklistické komunikácie mimo hlavný dopravný priestor. Ide o cyklistické komunikácie:

- v **jadrovom** území:
 - Spišská Belá – Tatranská Kotlina – Ždiar,
 - Tatranské Matliare – Kežmarské Žľaby – Tatranská Kotlina,
- vo **vstupnom** území:
 - Kežmarok – Huncovce – Veľká Lomnica,
 - Poprad – Svit – Lučivná.

Územím regiónu Vysoké Tatry prechádzajú 2 vetvy kostrovej siete cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji:

- **P1 – Vysoké Tatry:** Podbanské – Tatranská Kotlina – Ždiar /Osturňa/ (tzv. malý tatranský okruh)
- **P2 – Tatry – Pieniny:** Štrba - Poprad – Kežmarok – Spišská Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ – Podolíneec – Červený Kláštor (tzv. veľký tatranský okruh)

V tabuľke nižšie sú uvedené parametre uvedených vetiev kostrovej siete:

Tabuľka 96 Vetva P1 kostrovej siete cyklistických trás PSK v regióne Vysoké Tatry

Vetva	Označenie	Dĺžka [m]	Opatrenia v [m] / Podiel na celkovej dĺžke v [%]				
			novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	bez úprav
P1	Vysoké Tatry	69 235	27 729	12 211	13 400	431	15 464
			40 %	18 %	19 %	1 %	22 %
		CYK	cestička cyklopruh	účelová komunikácia	cesty I., II., III. tr.	MÚK	počet MÚK
		dĺžka [m]	51 823	14 679	363	2 263	3
	% z celk.	75 %	21 %	1 %	0 %	-	
	poznámka	dotknuté 4 samosprávy: Vysoké Tatry, Štrba, Ždiar, Osturňa					

zdroj: Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji 2018

Tabuľka 97 Vetva P2 kostrovej siete cyklistických trás PSK v regióne Vysoké Tatry

Vetva	Označenie	Dĺžka [m]	Opatrenia v [m] / Podiel na celkovej dĺžke v [%]				
			novostavba	rekonštrukcia	modernizácia	organizačné opatrenia	bez úprav
P2	Tatry – Pieniny	114 208	56 275	875	10 238	2 692	44 128
			49 %	1 %	9 %	2 %	39 %
		CYK	cestička cyklopruh	účelová komunikácia	cesty I., II., III. tr.	MK	MÚK
		dĺžka [m]	89 724	7 622	5 327	11 125	410
		% z celk.	79 %	7 %	5 %	9 %	0 %
poznámka	dotknutých 25 samospráv, najmä mestá Poprad, Kežmarok a Spišská Belá						

zdroj: Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji 2018

9.6.2 Správa a údržba cyklotrás

Správa cyklotrás v regióne Vysoké Tatry (ale aj v celom Prešovskom kraji) je v súčasnosti do značnej miery živelná, založená na aktivistickom prístupe. V súčasnosti PSK nespravuje ani nevlastní žiadnu cyklotrasu. Správu väčšiny infraštruktúry (segregovaných cestičiek, účelových komunikácií a ďalších cyklistických komunikácií) zabezpečujú vlastníci jednotlivých úsekov – obce, cyklistické spolky (Slovenský cykloklub Piešťany a individuálni značkári trás Prešovského kraja) a združenia cestovného ruchu. Tieto však vykonávajú najmä obnovu značenia cyklotrás, nie samotnú správu a údržbu infraštruktúry. Treba konštatovať, že aj na tomto poli prebiehajú rôzne konflikty, najmä medzi značkármi Slovenského cykloklubu a individuálnymi značkármi pracujúcimi pre Prešovský kraj. Nezhody sa týkajú nárokov na správu a značkovanie jednotlivých úsekov a neprispievajú k úspešnému rozvoju cykloturistiky v kraji.

Do procesu ďalej vstupujú vlastníci ciest a účelových komunikácií (najmä lesných ciest), po ktorých sú vedené cyklotrasy. V prípade ciest I. triedy ide o Slovenskú správu ciest, v prípade ciest II. a III. triedy ide o Správu a údržbu ciest Prešovského kraja. V prípade účelových komunikácií (najmä lesných ciest) ide predovšetkým o štát, Správa Tatranského národného parku a urbárske združenia.

Na úrovni Prešovského kraja existuje snaha, aby správu a údržbu cyklotrás, aspoň pokiaľ ide o Kostrovú sieť Prešovského kraja, prebral kraj prostredníctvom SÚC PSK. V súčasnosti za týmto účelom prebieha aj verifikácia a pasportizácia siete, ktorá bude dokončená v roku 2023. Komunikácie mimo kostrovej siete pravdepodobne ostanú naďalej spravované viacerými subjektami.

Pokiaľ ide o značené trasy s prevažne turistickou (výnimočne čiastočne aj dopravnou) funkciou, v území sa nachádzajú cykloturistické trasy, z ktorých drvivá väčšina využíva existujúce komunikácie (cesty II. a III. triedy, účelové komunikácie), na ktorých sú osadené orientačné cykloturistické značky. V regióne Vysoké Tatry a jeho nadväzujúcom okolí sa nachádza 647,7 km značených cykloturistických trás. Prehľad cykloturistických trás vrátane správcov poskytuje nasledujúca tabuľka:

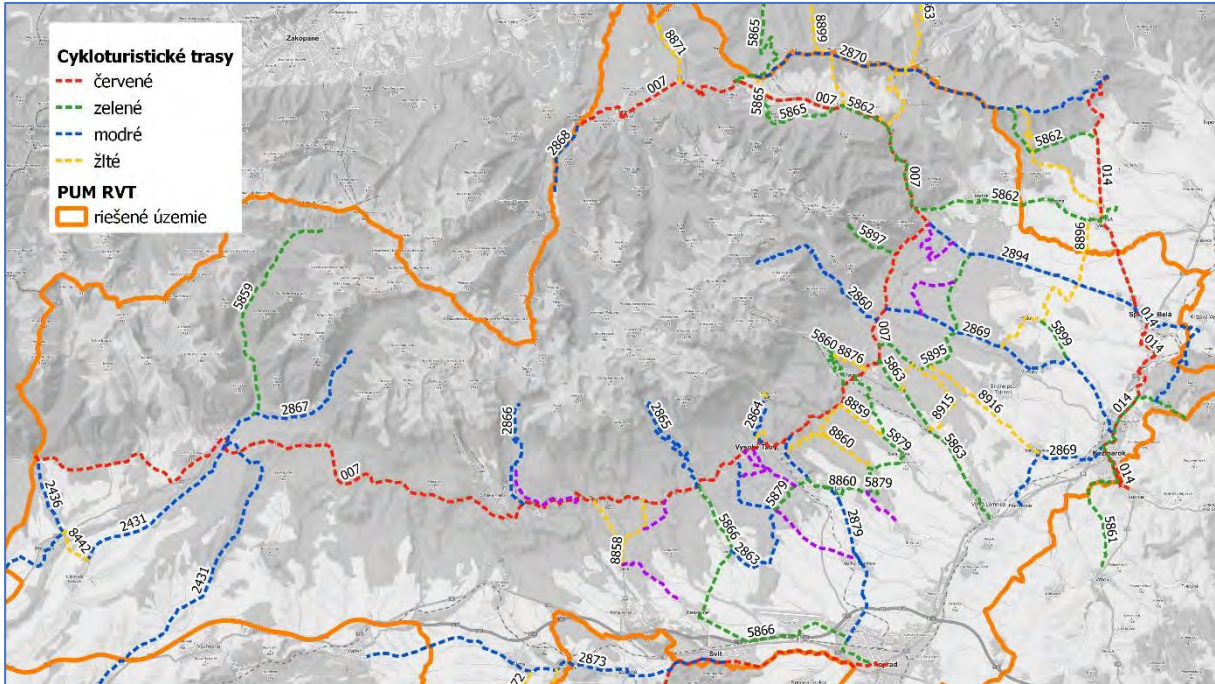
Tabuľka 98 Značené cykloturistické trasy v regióne Vysoké Tatry a okolí

Číslo trasy	Názov trasy*	Dĺžka [km] v PSK	Správca
Červené cykloturistické trasy			
007	Podtatranská cyklomagistrála (MTB, SPORT)	65,9	Slovenský cykloklub Piešťany
008	Popradská cyklomagistrála (MTB)	25,4	Slovenský cykloklub Piešťany

Číslo trasy	Názov trasy*	Dĺžka [km] v PSK	Správca
014	Spišská cyklomagistrála (MTB, SPORT)	118,4	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
028	Poprad – Kežmarok	15,0	Slovenský cykloklub Piešťany
Modré cykloturistické trasy			
2431	Podbanské – Liptovská Kokava – Hybe – Podbanské	2,1	Slovenský cykloklub Piešťany
2860	Biela Voda – Chata pri Zelenom plese (MTB, SPORT)	7,7	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2862	Stará Lesná (MTB)	4,5	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2863	Sibír – Žakovská poľana – Gerlachov (MTB, SPORT)	8,4	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2864	Starý Smokovec – Hrebienok (C, REKREA)	2,8	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2865	Tatranská Polianka – Sliezsky dom (C, SPORT)	7,0	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2866	Cesta Slobody – Popradské pleso (C, SPORT)	5,5	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2867	Podbanské – Kôprová dolina (C, REKREA)	7,8	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2868	Lysá Poľana – Bielovodská dolina (MTB)	3,2	Slovenský cykloklub Piešťany, Mesto Vysoké Tatry
2869	Poprad – Kežmarok – Kežmarské Žľaby (MTB)	33,0	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
2870	Hrebeň Spišskej Magury (MTB)	22,0	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
2872	Spišské Bystré – Poprad (MTB, SPORT)	12,0	Slovenský cykloklub Piešťany
2873	Svit – Čierny Váh (MTB, SPORT)	12,2	Slovenský cykloklub Piešťany
2879	Poprad – Horný Smokovec (C, REKREA)	10,8	Slovenský cykloklub Piešťany
2887	Beliansky cyklochodník (Spišská Belá – Tatranská Kotlina) (C, REKREA)	9,9	Mesto Spišská Belá
2894	Spišská Belá – Zlatná – Zálubica – Tvarožná (MTB)	20,2	Oblasťná organizácia cestovného ruchu TATRY-SPIŠ-PIENINY
Zelené cykloturistické trasy			
5859	Podbanské – Tichá dolina (C, REKREA)	12	Slovenský cykloklub Piešťany
5860	Tatranská Lomnica – Štart (C, SPORT)	4,1	Slovenský cykloklub Piešťany
5862	Rázc. Tatranská Kotlina – Slovenská Ves (C)	24,2	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
5863	Veľká Lomnica – Tatranské Matliare (C, REKREA)	8,5	Slovenský cykloklub Piešťany
5866	Poprad – Gerlachov – Tatranská Polianka	16,6	Slovenský cykloklub Piešťany
5867	Spišská Teplica – Lopušná dolina (C)	11	Slovenský cykloklub Piešťany
5868	Poprad – Spišský Štiavnik	11,3	Slovenský cykloklub Piešťany

Číslo trasy	Názov trasy*	Dĺžka [km] v PSK	Správca
5879	Žakovská Poľana – Nová Lesná – Tatranská Lomnica	13,5	Slovenský cykloklub Piešťany
5890	Zlatná – Kežmarok – Vrbov – Vlkovce – Hradisko, rázc. (MTB, SPORT)	11	Mesto Kežmarok
5895	Tatranské Matliare – Križovatka na 7 potokov (MTB, REKREA)	8,8	Slovenský cykloklub Piešťany
5896	Kežmarok – Malý Slavkov – Huncovce	5,9	Oblasťná organizácia cestovného ruchu TATRY-SPIŠ-PIENINY
5897	Čierna Voda – Chata Plesnivec (MTB)	3	Oblasťná organizácia cestovného ruchu TATRY-SPIŠ-PIENINY
5899	Mlynčeky – Rakúsy (C)	2	Oblasťná organizácia cestovného ruchu TATRY-SPIŠ-PIENINY
8861	Hrebienok – Bilíkova chata (MTB, REKREA)	0,2	Slovenský cykloklub Piešťany
8869	Huncovce – Žakovce – Vrbov (C, REKREA)	6,1	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8873	Nižná Šuňava – Štrba (C)	2,8	Slovenský cykloklub Piešťany
8881	Lučivná – Štôla – Svit (MTB)	12	Slovenský cykloklub Piešťany
8885	Spišská Teplica – Svit (C)	3	Slovenský cykloklub Piešťany
8897	Ždiar – Strednica (MTB)	1,2	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8898	Šarpanec – Bachledova dolina, vyhliadková veža (MTB)	10,3	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8900	Hrebeň Spišskej Magury – Veľká Franková (jednosmer) (MTB)	3,9	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8914	Poprad – Poprad-Kvetnica (C, REKREA)	3,4	Slovenský cykloklub Piešťany
Žlté cykloturistické trasy			
8858	Okruh Vyšné Hágy (MTB)	4,9	Slovenský cykloklub Piešťany
8859	Stará Lesná – trasa 8860 (MTB, REKREA)	4,1	Slovenský cykloklub Piešťany
8860	Okruh Nová Lesná – Dolný Smokovec (C)	11,2	Slovenský cykloklub Piešťany
8863	Bachledova dolina – Matiašovce, družstvo (MTB)	17,4	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8871	Podspády – štátna hranica (C, REKREA)	3	Slovenský cykloklub Piešťany
8872	Štrba – Vyšná Šuňava (C)	2,4	Slovenský cykloklub Piešťany
8876	Tatranská Lomnica – Pod Štartom (MTB)	1,9	Slovenský cykloklub Piešťany
8896	Horáreň Mlynčeky – Smrečiny (MTB)	17,7	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8901	Magurka – Ždiar (jednosmerná) (MTB)	2,3	Združenie pre rozvoj regiónu Pienin a Zamaguria
8915	Okruh Tatranské Matliare (C, REKREA)	8	Slovenský cykloklub Piešťany
8916	Malý Slavkov – trasa 5895 (MTB)	6,2	Oblasťná organizácia cestovného ruchu TATRY-SPIŠ-PIENINY
Spolu		647,7 km	

* v zátvorke je uvedená charakteristika trasy (vhodnosť pre C-cestnú a MTB-horskú cyklistiku a obťažnosť trasy)



Obrázok 56 Mapa značených cykloturistických trás v regióne Vysoké Tatry

9.6.3 Spôsob vedenia cyklistov

Pre bezpečnosť cyklistov je v technickom predpise TP085 z 10.6.2019 uvedený spôsob vedenia cyklistov po komunikáciách v závislosti na ich triede, intenzite a vedenie v intraviláne alebo extraviláne. Nasledujúci text stručne zhrňa najdôležitejšie body možností vedenia cyklistov.

Cyklistov je možné viesť v hlavnom alebo v pridruženom dopravnom priestore nasledovne:

- samostatnou cyklistickou cestičkou (segregovaná),
- samostatným cyklistickým pruhom, (segregovaná),
- cyklokoridorom, (nesegregovaná),
- spoločnou cestičkou pre chodcov a cyklistov (nesegregovaná).

Pri výbere optimálneho vedenia cyklistov je potrebné zvážiť viacero parametrov (Typ PK (extravilán, intravilán), priestorové možnosti, výber typu vedenia cestičky podľa jej úrovne (F1 – F10), Ekonomická stránka návrhu cestičky a intenzita premávky.

9.6.3.1 Intravilán

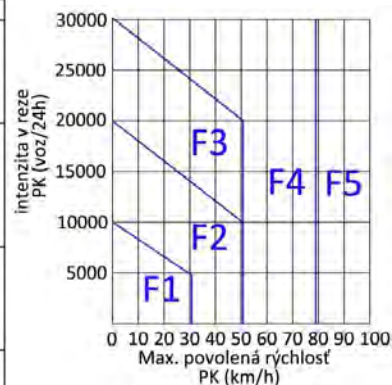
Tabuľka 99 Vedenie cyklistov v intraviláne obce (zdroj: TP 085)

Funkčná trieda miestnych komunikácií	V jazdnom pruhu s ostatnou dopravou	V jazdnom pruhu pre cyklistov	V pridruženom dopravnom priestore spolu s chodcami	Samostatná cyklistická cestička
A1	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
A2	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
A3	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
B1	vylúčené	možné ⁽¹⁾	možné	vhodné
B2	možné ⁽²⁾	možné	možné	vhodné
B3	možné	možné	vhodné	vhodné
C1	možné	vhodné	vhodné	vhodné
C2	možné	vhodné	vhodné	vhodné
C3	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
D1	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
D2	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
D3	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné

(1) – pri maximálnej povolenej rýchlosti do 40 km/h (vrátane) nie je nutné oddelenie PK bezpečnostným odstupom, pri vyšších rýchlostiach min. 0,50 m odstupom
(2) – maximálna povolená rýchlosť do 30 km/h

Tabuľka 100 Výber typu vedenia cyklistov – intravilán (zdroj TP 085)

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F1	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F2	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F3	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov s oddelením minimálne 0,50 m - spoločne s chodcami v pridruženom priestore - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F4	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených minimálne 0,50 m bezpečnostným priestorom - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F5	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie



Z vyššie uvedeného je zjavné, že vedenie cyklistov v hlavnom dopravnom priestore v intraviláne je možné pri intenzite 20 tis. voz/24 hod. pri max. povolenej rýchlosti 50 km/h. Pri vyššej maximálnej povolenej rýchlosti by mali byť cyklisti vedení v pridruženom dopravnom priestore (cyklopruhy, cestičky mimo priestor komunikácie).

9.6.3.2 Extravilán

Tabuľka 101 Vedenie cyklistov mimo obce a v extraviláne (zdroj: TP 085)

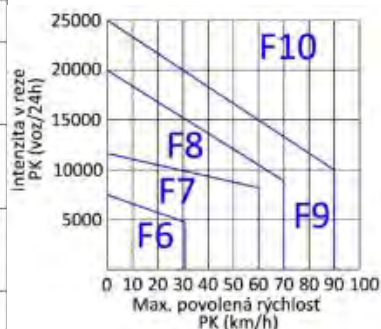
CK podľa dopravného významu	V jazdnom pruhu s ostatnou dopravou	V jazdnom pruhu pre cyklistov	V pridruženom dopravnom priestore spolu s chodcami	Samostatná cyklistická cestička
Diaľnice	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
Rýchlostné cesty	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
I. triedy (medzinárodný ťah)	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
I. triedy	vylúčené	možné ²⁾	možné	vhodné
II. triedy	možné ¹⁾	vhodné	vhodné	vhodné
III. triedy	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné

(1) – maximálna povolená rýchlosť do 50 km/h,
 (2) – oddelenie cyklistov od jazdného pruhu musí byť minimálne 0,50 m a dodržané šírkové usporiadanie v zmysle STN 73 6101 a STN 73 6110

Výber typu komunikácie pre vedenie cyklistických ciest v extraviláne:

Tabuľka 102 Výber typu vedenia cyklistov – extravilán (zdroj TP 085)

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F6	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F7	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F8	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F9	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených minimálne 0,50 m - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F10	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie



Z vyššie uvedeného je zjavné, že vedenie cyklistov v hlavnom dopravnom priestore v extraviláne je možné pri intenzite 10 tis. voz/24 hod. pri max. povolenej rýchlosti 70 km/h. Pri vyššej maximálnej povolenej rýchlosti by mali byť cyklisti vedení v pridruženom dopravnom priestore (cyklopruhy, cestičky mimo priestor komunikácie).

9.6.4 Funkcie cyklistickej dopravy

Regionálny plán udržateľnej mobility by sa mal predovšetkým zaoberať tzv. dopravnou cyklistikou a iba okrajovo sa dotknúť rekreačných a turistických trás. Vo vysokohorskom prostredí turisticky atraktívneho regiónu Vysokých Tatier však v súčasnosti dominuje predovšetkým cyklistika za účelom rekreácie a cestovného ruchu.

9.6.4.1 Dopravná cyklistika

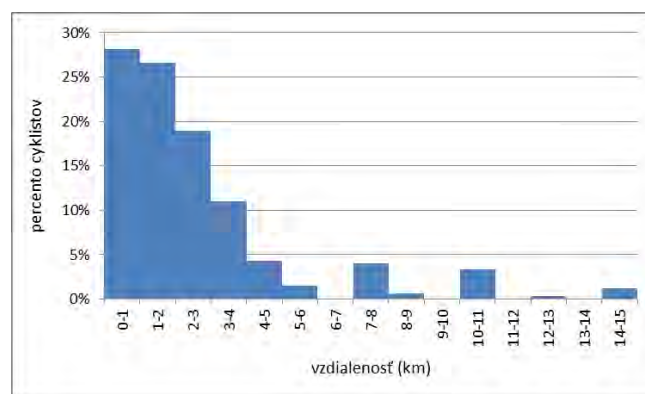
Dopravná cyklistika, ako už z názvu vyplýva, je druh cyklistiky realizovaný primárne za účelom dopravy z bodu A do bodu B. Až sekundárnym cieľom je rekreácia, zážitok, zdravý životný štýl apod. Dopravnými cyklistami je bicykel využívaný v omnoho nižšej miere predovšetkým z nasledujúcich dôvodov:

- kopcovitý horský podhorský terén,
- charakter osídlenia – jednotlivé sídla v riešenom území sú vzájomne izolovanými lokalitami, ich malý územný rozsah umožňuje pomerne pohodlnú pešiu dopravu,
- kvalitný systém verejnej dopravy po železnici medzi jednotlivými sídlami,
- absentujúca bezkolízna cyklistická infraštruktúra najmä v intravilánoch, ale tiež v extraviláne.

Dopravní cyklisti využívajú bicykel pravidelne na cesty do škôl, práce, na úrady, ale aj obchodov a za službami. Cesta jazda na bicykli nemá za cieľ športové ani rekreačné vyžitie, ide striktne o prepravu z miesta zdroja do miesta cieľa. Zvyčajne bicykel využívajú za akýchkoľvek klimatických podmienok s výnimkou extrémneho počasia. Oproti rekreačným/turistickým cyklistom majú mierne odlišné požiadavky na infraštruktúru a vybavenie. Cyklistické cestičky a trasy sú využiteľné pre dopravných i rekreačných cyklistov, veľmi dôležitá však je spojitosť, priame vedenie a bezpečnosť cyklotrás. Táto skupina má potenciál používať na svoje cesty kombinovaný spôsob dopravy, napr. bicykel a verejnú dopravu. Dôležitá je v tomto prípade doplnková infraštruktúra na intermodálnych bodoch (možnosť bezpečného uschovania bicykla).

Cyklistická doprava sa dostáva do popredia, ale jej výraznejší rozvoj závisí predovšetkým na tom, ako bezpečne sa budú cyklisti cítiť v premávke, aká bude ponúkaná infraštruktúra a s tým súvisiace možnosti motivácie pre využitie bicykla vo forme kombinácie s verejnou dopravou, aká bude motivácia vo forme rôznych zvýhodnení na úrovni kraja/mesta/zamestnávateľov pri pravidelnom dochádzaní. Rovnako závisí aj na strategickej a projektovej príprave, bez ktorej je rozvoj cyklistickej infraštruktúry veľmi náročný.

Na základe analýzy dát o diaľkach ciest cyklistov bolo z dopravného modelu SR zistené, že najväčšia časť cyklistov cca 28 % vykonáva cestu do vzdialenosti 2 km, nasleduje cca 19 % cyklistov idúcich do vzdialenosti medzi 2 a 3 km. Väčšina cyklistov vykonáva cesty do 6 km, výnimočne je potom skupina 4 % vykonávajúca cesty v dĺžke 7 – 8 km a 10 – 11 km.



Graf 76 Rozdelenie percent cyklistov v závislosti na odjazdenú vzdialenosť za jednu cestu

Z vyššie uvedených dát je zrejmé, že pre cyklistické väzby v rámci regiónu sú zistené vzdialenosti dostatočné najmä v meste Vysoké Tatry (predovšetkým väzba Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Tatranská Polianka). Ďalej možno predpokladať dopravné cyklistické pohyby v rámci obcí a sídel a prípadne do blízkych susedných obcí. Ako kľúčové pre prípadných dopravných cyklistov sa ukazuje byť vhodným napojenie vnútromestských cyklistických systémov na vonkajšiu sieť trás vedúcich v rámci kraja alebo regiónu.

9.6.4.2 Cykloturistika

Dominantným druhom pohybu na bicykli v regióne Vysoké Tatry je cykloturistika. V riešenom území sa nachádza množstvo cykloturistických trás, ktoré využívajú existujúce cesty, miestne a účelové cesty, ktoré vytvárajú prepojenia medzi vstupným a jadrovým územím. Ide najmä o cyklotrasy nachádzajúce sa na území medzi Cestou slobody (Tatranská cyklomagistrála) a sídlami v podhorí. Tieto majú potenciál v budúcnosti slúžiť aj na dopravné účely, najmä pre prepojenie susedných obcí.

Cyklotrasy trasované od Cesty slobody na sever do vysokohorského pásma predstavujú trasy čisto turistického charakteru, ich účelom je rekreačná a športová cyklistika v tatranských dolinách.

Riešené územie PUM leží z veľkej časti na územiach s vyšším stupňom ochrany prírody. Jadrové územie leží v Tatranskom národnom parku s III. stupňom ochrany prírody, kde je mimo intravilánov sídel (zastavaného územia obcí) zakázaný pohyb cyklistov mimo ciest, miestnych ciest a vyznačených cyklotrás. Toto pravidlo okrem iného znepriístupňuje časť cyklistami bežne využívaných účelových komunikácií a znemožňuje legálne využitie viacerých prepojení. Pravidlá pohybu v Tatranskom národnom parku a z nich plynúce obmedzenia sú podrobne spracované v kapitole 7.6.






9.6.5 Systém značenia cyklotrás

9.6.5.1 Cykloturistické trasy

Cykloturistické značenie na Slovensku upravuje STN 01 8028 – Cykloturistické značenie novelizovaná v apríli 2015. Rieši rozdelenie cykloturistických trás, stanovuje tvar, rozmery, farby a spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia. Cykloturistické trasy vyznačené v zmysle STN 01 8028 sú také trasy, na ktorých je po zákonnej legalizácii v zmysle slovenskej legislatívy osadené orientačné cykloturistické značenie. Väčšina cykloturistických trás vedie po existujúcich komunikáciách, lesných a poľných cestách, hrádzach alebo aj cestičkách pre cyklistov.

Toto značenie sa nevzťahuje na líniové značenie cestičiek a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia.

Cykloturistické trasy sa pre jednoznačnosť a ľahšiu orientáciu v teréne odlišujú farbami. Dôležitosť cykloturistických trás klesá v poradí červená – modrá – zelená – žltá. Dôležitosť náučných cykloturistických trás klesá v poradí modrá – zelená – čierna. Význam jednotlivých farieb:

	- červená	Červenou farbou sa značia trasy EuroVelo, cyklomagistrály a diaľkové trasy
	- modrá	Modrou farbou sa značia paralelné trasy k trasám EuroVelo, diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie alebo náročnejšie regionálne cykloturistické trasy, dlhšie alebo náročnejšie náučné cykloturistické trasy.
	- zelená	Zelenou farbou sa značia stredne náročné cykloturistické trasy cykloturistické okruhy zdravia a cykloturistické trasy pre rodiny s deťmi, stredne náročné náučné cykloturistické trasy, náučné cykloturistické okruhy zdravia a náučné cykloturistické trasy pre rodiny s deťmi.
	- žltá	Žltou farbou sa značia ľahké cykloturistické trasy a spojky medzi cykloturistickými trasami, krátke odbočky k prírodným, historickým, kultúrnym a technickým zaujímavostiam.
	- čierna	Čiernou farbou sa značia ľahké náučné cykloturistické trasy.

Podľa **náročnosti** sa cyklotrasy delia do troch stupňov:

REKREA – ľahké: menej náročná trasa alebo okruh vhodný na zoznámenie sa s jazdou na bicykli. Vyžaduje základy techniky jazdy a základný fyzický fond jazdca. Piktogram má podklad podľa farby cykloturistickej alebo náučnej cykloturistickej trasy s výnimkou žltej náučnej cykloturistickej trasy, kedy je čierny. Nápis REKREA je bielej farby, s výnimkou žltu značenej cykloturistickej trasy, kedy je čierny.



SPORT – stredne ťažké: náročnejšie športové trasy alebo okruhy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu. Piktogram má podklad podľa farby cykloturistickej alebo náučnej cykloturistickej trasy s výnimkou žltej náučnej cykloturistickej trasy, kedy je čierny. Nápis SPORT je bielej farby, s výnimkou žltu značenej cykloturistickej trasy, kedy je čierny.



EXPERT – ťažké: náročné trasy alebo okruhy, ktoré vyžadujú veľmi dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a veľmi dobrú fyzickú kondíciu. Piktogram má podklad podľa farby cykloturistickej alebo náučnej cykloturistickej trasy s výnimkou žltej náučnej cykloturistickej trasy, kedy je čierny. Nápis EXPERT je bielej farby, s výnimkou žltu značenej cykloturistickej trasy, kedy je čierny.



Podľa **charakteru terénu** sa cyklotrasy delia na cestné a horské:



cestná cykloturistika

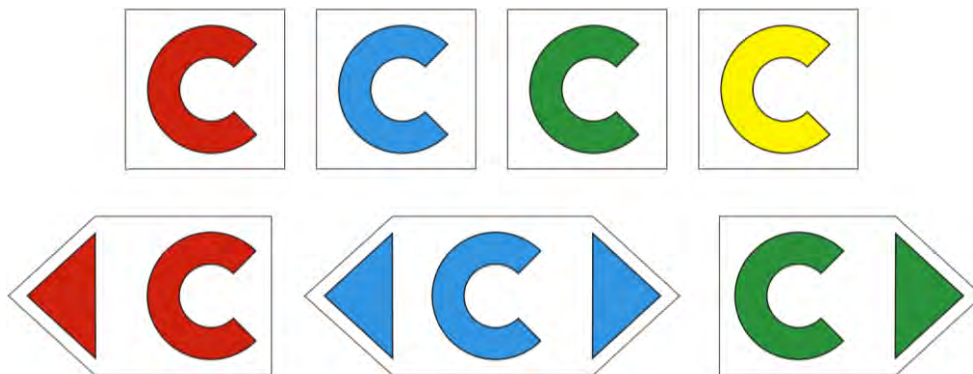
Trasy sú zjazdné všetkými druhmi bicyklov (cestné, trekkingové, horské). Sú obvyčajne vedené po asfaltových, prípadne penetrovaných cestách. Využívajú sieť ciest II. a III. triedy, asfaltové účelové komunikácie. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy.



horská cykloturistika (MTB)

Trasy sú obvyčajne zjazdné iba na horských bicykloch (prípadne na trekkingových bicykloch). Zväčša vedú po makadamových, lesných a poľných cestách s prírodným povrchom. Platí tu častokrát zásada, že po období dažďov sú nezjazdné. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy.

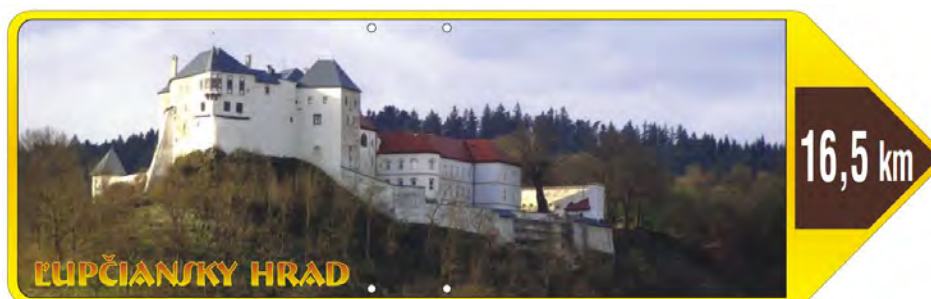
Medzi bežne užívané prvky značenia cykloturistických trás patria tvarované cykloznačky, veľká a malá cyklosmerovka a doplnková cyklosmerovka:



Obrázok 57 Maľovaná tvarovaná cykloznačka



Obrázok 58 Veľká a malá cyklosmerovka

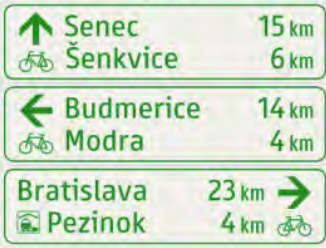





Obrázok 59 Doplnková cyklosmerovka

9.6.5.2 Dopravné cyklistické trasy

Pokiaľ ide o problematiku dopravnej cyklistiky, Vyhláška č. 30/2020 o dopravnom značení zaviedla smerové značky pre cyklistickú premávku, ktoré sa používajú na cestičkách pre cyklistov, spoločných alebo oddelených cestičkách pre chodcov a cyklistov, ako aj na iných cestách, ak je smerovanie cyklistickej premávky odlišné od smerovania ostatnej premávky. Zavedené boli nasledujúce značky:

Tabuľka 103 Smerové značky pre cyklistickú premávku

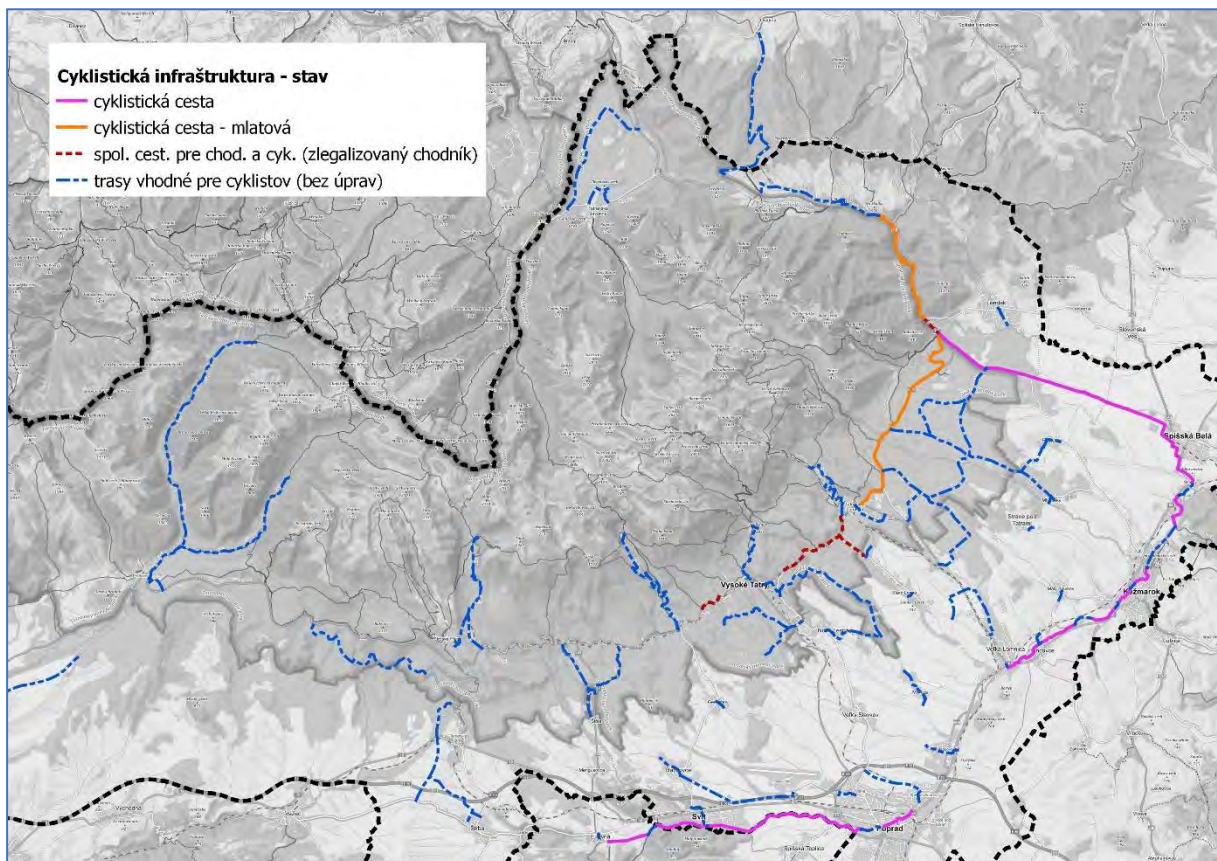
<p>380</p>  <p>Cyklistický smerník tabuľový</p>	<p>Značka informuje o smere jazdy k vyznačeným cieľom po cyklistickej trase a podľa potreby aj o vzdialenosti k týmto cieľom a o čísle alebo inom označení cyklotrasy.</p> <p>Ak sa na značke vyobrazujú turistické ciele, nápisy a symboly sú hnedej farby.</p>
<p>381</p>  <p>Cyklistický smerník šípový</p>	<p>Značka informuje o smere odbočenia k vyznačeným cieľom po cyklistickej trase a podľa potreby aj o vzdialenosti k týmto cieľom a o čísle alebo inom označení cyklotrasy.</p> <p>Ak sa na značke vyobrazujú turistické ciele, nápisy a symboly sú hnedej farby.</p>
<p>382</p>  <p>Cyklistický medzismerník</p>	<p>Značka informuje o priebehu cyklotrasy cez križovatku.</p>
<p>383</p>  <p>Číslo cyklotrasy</p>	<p>Značka v spojení s cyklistickým smerníkom informuje o čísle alebo inom označení cyklotrasy.</p>

9.6.6 Analýza existujúcich trás a prepojení

Infraštruktúru vyhradenú pre cyklistov, u ktorej možno predpokladať dopravnú funkciu, v jadrovom území tvorí niekoľko úsekov cyklistických ciest a spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov:

Tabuľka 104 Existujúca cyklistická infraštruktúra na území regiónu Vysoké Tatry

P. č.	Úsek	Typ	Povrch
1.	Tatranská Kotlina – Šarpanec – Spišská Belá – Kežmarok – Veľká Lomnica	cyklistická cesta	asfaltový
2.	Tatranská Lomnica – Kežmarské Žľaby – Tatranská Kotlina – Ždiar, dolný koniec	cyklistická cesta	mlatový
3.	Stará Lesná, TEŽ – Stará Lesná, rekreačné strediská	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov (zlegalizovaný chodník)	mlatový
4.	Horný Smokovec – Tatranská Lomnica (začiatok obce)	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov (zlegalizovaný chodník)	asfaltový
5.	Nový Smokovec – Tatranské Zruby	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov	mlatový
6.	Poprad, Aquacity – Svit – Lučivná, Snowpark	cyklistická cesta	asfaltový



Obrázok 60 Existujúca cyklistická infraštruktúra na území regiónu Vysoké Tatry

Súčasťou cyklistickej infraštruktúry sú aj účelové lesné cesty s vyznačením cykloturistických trás (zobrazuje obrázok 56). Spravidla ide o cesty nachádzajúce sa v území medzi cestou I/18 a II/537, teda

medzi podhorím a horským pásmom osídlenia. Niekoľko úsekov sa nachádza aj smerom do vysokohorského pásma – Tichá a Kôprová dolina, Popradské pleso, Sliezsky Dom, Hrebienok, Štart, Javorová dolina (cyklotrasa nie je vyznačená). Účelové lesné cesty s vyznačením cyklotrás dnes majú predovšetkým turistický význam, hoci viaceré by do budúcnosti mohli vytvoriť aj dopravné prepojenie podhoria s horským pásmom (zobrazuje obrázok 16) a sú vhodné pre použitie cyklistami bez zásadnejších úprav, pokiaľ ostane zachované vylúčenie alebo čiastočné vylúčenie motorovej dopravy. Bude však nutné vyriešiť križovatky týchto ciest

Povrch účelových lesných ciest s vyznačenými cyklotrasami nebol v rámci PUM RVT zmapovaný. V roku 2023 bude pre potreby PSK spracovaný pasport cyklistickej infraštruktúry v okresoch Poprad a Kežmarok.

Za hlavné nedostatky infraštruktúry pre cyklistov spoločne v **extravilánoch aj intravilánoch** možno považovať:

- žiadne opatrenia pre cyklistov na väčšine územia – absencia segregovaných cyklistických cestičiek, cyklistických pruhov, ochranných cyklopruhov aj cyklistických koridorov,
- nevyhovujúce vedenie cyklistov po spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov (prakticky ide o chodníky, kde sa zvislým dopravným značením zlegalizoval pohyb cyklistov),
- nespojitá existujúca infraštruktúra – trasy nie sú vhodne napojené, spravidla začínajú bez bezpečného navedenia cyklistov či iných úprav napojením na cesty I. a II. triedy, v intravilánoch za hranicami križovatiek apod.

Za hlavné nedostatky infraštruktúry pre cyklistov v **extravilánoch** možno považovať:

- cyklisti vedení s ostatnou motorovou dopravou po cestách,
- nevyužitá možnosť zriadenia cyklopruhov na šírko predimenzovaných cestách
- nemožnosť legálneho pohybu po vybraných účelových komunikáciách v podhorí a pre potreby turistiky aj v horskom teréne (zákaz vjazdu cyklistov na novú asfaltovú komunikáciu v Javorovej doline),

Za hlavné nedostatky infraštruktúry pre cyklistov v **intravilánoch** možno považovať:

- cyklisti vedení s ostatnou motorovou dopravou v jazdných pruhoch pre motorovú dopravu,
- bariéry na prirodzených trasách chodcov a cyklistov,
- preferencia automobilovej dopravy vo verejnom priestore,
- nedostatočné upokojovanie dopravy,
- nevyhovujúce napojenie zastávok a staníc verejnej dopravy infraštruktúrou pre nemotorovú dopravu.

Súhrnným problémom celého regiónu je absencia akýchkoľvek infraštruktúrnych opatrení pre cyklistickú dopravu, a to najmä v intravilánoch mesta Vysoké Tatry, časti obce Štrbské Pleso a obce Ždiar. Štruktúra peších trás vedených parkovým štýlom v zeleni je celkom nevhodná pre zdieľanie s cyklistami (a je to aj často explicitne zakázané). Pre cyklistu v intraviláne preto reálne zostáva používanie jazdných pruhov pre automobily bez akéhokoľvek upokojenia dopravy alebo využitie v meste zriedkavých značených cyklotrás tiež spoločných s premávkou chodcov. Cyklisti sú zväčša vedení s ostatnou motorovou dopravou po hlavných cestách, najmä Ceste slobody.

Ďalším problémom je absentujúce prepojenie jadrového územia s podhorím vhodnou bezpečnou infraštruktúrou (s výnimkou jedinej cyklistickej cestičky Spišská Belá – Tatranská Kotlina a účelovej lesnej cesty Mlynčeky – Kežmarské Žľaby, po ktorej je vedená turistická cyklotrasa a kde je vylúčená

ostatná motorová doprava). Zásadným problémom je tiež formálny zákaz vjazdu na všetky cesty mimo značené cyklotrasy na území TANAP-u

9.6.7 Analýza projektovej pripravenosti rozvoja trás

Pripravenosť projektov rozvoja cyklistických trás na území regiónu Vysoké Tatry je podrobne spracovaná v kapitole 4.7.3.

Ďalšie zámery v oblasti cyklistickej infraštruktúry, avšak bez informácie o aktuálnom stave pripravenosti projektu, vymenúva územnoplánovacia dokumentácia Prešovského samosprávneho kraja a jednotlivých obcí a miest (kapitola 4.5).

Zriadenie cyklistických pruhov na ceste II/537

V súvislosti s Cestou slobody, ktorá je spojnicou celého regiónu (bližšie popísaná v kapitole 9.2.1.3.2), taktiež rezonuje potreba vytvárania a skvalitňovania infraštruktúry pre cyklistickú dopravu, ktorá bola dlhé desaťročia zanedbávaná a v súvislosti s udržateľnosťou dopravy sa s ňou v ostatnom období začína uvažovať ako s plnohodnotným dopravným módom. Pri šírkových pomeroch cesty II/537, ktorá má najmä v extravilánových úsekoch pomerne široké krajnice, sa ako možné riešenie skvalitňovania infraštruktúry pre cyklistov núka pre cyklistické prepojenie východnej a západnej časti jadrového územia a prípadne aj za jeho hranice zúženie jazdných pruhov na minimálnu nutnú šírku a zriadenie priebežných cyklistických pruhov. Mesto Vysoké Tatry si v roku 2019 nechalo spracovať dopravnoinžinierske posúdenie (DIP) takého riešenia pre úsek Vyšné Hágy – Starý Smokovec, v úseku cesty od odbočky k liečebnému ústavu vo Vyšných Hágoch po čerpaciu stanicu Slovnaft v dĺžke cca 7 km.



Obrázok 61 Úsek cesty II/537 posudzovaný na možnosť zriadenia cyklistických pruhov

Účelom DIP bolo posúdenie možnosti viesť cyklistov v posudzovanom úseku v jazdnom pruhu s ostatnou dopravou resp. samostatným cyklistickým pruhom, ktorý by bol vedený v telese pozemnej komunikácie v pridruženom dopravnom priestore. Posúdenie vychádzalo zo vtedy platných technických podmienok pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. Vzhľadom na to, že väčšina úseku posudzovanej cesty sa nachádza v extraviláne, DIP neodporučilo realizovať toto riešenie, pretože by si vyžiadalo zníženie max. dovolenej rýchlosti na 50 km/h aj v extravilánových úsekoch, čo bolo z hľadiska plynulosti cestnej premávky vyhodnotené ako nežiaduce. Zachovanie plynulosti premávky, a teda zachovanie max. dovolenej rýchlosti 90 km/h a zároveň stanovená podmienka ponechania existujúceho šírkového usporiadania jazdných pruhov vedú k potrebe vedenia cyklistov minimálne v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore, oddelených 0,5 m bezpečnostným priestorom.

DIP záverom vyhodnotilo, že zriadenie samostatných jednosmerných jazdných pruhov na oboch stranách cesty II/537 v posudzovanom úseku tak, aby vyhovovali požiadavkám platnej legislatívy, by

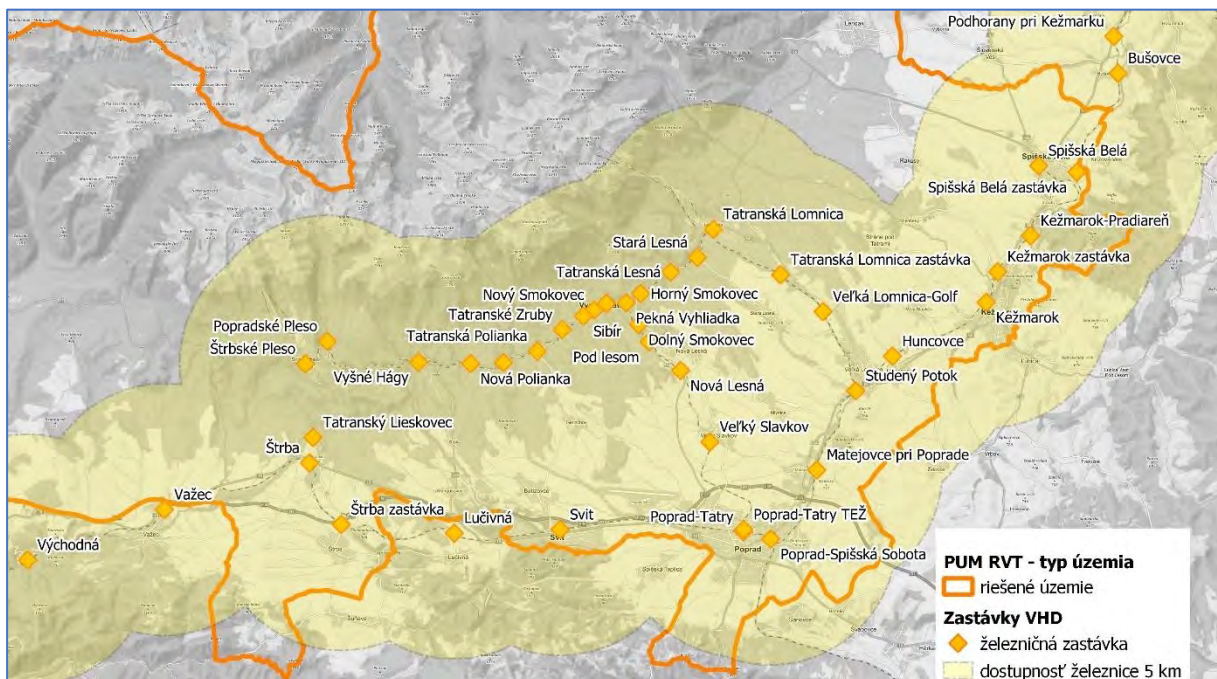
bolo možné len v prípade, ak by sa rozšírila cesta II/537 obojstranne s tým, že by sa vybudovali spevnené krajnice v min. šírke 1,75 m (do tejto šírky sa nezapočítava šírka vodiaceho prúžku), kde by sa následne vyznačil cyklistický pruh. Takáto úprava by si vyžadovala značné finančné investície, pretože okrem samotného rozšírenia PK by bolo potrebné presunúť a predĺžiť odvodňovacie zariadenia (priekopy, priepusty), rozšíriť mostné objekty a presunúť zvodidlá.

Realizácia cyklistických pruhov by bola možná na úkor mierneho zníženia plynulosti cestnej premávky, pokiaľ by došlo k zúženiu jazdných pruhov a zníženiu max. dovolenej rýchlosti pod 90 km/h so stavebným riešením niekoľkých kolíznych bodov, kde šírka krajnice nie je dostatočná. Prebiehajúci projekt komplexnej modernizácie cesty s takýmto riešením nepočíta.

9.6.8 Cyklistika v prepojení na verejnú dopravu

9.6.8.1 Dostupnosť železničných staníc a zastávok

Vychádzajúc z priemernej odjazdenej vzdialenosti dopravných cyklistov bola analyzovaná dostupnosť železničných zastávok a staníc do 5 km. Väčšia vzdialenosť (najviac dopravných cyklistov vykoná cesty do 4 km) bola zvolená s ohľadom na výrazný rozvoj elektrobicyklov, ktoré zvyšujú potenciálny rádius možnej cyklodochádzky. Pre analýzu boli zvolené všetky železničné stanice a zastávky v regióne Vysoké Tatry (kapitola 9.3.8.1) a v prípade tratí č. 180 a č. 185 aj nasledujúce dve zastávky za hranicou riešeného územia. Dostupnosť železničných staníc a zastávok zobrazuje obrázok nižšie:



Obrázok 62 Dostupnosť železničných staníc bicyklom do vzdialenosti 5 km

V tých častiach územia regiónu Vysoké Tatry, v ktorých sú vybudované železničné trate, je v dosahu 5 km celé zastavané územie. Zastávky a stanice sú v prijateľnej vzdialenosti pre väčšinu sídel, a to dokonca aj sídel bez priamej obsluhy vlakom (Gerlachov, Batizovce, Štôla, Mengusovce apod.).

Problémom môže byť pre vybrané lokality, kde je najbližšia zastávka smerom do kopca, výškový profil, tento nedostatok však môže vyriešiť elektrobicykel. Najvýznamnejšou prekážkou pre využívanie kombinovanej dopravy bicykel + vlak je nedostatočne bezpečná infraštruktúra komunikácií a nevyhovujúce možnosti pre bezpečné odstavenie bicykla na staniách alebo zastávkach.

Kombinovanú dopravu bicykel + vlak môžu preferovať používatelia, ktorí si bicykel odvážajú so sebou do cieľa cesty vlaku a ďalej ním pokračujú v ceste.

Bicyklom nie sú železničné stanice a zastávky pohodlne dostupné pre lokality Podbanské, Tatranská Kotlina, Lendak, Ždiar a Tatranská Javorina z dôvodu absencie železničných tratí.

9.6.8.2 Dostupnosť autobusových zastávok

Pre analýzu dostupnosti zastávok PAD boli zvolené všetky zastávky PAD v regióne (kapitola 9.3.8.2). Možno konštatovať, že vzhľadom na hustotu umiestnenia zastávok na cestnej sieti má každá časť zastavaného územia v regióne zastávku PAD v dosahu 5 km (väčšinou o dosť bližšie).

Problémom je, podobne ako u železničnej dopravy, nedostatočne kvalitná infraštruktúra komunikácií pre cyklistov a nevyhovujúce možnosti odstavenia bicyklov pri zastávkach PAD. To sa týka aj najvýznamnejších autobusových staníc v jadrovom území – Štrbské Pleso, Starý Smokovec a Tatranská Lomnica. Tieto stanice sú z pohľadu štandardu vybavenia skôr obyčajnými nácestnými zastávkami so žiadnym alebo len minimálnym vybavením (prístrešok pre cestujúcich).

9.6.8.3 Možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch VHD

Všetky vozidlá premávajúce na železničných tratiach v regióne umožňujú prepravu určitého počtu bicyklov. Tieto možnosti nemusia byť postačujúce najmä v dňoch turistickej špičky, kedy môže byť zvýšený záujem o prepravu bicyklov.

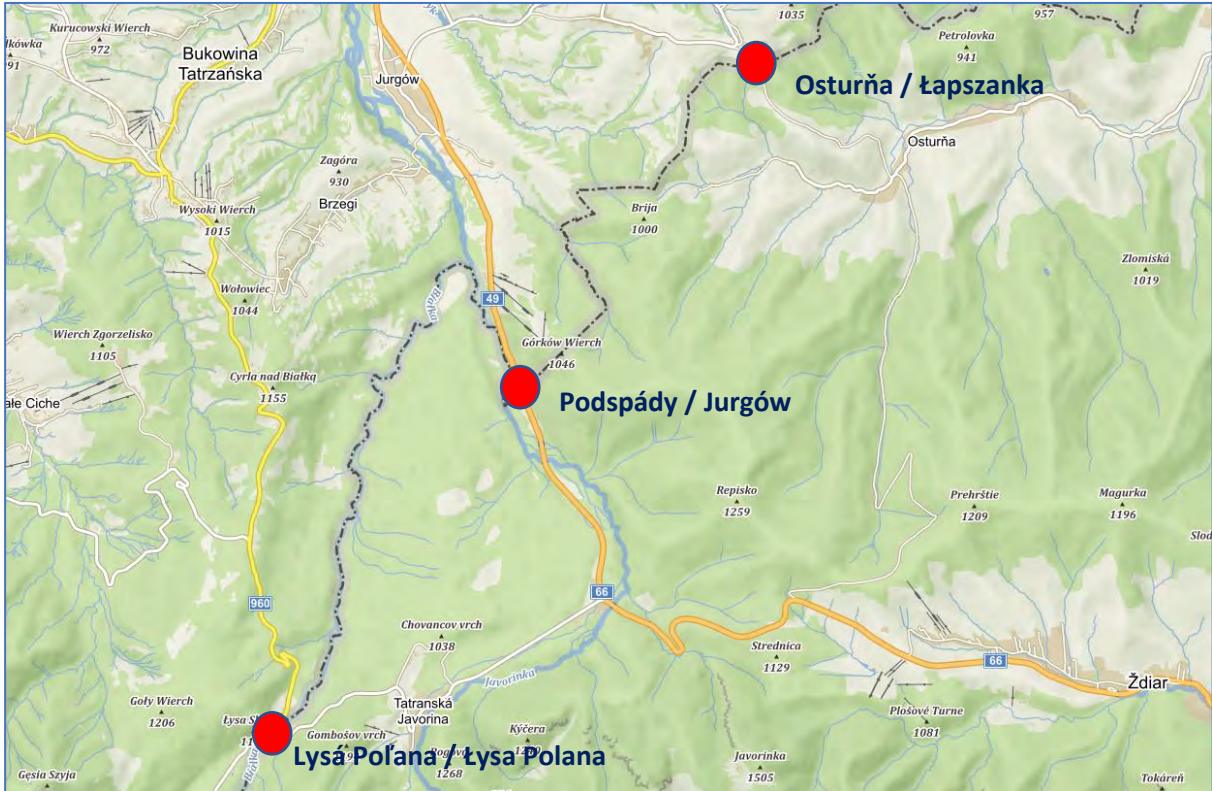
Pokiaľ ide o prepravu bicyklov autobusmi PAD, tá nie je umožnená. V regióne nie je zavedená premávka cyklobusov, a to ani v letnej turistickej sezóne. Tento potenciál nie je využitý.

9.6.9 Cezhraničná doprava do Poľska

Cyklisti môžu na cezhraničné pohyby využívať existujúce regionálne cestné priechody pre vozidlá do 3,5 t. Hranica regiónu Vysoké Tatry a Poľska leží v hornatom regióne a riedko osídlenom regióne Tatier a Spišskej Magury so vzdialenými spádovými centrami na Slovenskej aj Poľskej strane. Z týchto faktorov vyplýva, že pre cyklotopravných cyklistov nie sú pravidelné cesty do susedných krajov atraktívne. Význam cezhraničných ciest je skôr cykloturistický.

Z regiónu Vysoké Tatry sú pre cyklistickú dopravu do Poľska využiteľné hraničné priechody:

- Lysá Poľana / Łysa Polana
 - cesta III. triedy – nízke intenzity, vhodná na cykloturistické účely
- Podspády / Jurgów
 - cyklotrasa vedená po ceste I. triedy – užívateľsky nepríjemná pre cyklistov pre vysoké rýchlosti prechádzajúcich vozidiel
- Osturňa / Łapszanka
 - účelová komunikácia, mimo samotný región Vysoké Tatry, ale existuje potenciál cykloturistiky zo Ždiaru, ktorý do regiónu patrí



Obrázok 63 Potenciálne cezhraničné cyklistické väzby – hraničné priechody

9.6.10 Ochrana/bezpečnosť

Základnou ideou moderných riešení dopravného systému je separácia zraniteľných, nemotorizovaných účastníkov cestnej premávky od automobilovej dopravy, a to v extraviláne plošne a v intraviláne aspoň na rýchlostných a zberných komunikáciách. Na ostatných miestnych cestách (obslužných a nemotoristických) je ideou upokojovať automobilovú dopravu a inkluzívnym spôsobom prioritizovať nemotorizovaných účastníkov v celej šírke dopravného priestoru. Automobilovú dopravu je vhodné upokojovať aj na vjazdoch do jednotlivých obcí a taktiež sa nevylučuje upokojovanie dopravy na prietahoch menších sídel, pokiaľ má byť cieľom motivácia presmerovať automobily na iné vhodné alternatívne trasy a zamedzenie nadmerného tranzitu.

V **intraviláne** sa pripúšťa vedenie cyklistov v hlavnom dopravnom priestore s ostatnou dopravou iba na prietahoch ciest II. triedy s max. dovolenou rýchlosťou 30 km/h, na cestách III. triedy a na miestnych obslužných a nemotoristických cestách. Podrobnejšie pravidlá popisuje kapitola 9.6.3.1.

V **extraviláne** sa pripúšťa vedenie cyklistov v hlavnom dopravnom priestore bez opatrení iba na málo frekventovaných cestách III. triedy a na cestách II. triedy s max. dovolenou rýchlosťou 50 km/h. Na cestách vyšších kategórií je minimálnym riešením bezpečnostným priestorom oddelený cyklopruh, prípadne úplná segregácia. Podrobnejšie pravidlá popisuje kapitola 9.6.3.2.

Z pohľadu bezpečnosti a ochrany sú cyklisti druhou najrizikovejšou dopravnou skupinou po chodcoch z dôvodu absencie ochranných prvkov. Medzi opatrenia zvyšujúce bezpečnosť cyklistov patria:

- Segregované cyklistické cestičky – zaručujú najvyššiu bezpečnosť tak v extraviláne, ako aj v intraviláne, ich realizácia by mala byť cieľom všade, kde je to možné;
- Pruhy pre cyklistov;
- Ochranné pruhy pre cyklistov v intraviláne;

- Zriadenie výškového rozdelenia komunikácie podľa rozdelenia pre cyklistov a automobilovú dopravu;
- Oddelenie vzájomnej interakcie dvoch druhov dopravy pomocou zelene (zatravnené pásy, kríky, stromy);
- Zriadenie obytných zón (vrátane stavebných úprav) v miestach minimálnej intenzity automobilovej dopravy;
- Zriadenie zón 30 minimálne na obslužných komunikáciách v sídlach (ideálne aj so stavebnou úpravou na vjazde);
- Zriadenie zdieľaných zón (zatiaľ nerealizovateľné v podmienkach slovenskej legislatívy);
- Osadenie vozovky priechodom pre cyklistov (v prípade potreby aj so svetelnou signalizáciou);
- Existujúce svetelné priechody rozšíriť o dynamické riadenie;
- Vyvýšenie, svetelné alebo farebné odlíšenie a osvetlenie týchto priechodov;
- Virtuálne 3D prahy;
- Skracovanie priechodov pre chodcov na minimum;
- Aplikácia špeciálneho povrchu na vozovku pred priechodom pre cyklistov s vyšším súčiniteľom adhézie;
- Zriadenie „šikán“ pri vjazde do obcí alebo obytných zón;
- Vyvýšené ostrovčeky pozdĺžnej osi komunikácie alebo na priechode pre chodcov;
- Obmedzenie rýchlosti motorových vozidiel zvislým dopravným značením;

9.6.11 SWOT analýza cyklistickej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • cyklistika je významne potenciálny element turistického ruchu v regióne • cyklo doprava je kľúčovým nástrojom stratégie ekologizácie dopravy v regióne TANAP-u • vysoko cenné prostredie sídel umiestnených vnútri územia národného parku • náznak počiatku snáh o upokojuvanie dopravy v jadrovom území • cyklistické cestičky Tatranská Kotlina – Spišská Belá a Tatranská Kotlina – Tatranské Matliare • projektová pripravenosť rozvoja cykloinfraštruktúry v obci Ždiar • možnosť prepravy bicyklov vo vlakoch 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • roztrieštená správa a údržba cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry medzi mnohé subjekty, združenia, samosprávy a vlastníkov infraštruktúry • žiadne opatrenia pre cyklistov v extravilánoch aj intravilánoch – absencia segregovaných cyklistických cestičiek, cyklistických pruhov, ochranných cyklopruhov aj cyklistických koridorov • cyklisti vedení s ostatnou motorovou dopravou po cestách a miestnych cestách • nevyhovujúce vedenie cyklistov po spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov (prakticky ide o chodníky, kde sa zvislým dopravným značením zlegalizoval pohyb cyklistov) • bariéry na prirodzených trasách chodcov a cyklistov • absencia dát o cyklistoch v území • preferencia automobilovej dopravy vo verejnom priestore • nedostatočné upokojuvanie dopravy • absencia doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov • nedostatočné možnosti parkovania a odstavovania bicyklov pri zastávkach a staniach verejnej dopravy • nemožnosť prepravy bicyklov v autobusoch PAD, absencia cyklobusov aj v letnej turistickej sezóne • nevyužitý potenciál rekonštrukcie Cesty slobody, ktorá poskytuje dostatok priestoru na cyklopruhu • nemožnosť legálneho použitia vybraných účelových komunikácií 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • zjednotenie správy a údržby cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry pod Prešovský kraj • rozsiahla sieť ciest II. a III. triedy a účelových komunikácií • možnosť čerpania finančných prostriedkov z programov EÚ podporujúcich cyklo dopravu a cykloturistiku • upokojuvanie miestnych ciest v sídlach regiónu Vysoké Tatry formou peších a obytných zón alebo zdieľaných zón vrátane stavebných úprav • implementácia zón 30 vrátane stavebných úprav podľa moderných zásad • výstavba cyklistických cestičiek v extravilánoch a intravilánoch • realizácia cyklistických pruhov a ochranných cyklopruhov • výstavba doplnkovej infraštruktúry pri cyklotrasách a pri zastávkach a staniach verejnej dopravy • definovanie samostatnej vrstvy dopravnej obsluhy v cyklostratégii prepojenia podhoria s cestami II/537 a I/66 • zavedenie cyklobusov, prípadne iných možností prepravy bicykla aspoň v letnej turistickej sezóne • sčítania cyklistov a ich pravidelné vyhodnocovanie, propagácia cyklistickej dopravy • jadrové územie ako bezemisná zóna s obmedzeným vjazdom automobilovej dopravy • legislatívna úprava zmierňujúca obmedzenia pohybu cyklistov a chodcov v území v III. stupni ochrany • jazda na bicykli ako životný štýl • prehĺbenie cezhraničnej spolupráce v oblasti cyklistiky s Poľskom 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> • nedostatok finančných prostriedkov na úpravy infraštruktúry a dostavbu chýbajúcich prepojení • rast cyklistickej dopravy bez doplnkovej infraštruktúry • nedostatočná strategická a projektová príprava • nekvalitné projekty cyklistickej infraštruktúry • absencia systému budovania, modernizácie a údržby cyklistických cestičiek • nevysporiadané pozemky, nevyriešené vlastnícke vzťahy brzdiace rozvoj infraštruktúry • neochota zmeny nelogických pravidiel obmedzujúcich pohyb cyklistov v území • podpora automobilizmu na úkor ekologických dopravných módov • nereflektovanie cyklistickej dopravy v ďalších stavebných zámeroch 		

9.7 Pešia doprava

Chôdza je najprirodzenejší ľudský pohyb, zároveň je základnou a často jedinou súčasťou každej cesty. Vzhľadom na stúpajúcu intenzitu motorovej dopravy sú chodci čím ďalej, tým viac obmedzení a ohrození automobilmi, preto sa pre mnohých účastníkov jazda automobilom stáva prirodzene bezpečnejším variantom premiestňovania sa za dennými aktivitami. Tento vývoj súvisí predovšetkým so skorším pojatím dopravného plánovania, ktoré preferovalo motorovú dopravu pred nemotorovou, mnohokrát trasovalo komunikácie v dopravne zaťažených smeroch cez centrá miest, pričom sa privedenie motorovej dopravy do centier sa chápalo ako život vzbudzujúci moment a zároveň sa preferovala snaha o segregáciu jednotlivých dopravných módov tak v intraviláne, ako aj v extraviláne.

Súčasný pohľad na riešenie dopravnej infraštruktúry je úplne odlišný. Založený je na princípoch maximálneho využívania prostriedkov verejnej dopravy, oddelenia ciest s vysokou intenzitou motorovej dopravy od cyklistických cestičiek a chodníkov a uprednostňovania chodcov a cyklistov pred automobilmi v centrách miest. Proces utlmovania motorovej dopravy v miestach, kde nie je žiaduca, je dlhotrvajúci proces vyžadujúci celospoločenské pochopenie a zhodu.

Pešia doprava plní nasledujúce funkcie:

- prepravná funkcia (základná sieť peších trás, významné pešie prepojenia, pešia dostupnosť centier občianskej vybavenosti a terminálov verejnej dopravy a ich užívateľská príjemnosť),
- spoločenská funkcia (ulice predurčené svojím charakterom pre rozvoj spoločenských aktivít v meste – mestské priestory),
- rekreačná funkcia pešej dopravy (rekreačné trasy a pešia dostupnosť rekreačných území).

Mestské časti mesta Vysoké Tatry sa rozvíjali ako rekreačné sídla so štruktúrou osídlenia, ktorá vychádzala z parkovej úpravy okolia objektov. Vznikli tak živelne rôznymi smermi vedené pešie cestičky s väčším dorazom na estetiku prostredia, ako na účelnosť peších väzieb. Do tejto štruktúry boli implementované cesty pre motorové vozidlá, nie vždy sprevádzané chodníkmi (pre peších už tu boli uvedené parkové cesty). Cesty pre autá nebolo ľahké umiestniť bez ovplyvnenia parkovej štruktúry sídla. Mnohé nové objekty ubytovacích zariadení štruktúru parkovej úpravy narušili svojimi prístupovými cestami parkoviskami i ako aj uzatvorenými priestormi hospodárskeho zázemia.

Výsledkom je dnešný stav, pri ktorom je v mestských častiach k dispozícii neprehľadná a rôznorodá štruktúra ciest, ktoré majú peším sprístupniť jednotlivé objekty a centrá služieb. Intuitívnosť vedenia ciest je nahradená premysleným informačným systémom šípok, ktorý však chodci zvyčajne neodkážu využiť. Pešie cesty často končia na trávnikoch, pri závorách alebo dovedú chodca na cestu s premávkou bez súbežného chodníka. Chodci komplikovane obchádzajú uzatvorené priestory. Pre miestneho znalca je ľahké využívať celý rad zaujímavých peších cestičiek a nečakaných skratiek, pre krátkodobého návštevníka je riešenie peších ciest všetko, len nie priateľský a prehľadný systém.

V minimálnej miere je využitý princíp upokojuvania cestných komunikácií, ktorý má v priestoroch kúpeľných a rekreačných lokalít vysoký potenciál možného využitia a mal by sa stať skôr pravidlom ako výnimkou.

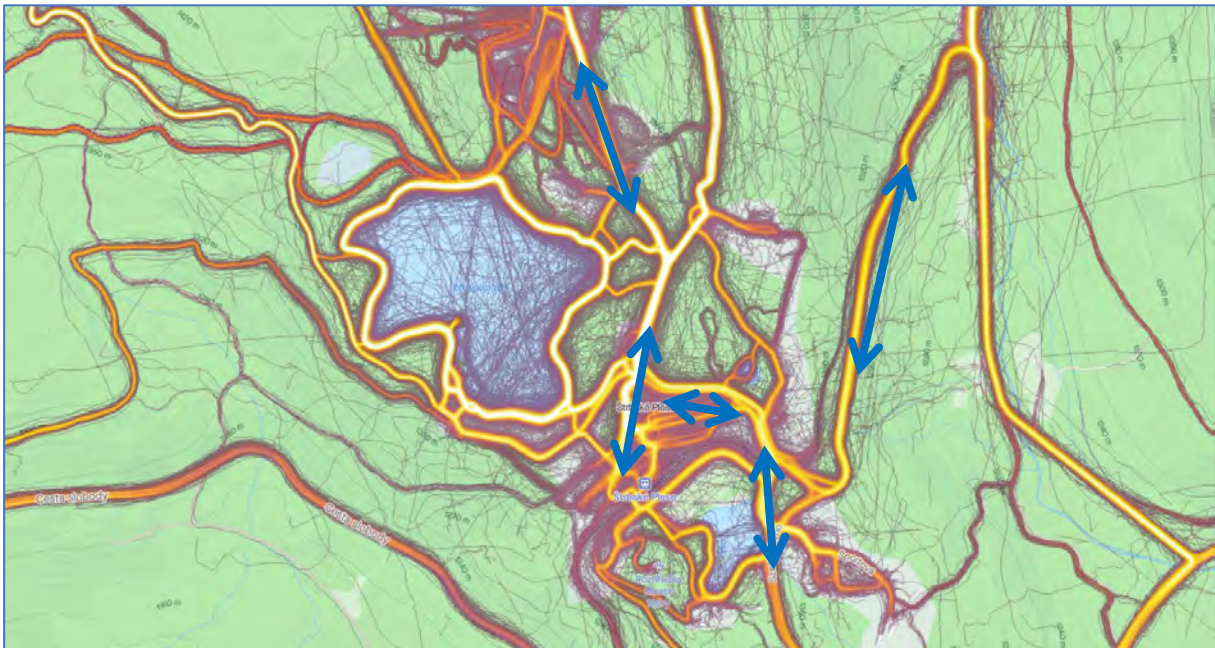
V kontexte uvedeného je potrebné pre pešiu dopravu zabezpečiť čo najpriaznivejšie podmienky tak, aby mohla slúžiť ako alternatíva k iným spôsobom aby boli všetky ciele dosiahnuteľné okrem verejnej a individuálnej dopravy aj pešo alebo na bicykli. Priaznivé podmienky je možné dosiahnuť vhodnou, bezpečnou infraštruktúrou, a to tak v intravilánoch, ako aj v extravilánoch.

9.7.1 Údaje o chodcoch

Údaje o chodcoch v zastavanom území sídel sa systematicky nezberajú. Hoci sú k dispozícii niektoré údaje o počte turistov na turistických chodníkoch, ktorých zber pravidelne zabezpečuje Správa TANAP (resp. v minulosti Štátne lesy TANAP-u) v závislosti na poveternostných podmienkach a od nich odvodených predpokladov návštevnosti vo vybraný pracovný deň začiatkom augusta. PUM regiónu Vysoké Tatry nebude navrhovať úpravy v infraštruktúre turistických chodníkov vo vysokohorskom pásme nad sídlami v jadrovom území. Pohyb chodcov v riešenom území po jednotlivých sídlach je možné zobrazit pomocou heatmáp vytvorených z dát aplikácie Strava na obrázkoch nižšie. Z uvedených obrázkov je možné identifikovať najvýznamnejšie osi pešieho pohybu v území sídel a ich okolí.

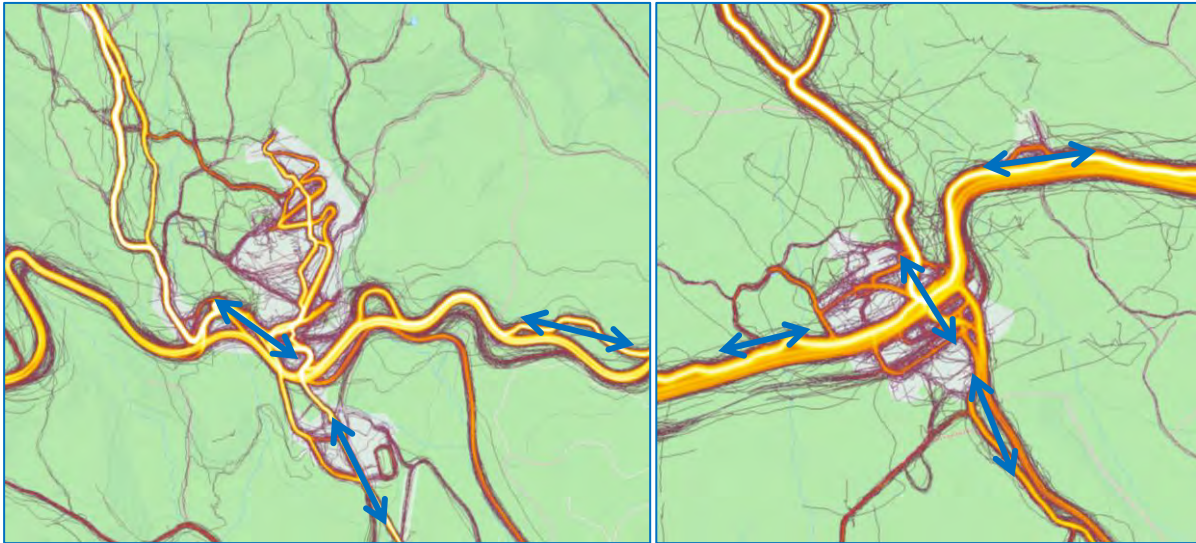
Z obrázkov je zrejmé, že peší pohyb je zaznamenávaný najmä na verejných komunikáciách v zastavanom území a na nadväzných turistických trasách a chodníkoch. Najväčšie intenzity chodcov sú pozdĺž hlavných ciest I/66, II/537, III/3078 a ul. Szentiványho (prístupová komunikácia od cesty II/537 k Štrbskému Plesu).

Na území Štrbského Plesa sú významné intenzity chodcov zaznamenané najmä na prepojení železničnej a autobusovej stanice so športovým areálom a nástupom na turistické trasy. Výrazné intenzity sú tiež na osiach vedených zo vzdialenejších parkovísk v južnej časti územia smerom k rovnakým cieľom. Významne je využívaná aj asfaltová komunikácia k zastávke TEŽ Popradské Pleso. Výrazne využívané si taktiež trasy súvisiace s turistikou (turistické chodníky, okruh okolo plesa apod.).



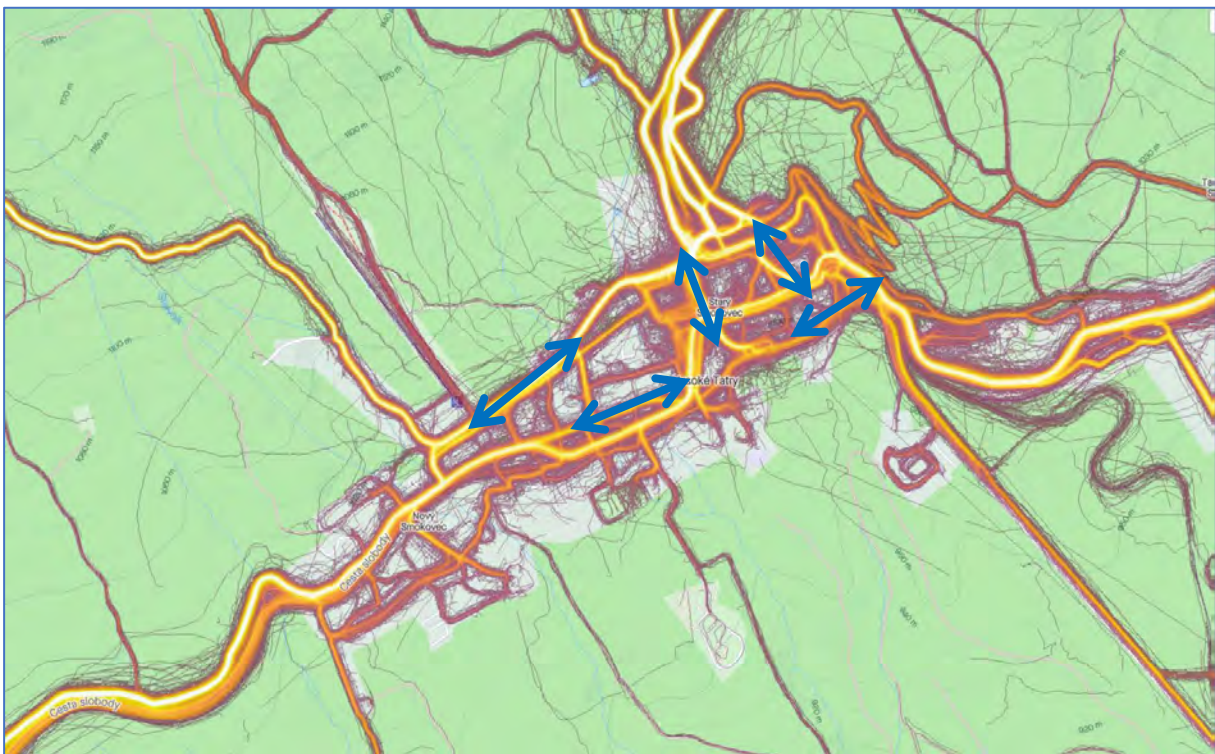
Obrázok 64 Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Štrbského Plesa a jeho okolí

Na území Vyšných Hágov a Tatranskej polianky sú významné intenzity chodcov zaznamenané najmä v súvislosti s turistikou (turistické trasy na Batizovské pleso a Sliezsky dom). Z obrázkov však vidieť aj využitie turistického chodníka Vyšné Hágy – Štôla a ďalej účelových ciest vedených súbežne s cestami II. a III. triedy – prepojenie Vyšné Hágy – Nová Polianka, Tatranská Polianka – Gerlachov, Tatranská Polianka – Nový Smokovec (v zmysle Zákona o ochrane prírody je ich použitie chodcami nelegálne).



Obrázok 65 Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Vyšných Hágov (vpravo) a Tatranskej Polianky (vľavo) a ich okolí

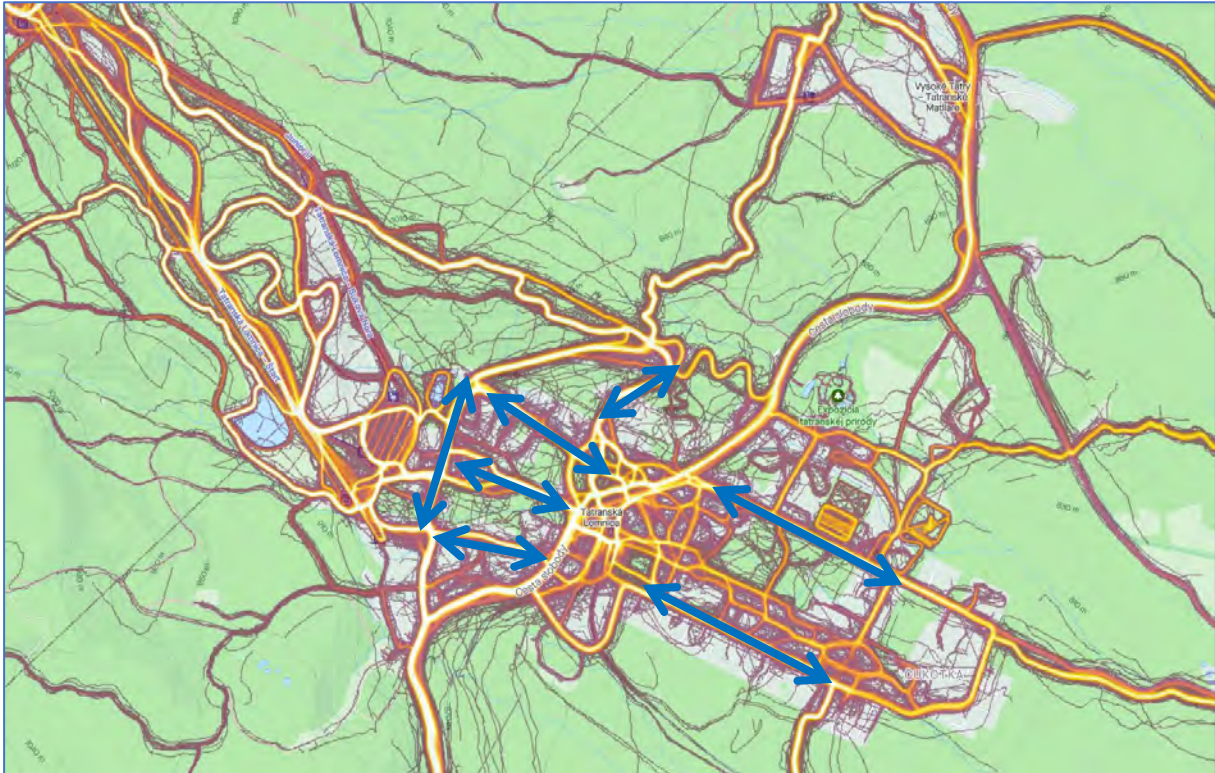
Na území Starého a Nového Smokovca badať výrazné intenzity chodcov aj pozdĺž tzv. vrchnej komunikácie pod Jakubkovou lúkou, cez kúpeľný areál, pešiu zónu pozdĺž rezortu Hrebienok či prepojenie železničnej stanice s autobusovou stanicou a ďalej k Ceste slobody. Taktiež vidieť využitie mnohých účelových komunikácií a neznačených chodníkov v okolí Starého Smokovca, ktorých použitie je v zmysle Zákona o ochrane prírody nelegálne. Výrazné intenzity chodcov sú zaznamenané na sever od zástavby smerom na Hrebienok, čo však súvisí najmä s turistikou.



Obrázok 66 Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Starého Smokovca

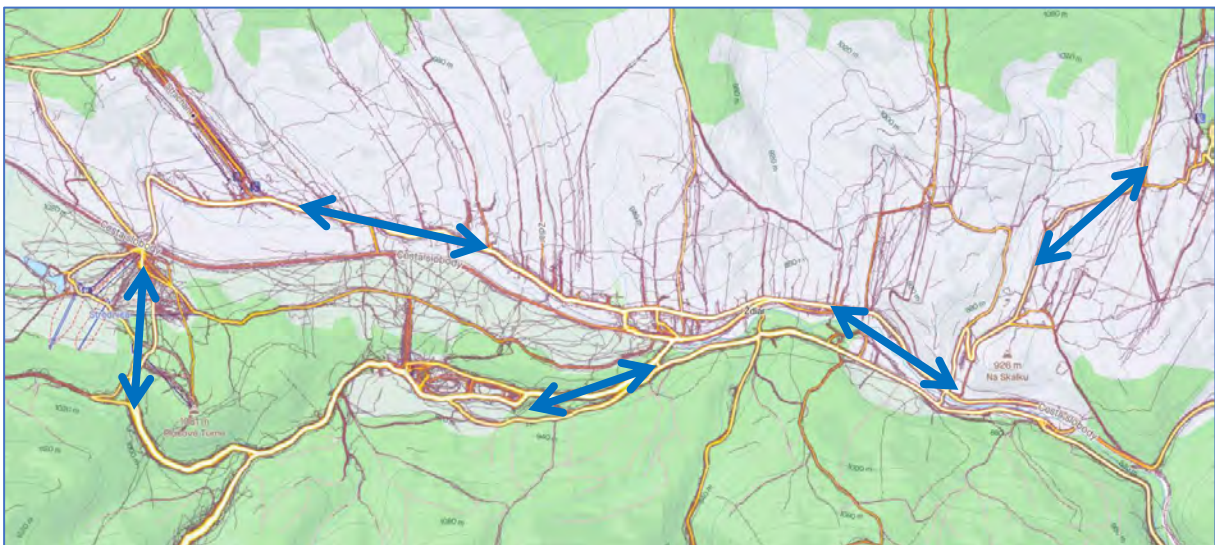
Na území Tatranskej Lomnice vidieť výrazné intenzity chodcov pozdĺž komunikácie k lanovkám a na troch komunikáciách, ktoré ju prepájajú s Cestou slobody prechodom okolo zariadenie Humno,

zariadenia Humno, Hotela Morava a tenisového centra. Výrazne sú tiež používané hlavné obslužné komunikácie v sídliskovej časti zástavby vedúce skrz park.



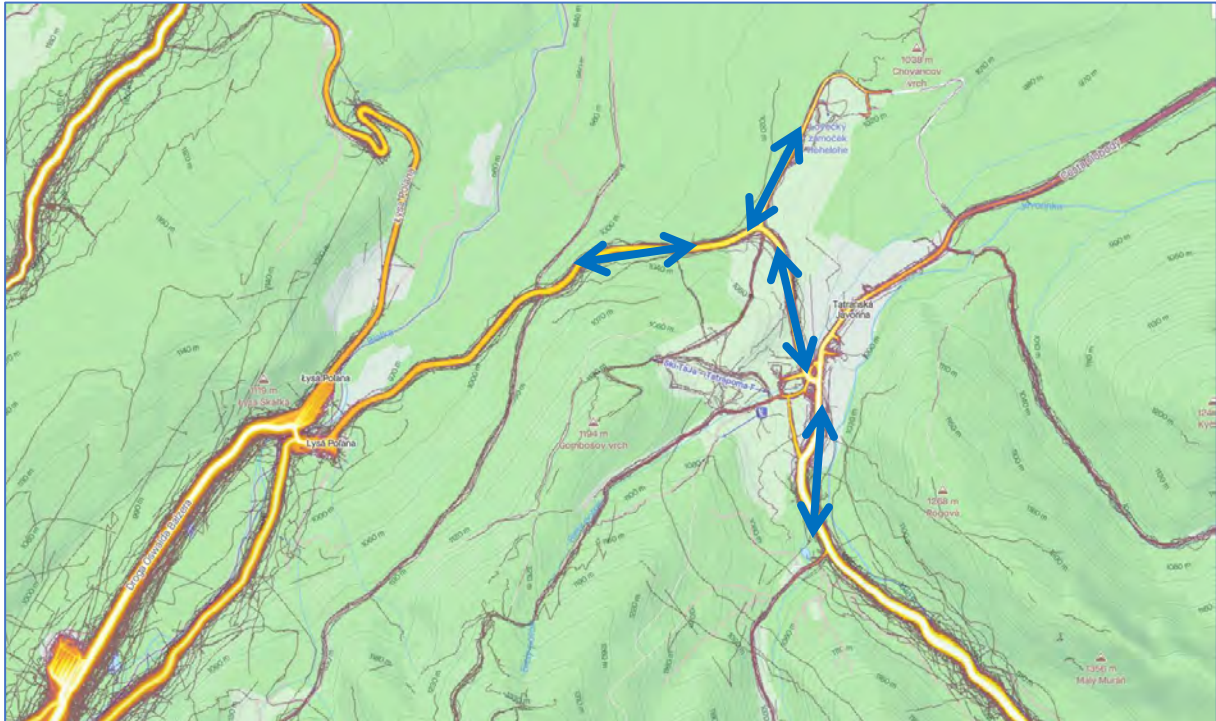
Obrázok 67 Heatmapa pohybu chodcov v zastavanom území Tatranskej Lomnice a jej okolí

Na území Ždiaru sú významné intenzity chodcov zaznamenané najmä pozdĺž cesty I/66 vo východnej časti zástavby, v západnej časti zástavby, ktorá má obchvat, sú významné intenzity na starej ceste pozdĺž zástavby. Ďalšie významné intenzity sú na prepojení Ždiaru a Tatranskej Kotliny vedenom pozdĺž Cesty slobody ako cyklistická cestička, prepojení k hotelu Magura smerom k ústiu Monkovej doliny, na prepojení častí Blaščatská a Bachledova dolina a prepojení ústia Monkovej doliny so Strednicou. Tieto však súvisia najmä s turistikou.



Obrázok 68 Heatmapa pohybu chodcov v Ždiari a okolí

Na území Tatranskej Javoriny sú najvýznamnejšie intenzity chodcov smerom z intravilánu do Javorovej doliny, čo súvisí predovšetkým s turistikou. V zástavbe sa chodci pohybujú pozdĺž hlavnej cesty, kde nie sú zriadené chodníky a taktiež po komunikácii k hotelu Montfort a zámku Hohenlohe. Z obrázku tiež vidno, že chodci sa pohybujú aj v extraviláne pozdĺž cesty III/3078 smerom na Lysú Poľanu.



Obrázok 69 Heatmapa pohybu chodcov v Tatranskej Javorine a okolí

9.7.2 Infraštruktúra – intravilány

V intravilánoch v zastavanom území tvoria infraštruktúru pre chodcov najmä chodníky, spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov, výnimočne aj obytné zóny a pešie zóny. Za hlavné nedostatky v intravilánoch možno považovať:

- zlý stav povrchu chodníkov,
- absentujúce priechody pre chodcov,
- nedostatočná bezbariérovosť,
- chýbajúce chodníky vo vybraných lokalitách,
- infraštruktúra pre chodcov nerešpektuje prirodzené trasy chodcov,
- preferencia automobilovej dopravy vo verejnom priestore, nedostatočné upokojovanie dopravy,
- nevyhovujúce napojenie zastávok a staníc verejnej dopravy infraštruktúrou pre chodcov.

Zastavané územie mesta Vysoké Tatry a Štrbského Plesa sa vyznačuje nespojitou, často neprehľadnou a nelogickou infraštruktúrou pre chodcov. Chodci sú okrem priestoru pozdĺž hlavnej osi, Cesty slobody, vedení v priestore s autami, križom cez parkoviská, účelovými komunikáciami a koridormi s množstvom závor a iných bariér v podobe schodov, kvetináčov a iných prekážok. Táto problematika je podrobne rozobraná v kapitole 10.2 o verejnom priestore vo Vysokých Tatrách.

Pokiaľ ide o absentujúce chodníky pozdĺž zberných komunikácií a aj frekventovanejších obslužných komunikáciách, samosprávny kraj tieto nerieši, ich výstavba je plne v gescii samotných samospráv,

ktoré by mali mať snahu budovať kvalitnú infraštruktúru pre nemotorovú dopravu. Nové chodníky v rámci sídel zastavaného územia majú definované jednotlivé obce aj v územných plánoch.

Za nedostatok možno považovať aj nevyhovujúce stavebné usporiadanie obytných zón. Na území regiónu je zavedená iba jedna obytná zóna v Tatranskej Lomnici, ktorá však stavebným usporiadaním a charakteristikami nezodpovedá priestoru obytnej zóny. Obytná zóna sa vyznačuje najmä max. dovolenou rýchlosťou jazdy 20 km/h a pobytovým priestorom určeným pre pohyb chodcov, cyklistov a automobilov v celej šírke priestoru. Obytná zóna je fakticky pojazdným chodníkom. Stavebne by mala byť usporiadaná v jednej výškovej úrovni (bez členenia na vozovku a chodník), pričom stavebné prvky a prvky upokojenia dopravy musia vzbudzovať u vodičov doje, že auto je v priestore hosťom. Tieto kritériá predmetná obytná zóna nespĺňa, priestor spĺňa skôr minimálne požiadavky na Zónu 30.



Obrázok 70 Absentujúce kvalitnejšie stavebné vyhotovenie obytnej zóny v Tatranskej Lomnici

9.7.3 Infraštruktúra – extravilány

V extravilánoch tvoria infraštruktúru pre chodcov najmä spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov, veľmi výnimočne chodníky, prípadne nemotoristické, účelové komunikácie apod. V území existujú cyklistické cestičky alebo spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov v nasledujúcich úsekoch:

- Spišská Belá – Tatranská Kotlina – Ždiar
- Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Tatranské Matliare
- Stará Lesná – Stará Lesná, TEŽ
- Mlynčeky – Kežmarské Žľaby / Tatranské Matliare (lesné komunikácie)
- Lučivná – Svit – Poprad
- Veľká Lomnica – Huncovce – Kežmarok
- Spišská Belá – Strážky
- Štôla – Vyšné Hágy

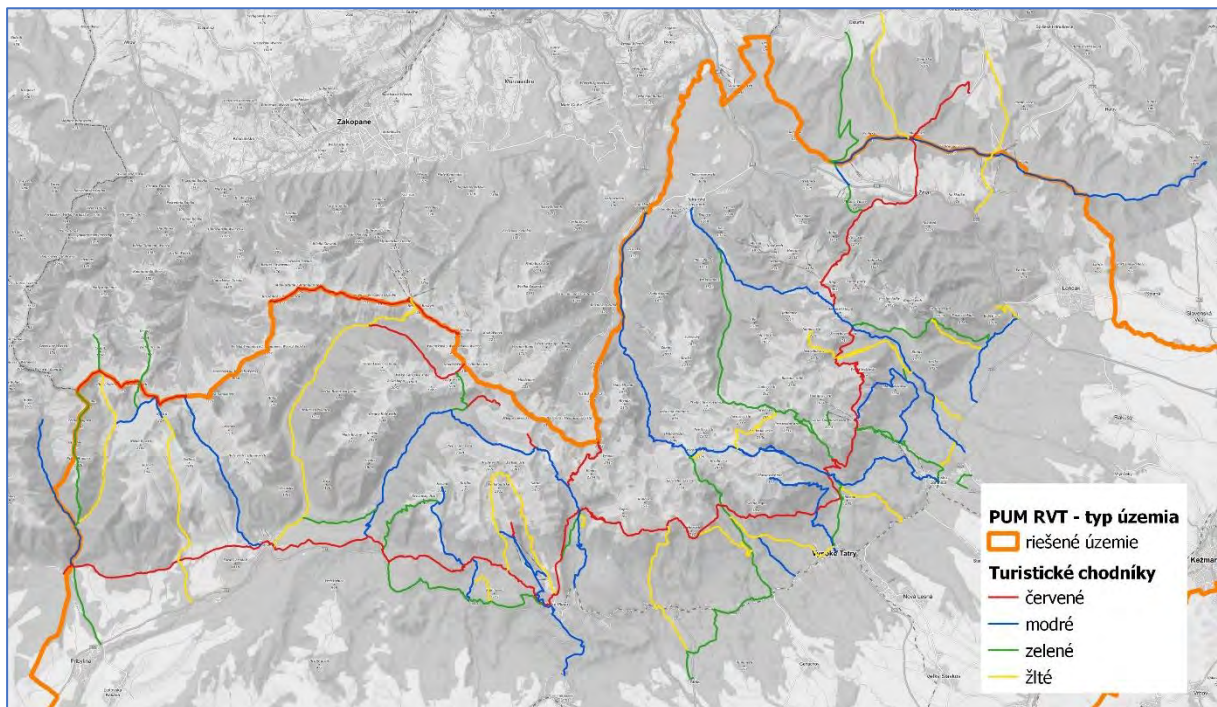
Množstvo účelových komunikácií v extraviláne, ktoré pohybu chodcov nebránia, nie sú legálne využiteľné pokiaľ na nich nie je vyznačený turistický chodník (platí to aj o komunikáciách, po ktorých sú vedené mnohé cyklotrasy). Toto obmedzenie vyplýva zo Zákona o ochrane prírody.

9.7.4 Pešia turistika

Osobitným a v Tatrách dominantným druhom pešieho pohybu je pešia turistika. Jadrovým územím prechádza množstvo turistických trás viazaných predovšetkým na horské pásmo Vysokých Tatier. Farebné rozlíšenie turistického chodníka súvisí s významnosťou trasy, pravidlá sú dané nasledovne:

- červené – označenie najvýznamnejších diaľkových a hrebeňových trás (napr. Tatranská magistrála)
- modré – dôležité regionálne trasy vedúce jedným pohorím (napr. chodník Javorovou dolinou alebo Veľkou Studenou dolinou)
- zelené – nástupové turistické trasy z dolín na hrebene alebo k diaľkovým trasám (napr. chodník zo Starého Smokovca na Hrebienok)
- žlté – kratšie trasy s významom napojenia na významnejšie chodníky (napr. chodník zo Štôly cez Vyšné Hágy k Tatranskej magistrále)

Turistické trasy (značené chodníky) na území regiónu Vysoké Tatry zobrazuje obrázok nižšie.



Obrázok 71 Turistické trasy na území regiónu Vysoké Tatry

Riešené územie PUM leží z veľkej časti na územiach s vyšším stupňom ochrany prírody. Jadrové územie leží v Tatranskom národnom parku s III. stupňom ochrany prírody, kde je mimo intravilánov sídel (zastavaného územia obcí) zakázaný pohyb chodcov mimo vyznačených turistických chodníkov. Toto pravidlo okrem iného znepriístupňuje veľkú časť bežne využívanej infraštruktúry ciest a cestičiek pre chodcov a znemožňuje legálne využitie viacerých prepojení. Pravidlá pohybu v Tatranskom národnom parku a z nich plynúce obmedzenia sú podrobne spracované v kapitole 7.6.

9.7.5 Ochrana/bezpečnosť

Z pohľadu bezpečnosti a ochrany ide o najrizikovejšiu dopravnú skupinu z dôvodu absencie ochranných prvkov samostatných dopravných jednotiek – osôb. Preto sa kladie o to väčší dôraz na návrh a projekciu dopravných ciest/koridorov, ktoré chodci využívajú, najmä v miestach kríženia s ostatnými druhmi dopravy, najmä s automobilovou a železničnou. Ochrana chodcov je potrebné aplikovať aj na miesta

ležiace mimo kríženia s automobilovou alebo železničnou dopravou. Pokiaľ je dopravný prúd vedený súbežne naprieč rôznymi druhmi dopravy (napríklad cesty medzi obcami, pešie cesty pozdĺž železničnej trate), je vhodné tieto dopravné prúdy navzájom oddeliť. Pri súbehu s automobilovou dopravou, aspoň pri zvýšenej intenzite premávky, pri súbehu so železničnou dopravou vždy. Z pohľadu cestnej dopravy sa tento súbeh s chodcami nachádza takmer v každej obci kraja alebo v rámci prepojenia medzi jednotlivými obcami. Vo veľkej väčšine nie je opatrený akýmkoľvek bezpečnostným opatrením pre zníženie rizika dopravnej nehody. Dôvodom je značná finančná náročnosť bezpečnostných opatrení a obmedzený finančný rozpočet okresov a obcí, rovnako ako malá intenzita pešej dopravy v porovnaní s mestskými aglomeráciami.

Základnou ideou moderných riešení dopravného systému je chodca separovať od ostatných účastníkov dopravy najmä v extraviláne a intraviláne na rýchlostných a zberných miestnych cestách. Na ostatných miestnych cestách (obslužných a nemotoristických) je ideou upokojovať automobilovú dopravu a inkluzívnym spôsobom prioritizovať nemotorizovaných účastníkov v celej šírke dopravného priestoru. Automobilovú dopravu je vhodné upokojovať aj na vjazdoch do jednotlivých obcí a taktiež sa nevylučuje ani na prietahoch menších sídel, pokiaľ má byť cieľom motivácia presmerovať automobily na iné vhodné alternatívne trasy a zamedzenie nadmerného tranzitu.

Medzi opatrenia zvyšujúce bezpečnosť chodcov patria:

- Vizuálne oddelenie vozovky pomocou zvislého dopravného značenia, a tým aspoň čiastočné rozlíšenie preferovaných druhov dopravy;
- Osadenie zvislého dopravného značenia upozorňujúceho na zvýšený pohyb chodcov;
- Zriadenie výškového rozdelenia komunikácie podľa rozdelenia pre chodcov a automobilovú dopravu (chodník a vozovka) pomocou výstavby chodníkov s obrubníkmi aspoň na jednej strane komunikácie;
- Oddelenie vzájomnej interakcie dvoch druhov dopravy pomocou zelene (zatrávnené pásy, kríky, stromy);
- Zriadenie obytných zón (vrátane stavebných úprav) v miestach minimálnej intenzity automobilovej dopravy;
- Zriadenie zón 30 minimálne na obslužných komunikáciách v sídlach (ideálne aj so stavebnou úpravou na vjazde);
- Zriadenie zdieľaných zón (zatiaľ nerealizovateľné v podmienkach slovenskej legislatívy);
- Osadenie vozovky priechodom alebo priechodom so svetelnou signalizáciou;
- Existujúce svetelné priechody rozšíriť o dynamické riadenie;
- Vyvýšenie, svetelné alebo farebné odlíšenie a osvetlenie týchto priechodov;
- Virtuálne 3D prahy;
- Zriadenie cestičiek pre peších a cyklistov;
- Skracovanie priechodov pre chodcov na minimum;
- Aplikácia špeciálneho povrchu na vozovku pred priechodom pre chodcov s vyšším súčiniteľom adhézie;
- Apelácia na zviditeľnenie chodcov reflexnými prvkami na častiach odevov;
- Zriadenie „šikán“ pri vjazde do obcí alebo obytných zón;
- Vyvýšené ostrovčeky pozdĺžnej osi komunikácie alebo na priechode pre chodcov;
- Obmedzenie rýchlosti motorových vozidiel zvislým dopravným značením;

9.7.6 Prístupnosť infraštruktúry, bezbariérovosť

Osoby so zrakovým hendikepom využívajú pre samostatný pohyb hlavne pešiu dopravu a taktiež je veľmi využívaná osobami s pohybovým hendikepom. Minimálne pre príchod k staniciam hromadnej dopravy alebo na nákupy a za inými službami. Na obe tieto skupiny je potrebné myslieť pri konštrukcii alebo opravách chodníkov a iných peších úsekov a zodpovedajúcim spôsobom implementovať opatrenia, ktoré zaručia bezpečný pohyb ľudí s obmedzením. Je nutné dodržať základné parametre prístupnosti:

- šírku chodníka alebo cestičky,
- priečny a pozdĺžny sklon komunikácie,
- maximálnu dĺžku priechodu pre chodcov,
- vhodne vyriešené rampové časti chodníkov v miestach nadväznosti na priechody alebo iné miesta vhodné na prechádzanie.

Pri osobách so zrakovým postihnutím ide hlavne o správne povrchy, vodiace línie a hmatové úpravy v miestach odovzdávania potrebných informácií.

Ďalej je žiaduce, aby tieto osoby nemali priechod akokoľvek znemožnený alebo obmedzený dodatočným mestským mobiliárom, respektíve inými urbanistickými stavbami v priestoroch chodníkov a cestičiek a tiež aby bolo prispôsobené aj ich samotné kríženie. V prípade nemožnosti vyhovievania legislatívnym normám je potrebné navrhnúť inú bezbariérovú trasu.

9.7.7 Ostatné základné kvantitatívne a kvalitatívne ukazovatele

Množstvo siete chodníkov a cestičiek by malo reflektovať veľkosť, atraktivitu miest v obci a atraktivitu obce samotnej (pre budovanie peších koridorov v extraviláne). Priechody a chodník vedľa vozovky by mali byť realizované hlavne v miestach hlavnej komunikácie prechádzajúcej skrz obec s najväčšou intenzitou automobilovej dopravy a v rámci hlavných peších prúdov za účelom občianskej vybavenosti (pošta, úrady, materské školy, školy, športoviská a iné).

Neoddeliteľnou súčasťou chodníkov je tiež dostatočné odvodnenie priestoru pre chôdzu a príľahlej komunikácie pre zaistenie určitého komfortu aj behom nepriaznivých klimatických podmienok.

Ďalším doplnkovým prvkom je dostatočné osvetlenie, nielen v podchodoch, na priechodoch alebo na schodištiach, ale aj v miestach absencie pouličného osvetlenia všeobecne.

Doplnkovými prvkami pre chodníky a cestičky je bezpochyby dostatočný počet miest pre odpočinok a dostatočný počet odpadkových košov.

9.7.8 SWOT analýza pešej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • chôdza ako hlavný element turistického ruchu v regióne • vysoko cenné prostredie sídel umiestnených vnútri územia národného parku • náznak počiatku snáh o upokojuvanie dopravy (Zóna 40, obytná zóna v Tatranskej Lomnici a pešia zóna v Starom Smokovci) • relatívne kvalitný koridor pre peších v centrálnej časti Starého Smokovca pozdĺž Cesty slobody (úsek od Mestského úradu po zdravotné stredisko) a v rámci parku v Tatranskej Lomnici 	
	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
		<ul style="list-style-type: none"> • miestne komunikácie prispôsobené takmer výhradne automobilovej doprave • neintuitívny priestor pre pohyb chodcov a cyklistov, nerešpektovanie prirodzených trás

VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	<ul style="list-style-type: none"> • zložitá orientácia v priestore sídel • nedostatočný, nejednotný, zastaralý často absentujúci navigačno-informačný systém intravilánov pre peších • nedostatky na súbehu a križovaní jazdných pásov s trasami pre chodcov v intravilánoch horských osád • nedostatočné rozptylové možnosti, slabá variácia trás pre peších v intravilánoch a na okraji horských osád, čo má za následok kumuláciu na koncentračných miestach a nedostatočný rozptyl vo forme tradičných kúpeľných chodníkov • nedostatočný ekologický a environmentálny štandard trás pre peších v jadrovom území • urbanistické nedostatky intravilánov, ktoré koncentrujú toky automobilovej a pešej dopravy do tzv. heat zones • bariéry na prirodzených trasách chodcov – závary, parkoviská, koľajnice • zastarané spôsoby vylučovania motorovej dopravy a upokojuvania miestnych ciest – kvetináče, zákazy vjazdu, závary • zlý stav povrchu chodníkov, absencia bezbariérových riešení • absentujúce priechody pre chodcov • nekvalitný priestor dvoch hlavných autobusových staníc regiónu (v Starom Smokovci a Tatranskej Lomnici) • nekoncepčný rozvoj a nejednotné pravidlá a zásady pre rozvoj kvalitných verejných priestranstiev • rigidné pravidlá pohybu peších a cyklistov v území národného parku neumožňujú legálny pohyb po mnohých bežne používaných prepojeniach • niektoré lokality funkčne náležiacie k zástavbe sú legálne nedostupné pešo kvôli stanoveným hraniciam zástavby – napr. cintorín Starý Smokovec, cintorín Tatranská Lomnica a i. • nemožný legálny pohyb chodcov po značených cyklotrasách, pokiaľ nie sú vyznačené aj turistické chodníky
	O OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • možnosť čerpania finančných prostriedkov z programov EÚ podporujúcich cyklotransport a cykloturistiku • upokojuvanie miestnych ciest v sídlach regiónu Vysoké Tatry formou peších a obytných zón alebo zdieľaných zón vrátane stavebných úprav • implementácia zón 30 vrátane stavebných úprav podľa moderných zásad • postupná plošná zmena verejných priestorov viac v prospech nemotorových účastníkov <ul style="list-style-type: none"> ○ odstránenie bariér ○ rešpektovanie prirodzených trás ○ vybudovanie bezpečných alternatív k trasám chodcov vedúcim po parkoviskách a cez koľajnice • výstavba chýbajúcich prepojení • revitalizácia historických kúpeľných chodníkov a doplnenie tých, ktoré eliminovala intenzifikácia urbanizácie • skvalitnenie priestoru autobusových staníc v Starom Smokovci, Tatranskej Lomnici a Štrbskom Plese a prestavba ostatných, najmä autobusových zastávok v súlade s modernými štandardmi • jadrové územie ako bezemisná zóna s obmedzeným vjazdom automobilovej dopravy • legislatívna úprava zmiernujúca obmedzenia a legalizujúca pohyb cyklistov a chodcov v území v III. stupni ochrany
T THREATS (hrozby)	
<ul style="list-style-type: none"> • nedostatok finančných prostriedkov na úpravy infraštruktúry a dostavbu chýbajúcich prepojení • neochota zmeny nelogických pravidiel obmedzujúcich pohyb chodcov v území • ďalšia podpora automobilizmu zo strany samospráv, podnikateľského prostredia a developerov • znehodnocovanie prostredia sídel automobilovou dopravou • nerešpektovanie revitalizačnej stratégie bioklimatických ozdravných účinkov ako nosného ekosystémového produktu Vysokých Tatier, ktoré nesú štatút kúpeľného miesta, na úkor ktorej sa nezmení podiel motorizovanej dopravy v prospech pešieho pohybu, ktorý je nosným distribuentom bioklimatických ozdravných účinkov v celospoločenskom prínose prostredia 	

9.8 Letecká doprava

9.8.1 Infraštruktúra leteckej dopravy

Letecké spojenie regiónu zabezpečuje medzinárodné letisko Poprad – Tatry.

Tabuľka 105 Základné informácie o letisku Poprad-Tatry

Názov letiska	Letisko Poprad-Tatry
IATA	TAT
ICAO	LZTT
Zemepisné súradnice	49°04'25"N 020°14'28"E
Nadmorská výška	718 m n. m. (2 356 ft)

zdroj: Letecká informačná príručka (AIP), LPS SR, š.p.

Ide o najvyššie položené letisko v strednej Európe (718 m n. m.). Po kompletnej rekonštrukcii vykonanej v roku 1992 sa z neho vykonáva pravidelná i nepravidelná doprava cestujúcich a nákladu a vyhlídkové lety. Letisko je súčasťou transeurópskej dopravnej infraštruktúry TEN-T.

Najbližšie okolité letiská v regióne sú Košice, Žilina, Sliač, Piešťany, Kraków, Rzeszów, Bratislava, Viedeň a Budapešť.

Prevádzkovateľom letiska v Poprade je spoločnosť Letisko Poprad-Tatry, a.s. Jej akcionármi sú:

- Ministerstvo dopravy a výstavby (97,61 %);
- Mesto Poprad (1,67 %);
- Mesto Vysoké Tatry (0,72 %);

9.8.2 Prevádzka leteckej dopravy

Letecká doprava je prevádzkovaná na komerčné riziko, nie je financovaná z verejných zdrojov. V čase spracovávanía PUM regiónu Vysoké Tatry je v platnosti nasledujúci letový poriadok:

- **pravidelné spojenia**
 - jediným dopravcom pôsobiacim na pravidelných linkách na letisku Poprad-Tatry spoločnosť Wizz Air na linke W95108 Poprad – London-Luton (2x týždenne).
- **sezónne pravidelné spojenie**
 - zabezpečuje spoločnosť airBaltic na linke Poprad – Riga.
- **nepravidelné charterové lety**
 - do prímorských dovolenkových destinácií (Antalya, Burgas...) zabezpečujú v letnej sezóne 2022 spoločnosti:
 - European Air Charter (pôvodne Bulgarian Air Charter),
 - Corendon Airlines,
 - Smartwings,
 - Freebird Airlines.

9.8.3 Dopravné výkony v leteckej doprave

Vývoj obratu (odbavených) cestujúcich na letisku Poprad-Tatry zobrazuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka 106 Obrat cestujúcich na letisku Poprad – Tatry

Rok	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Obchodná medzinárodná	10 633	16 047	20 842	21 480	28 635	82 248	80 902	76 165	84 932
Obchodná vnútroštátna	0	44	1 329	0	0	0	103	317	0
Ostatné výkony	2 147	2 244	5 522	3 085	2 574	2 852	3 025	3 895	3 455
Cestujúci spolu	12 780	18 335	27 693	24 565	31 209	85 100	84 030	80 377	88 387

Zdroj: štatistiky MDV SR.

Vývoj pohybov lietadiel na letisku Poprad-Tatry zobrazuje nasledujúca tabuľka:

Tabuľka 107 Pohyby lietadiel na letisku Poprad – Tatry

Rok	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Obchodná medzinárodná	176	208	311	182	248	568	588	544	526
Obchodná vnútroštátna	8	7	153	0	0	0	1	6	0
Ostatné výkony	4 922	6 321	7 131	6 194	5 958	6 385	7 671	6 378	6 604
Cestujúci spolu	5 106	6 536	7 595	6 376	6 206	6 953	8 260	6 928	7 130

Zdroj: štatistiky MDV SR.

Pre kontext celkových prehľadov o leteckej doprave na Slovensku je v nasledujúcich tabuľkách uvedený celoštátny vývoj počtu prepravených cestujúcich podľa letísk, vývoj podielu prepravených cestujúcich podľa letísk a vývoj počtu pohybov lietadiel podľa letísk. Letisko Poprad-Tatry je v prehľadoch farebne zvýraznené.

Tabuľka 108 Počet prepravených cestujúcich podľa letísk

Rok	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bratislava	283 714	1 326 493	1 665 704	1 373 078	1 355 625	1 564 311	1 757 320	1 942 069	2 292 712
Košice	125 844	269 885	267 060	237 165	356 750	410 449	436 696	496 708	542 026
Piešťany	5 686	6 198	1 427	896	1 956	2 030	912	1 294	768
Sliač	1 534	18 149	0	24 165	23 663	35 682	22 511	34 827	41 866
Poprad – Tatry	12 780	18 335	27 693	24 565	31 209	85 100	84 030	80 377	88 387
Žilina	-	4 556	9 912	408	245	888	298	421	523
Spolu	429 558	1 643 616	1 971 796	1 660 277	1 769 448	2 098 460	2 301 767	2 555 696	2 966 282

Zdroj: štatistiky MDV SR.

Tabuľka 109 Podiely prepravených cestujúcich na Slovensku podľa jednotlivých letísk [%]

Rok	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bratislava	67,530	83,782	86,398	83,775	77,305	74,996	76,769	76,389	77,644
Košice	28,136	13,330	11,926	13,409	19,661	19,203	18,647	19,186	18,033
Piešťany	1,328	0,355	0,056	0,027	0,085	0,075	0,021	0,033	0,013
Sliač	0,291	1,187	0,000	1,444	1,287	1,694	0,975	1,356	1,396
Poprad – Tatry	2,715	1,069	1,111	1,333	1,661	4,004	3,587	3,036	2,909
Žilina	-	0,278	0,510	0,011	0,0001	0,028	0,000	0,0002	0,006
Spolu	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Zdroj: štatistiky MDV SR.

Tabuľka 110 Počet pohybov lietadiel podľa letísk na Slovensku

Rok	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bratislava	16 407	30 380	27 220	22 935	21 481	24 622	25 699	27 322	30 366
Košice	17 117	12 565	9 535	6 581	8 115	9 020	10 040	11 408	16 956
Piešťany	1 224	1 493	2 042	3 169	1 989	2 007	1 217	1 371	1 862
Sliač	1 497	2 780	0	1 018	1 016	1 470	1 442	1 557	1 355
Poprad – Tatry	5 106	6 536	7 595	6 376	6 206	6 953	8 260	6 928	7 130
Žilina	-	15 407	15 190	7 649	6 311	7 832	7 451	8 911	9 881
Spolu	41 351	69 161	61 582	47 728	45 118	51 904	54 109	57 497	67 550

Zdroj: štatistiky MDV SR.

9.8.4 SWOT analýza leteckej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> Existencia medzinárodného letiska na území regiónu, ktorý je najväčším turistickým lákadlom na Slovensku (letisko Poprad-Tatry); Kvalitné vybavenie letiska v oblasti odbavovania lietadiel aj cestujúcich; Existencia viacerých letísk pre ostatné letecké práce na celom území regiónu;
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	W WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatočná vybavenosť letiska Poprad Tatry pre pravidelnú Cargo dopravu (skladovacie priestory, terminál); Malá ponuka pravidelných spojení; Malá ingerencia Prešovského kraja pri podpore letiska; Neexistuje spojenie Vysokých Tatier ani mesta Poprad s letiskom Poprad-Tatry verejnou dopravou;
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O OPPORTUNITIES (prležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> Bohatnutie obyvateľstva; Otvorenie trhu pre klientelu z Pobaltia a Ukrajiny; Väčšia podpora incomingovej turistiky; Lepšie napojenie letiska Poprad-Tatry na región Vysoké Tatry;
	T THREATS (hrozby)
	<ul style="list-style-type: none"> Konkurencia letísk v Košiciach najmä v Poľsku, tieto letiská sú dostupné a ponúkajú väčšiu paletu spojení (letisko v Krakove); Zvyšovanie cien leteniek pre zákazníkov; Enormný nárast cien leteckých pohonných hmôt;

9.9 Nákladná doprava a kombinovaná doprava

9.9.1 Železničná nákladná doprava

Železničná nákladná doprava je v obmedzenom rozsahu na tratiach TEŽ i OŽ možná (nutnosť podvalníkov kvôli užšiemu rozchodu koľají). Sú stanovené aj normatívy dĺžky nákladných vlakov (OŽ 40 m, TEŽ 64 m) na trati bežného (1435 mm) rozchodu zo Studeného Potoka do Tatranskej Lomnice je normatív dĺžky stanovený na 75 m). V skutočnosti sa tu nákladná doprava prakticky neprevádzkuje, v rokoch 2020 ani 2021 nebol naložený alebo vyložený jediný nákladný vozeň.

To isté platí aj pre kombinovanú dopravu.

9.9.2 Cestná nákladná doprava

Do jadrového územia Vysokých Tatier môže zachádzať iba nákladná doprava obsluhujúca toto územie. Zákaz je zverejnený dopravnými značkami na príslušných komunikáciách, problémom je, že kontrola môže byť zatiaľ zabezpečená iba náhodne a ustanovenie tak nie je celkom vynútiteľné. Problematika je bližšie popísaná v kapitole 9.2.3.

9.9.3 SWOT analýza nákladnej a kombinovanej dopravy

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> Relatívne veľkoryso dimenzovaná cestná sieť Existencia železničnej infraštruktúry Regulácia (obmedzenie) nákladnej dopravy iba na dopravnú obsluhu územia 	
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> Slabá kontrolovateľnosť (vynútiteľnosť) obmedzenia jazdy cestnej nákladnej dopravy okrem dopravnej obsluhy Obmedzená kapacita železničnej infraštruktúry pre využívanie nákladnej železničnej dopravy Využívanie málo ekologických vozidiel pre dopravnú a technickú obsluhu územia Absencia infraštruktúry a manažmentu logistiky tovarov v procese zásobovania prevádzok v treťom a vyšších stupňoch ochrany Zaťaženie verejného priestoru horských osád v jadrovom území fragmentovaným zásobovaním subjektov CR a služieb, narastanie negatívnych environmentálnych vplyvov spätých s dezintegráciou logistiky zásobovania centier CR Absencia podpornej ekologickej logistickej infraštruktúry 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> Ekologizácia vozidlového parku pre nákladnú dopravnú a technickú obsluhu územia Využitie dopravnej telematiky a ďalších inteligentných riešení pre regulovanie pohybu nákladných vozidiel v jadrovej časti územia Vysokých Tatier vytvorenie integrovanej infraštruktúrnej základne (skladové logistické body pre zásobovanie a systém riadenia) pre logistiku tovarov v jadrovom území vytvorenie systému časovo ohraničeného destinačného zásobovania tovarmi pre horské osady z logistických medzi skladov integrovaných do multimodálnych infraštruktúr 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatok prostriedkov na rozvojové programy Nekonceptne riadený development v jadrovom území Neudržateľnosť pohybu nákladnej cestnej dopravy v priestore horských osád, ktorá bude mať pri pretrvávajúcej tendencii fragmentácie odbytových veľkoobchodných reťazcov a entít za následok zvýšenie rizika stretu peších a cyklistov s nákladnou dopravou v celodennom časovom rámci 		

9.10 Organizácia a riadenie premávky, informačné a dopravné telematické systémy

Riadenie dopravného procesu v regióne Vysoké Tatry je rozdelené do viacerých rúk podľa segmentov, ktoré majú byť riadené alebo regulované. Spravidla si každý subjekt rieši sledovanie svojich záujmov a premávku svojich vozidiel alebo mechanizmov.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

Monitoruje situáciu na sieti diaľnic a rýchlостných komunikácií, prevádzkuje informačný systém o mimoriadnostiach (obmedzenia, uzávery, opravy) má v teréne pohotovostné vozidlá – diaľničnú patrolu, ktoré na základe oznámenia alebo vlastných poznatkov zasahujú – pomáhajú vodičom, ktorým nastal problém. NDS monitoruje meteorologickú situáciu na vybraných miestach svojej siete a na niektorých úsekoch sčíta intenzity dopravy. Monitoruje sa situácia v tuneloch.

NDS prevádzkuje mýtny systém, ktorý vie byť zdrojom viacerých dopravných informácií (po anonymizovaní údajov a štatistickom spracovaní).

Slovenská správa ciest

Prevádzkuje systém informácií o mimoriadnostiach (obmedzenia, uzávery, opravy) na sieti ciest I. triedy, ktoré má vo svojej správe. Postupne (pri modernizáciách) buduje kamery a meteorologické hlásiče pre svoju potrebu, v zásade je ochotná tieto informácie zdieľať (k tomu treba jednotný protokol – užíva sa TLS 2012).

Na deviatich bodoch sú umiestnené pojazdné váhy, ktoré sledujú, či vozidlá nejazdia preťažené. Pri vyhodnotení prekročenia nasleduje preváženie na presnejšej váhe a pokiaľ sa toto potvrdí, príslušné orgány konajú. Na území regiónu Vysoké Tatry ani v jeho blízkom okolí zatiaľ také zariadenia nie sú.

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja

Prevádzkuje systém 52 kamier a meteorologických staníc po celom kraji (najmä na meteorologicky exponovaných miestach) na sieti ciest II. a III. triedy. Na území regiónu Vysoké Tatry je inštalovaná jedna stanica na križovatke ciest II/537 x II/539 vo Vyšných Hágoch. Dispečerom SÚC PSK tieto dáta poskytujú informáciu, či a kde je potrebné zasiahnuť v súvislosti s aktuálnou poveternostnou situáciou. Informácie z tohto systému sú dostupné prostredníctvom internetu širokej verejnosti.

Polícia Slovenskej republiky

Sleduje si svoje vozidlá v teréne. Systémy riadenia cestnej premávky zatiaľ neprevádzkuje.

Mestská polícia a obecné polície

Obecné polície v obciach regiónu prevádzkujú kamerové systémy, ktoré sú ale skôr zamerané na sledovanie verejného poriadku, než na cestnú premávku.

Dopravcovia

Dopravcovia prevádzkujúci PAD a MHD majú svoje dispečingy pre sledovanie a riadenie premávky svojich dopravných prostriedkov s prenosom dát do nadriadeného centrálného dispečingu IDS Východ.

IDS Východ

Organizátor budúceho integrovaného systému IDS Východ s.r.o. sa teraz pripravuje vybudovať svoj dispečing, ktorý bude sledovať pohyb všetkých dopravných prostriedkov zapojených do systému verejnej dopravy. Hlavnou úlohou tohto dispečingu bude dohliadať na dodržovanie nadväzností jednotlivých spojov zaradených do systému IDS, garantovať prestupné väzby, optimalizovať cestovné poriadky podľa reálnej prevádzky a informovať vodičov aj cestujúcich o mimoriadnostiach.

IDS Východ pripravuje aj jednotný informačný systém IDS Východ, ktorý predstavuje technickú podmienku informačnej integrácie verejnej dopravy. Bude úzko spojený s centrálnym dispečingom. Jeho hlavnou funkciou bude priebežné a spoľahlivé poskytovanie statických aj dynamických dát z dopravy v reálnom čase. Perifériami informačného systému budú informačné tabule, hlásiče, vyhľadávače spojení, či mobilné aplikácie. Poskytované budú informácie o pravidelných odchodoch, aktuálnych meškaniach, polohách spojov na mape mimoriadnostiach v doprave, vydávané budú dôležité upozornenia, a to na staniciach a zastávkach, vo vozidlách verejnej dopravy aj vo virtuálnom priestore

Mobilná aplikácia IDS Východ ponúkne cestujúcim praktické funkcie a zjednoduší cestovanie. Bude využívať dáta z dispečingu IDS Východ aj z jednotného informačného systému. Súčasťou aplikácie bude moderný vyhľadávač pre lepšiu orientáciu v dopravných spojeniach, bude možné jednoducho, rýchlo a výhodne kúpiť cestovný lístok a budú k dispozícii informácie o aktuálnych meškaniach spojov.

Rozúčtovacie centrum, alebo clearingové centrum, IDS bude systémový prvok v rámci tarifnej integrácie rôznych dopravcov, spadajúcich pod rôznych objednávateľov verejnej dopravy - samosprávne kraje, mestá, alebo štát. Clearingové centrum zabezpečí spravodlivé rozúčtovanie tržieb z predaja spoločných cestovných lístkov medzi všetkých dopravcov zapojených do IDS podľa zmluvne definovaného kľúča dohodnutého medzi objednávateľmi verejnej dopravy (samosprávnymi krajinami ako objednávateľmi prímestskej autobusovej dopravy, mestami ako objednávateľmi MHD a Ministerstvom dopravy a výstavby SR ako objednávateľom železničnej osobnej dopravy).

Všetky telematické systémy budú funkčné do 1.1.2024.

Železnica

ŽSR ako správca železničnej infraštruktúry z titulu riadenia premávky na železničnej sieti prevádzkuje dispečing pre riadenie pohybu vlakov a dispečing pre riadenie trakčnej siete na elektrifikovaných tratiach. Vlakový dispečing musí byť previazaný s dispečingom IDS pre riešenie nadväzností vlakových a autobusových spojov.

Pre riadenie a usmerňovanie cestnej premávky okrem pevného (zvislého aj vodorovného) dopravného značenia slúži na dôležitých kríženíach ciest cestná svetelná signalizácia. Túto signalizáciu spravuje príslušný správca cesty.

Mesto Vysoké Tatry

Mesto dnes spravuje jednoduchý informačný systém tabúľ na ceste II/534 s informáciami o dostupnosti parkovísk v Starom Smokovci. Nejde však o zložitejší telematický systém postavený na senzoch obsadenosti parkovacích miest, tabule sú ovládané diaľkovo mobilnými telefónmi, sčítanie áut a vyhodnocovanie disponibility miest vykonávajú pracovníci mestskej spoločnosti VPS.

Do budúca bude potrebné takéto systémy inštalovať plošne na všetky prístupové cesty do územia regiónu Vysokých Tatier, aby vodiči obdržali včas informáciu o obsadenosti kapacít parkovísk a nasmerovali sa k iným cieľom. Tieto informácie by mali byť verejne prístupné, aby mohli byť integrované do aplikácií bežne užívaných navigačných systémov ako Waze, Google maps apod.

10 Verejný priestor

Verejný priestor je každá verejne prístupná fyzická časť prostredia s možnosťou neobmedzeného alebo časovo obmedzeného využívania. Verejný priestor do značnej miery ovplyvňuje a formuje atmosféru daného miesta a implicitne má významný vplyv na ľudské správanie a vykonávané aktivity. Exaktná, vedecká definícia verejného priestoru neexistuje, avšak vo všeobecnosti možno za verejný priestor považovať uličný priestor miest a obcí a verejné budovy, z hľadiska plánu udržateľnej mobility okrem iného najmä okolie a priestor staníc a zastávok verejnej dopravy vrátane ich prvkov:

- vestibuly železničných a autobusových staníc,
- čakárne pre cestujúcich vrátane zariadení služieb, obchodu, či sociálnych zariadení,
- plochy nástupísk železničných zastávok a k nim vedené podchody, nadchody, koridory, chodníky, sprístupňujúce plochy,
- nástupné plochy autobusových zastávok prímestskej a mestskej dopravy a na nich nadväzujúce chodníky a priechody pre chodcov,
- koridory vzájomného prepojenia železničnej a autobusovej dopravy,
- prvky pre pohyb a orientáciu hendikepovaných osôb – vodiace línie, signálne a varovné pásy, zábradlia, hmatovo vnímateľné označenie prekážok, navádzacie, signalizačné a informatívne akustické prvky, informačné štítky v Braillovom písme atď.,
- príjazdové koridory k staniciam a zastávkam verejnej dopravy v podobe ciest a chodníkov,
- prvky upokojujúce dopravu (ostrovčeky, stavebné zúženia, šikany, spomaľovacie prahy, neprerušené chodníky, stromové aleje, zmeny povrchu apod.),
- parkoviská pre automobily a bicykle (parkoviská P+R a B+R) náležiacie k objektom vrátane ich zariadenia (automaty, rampy, zastrešenie, typ zabezpečenia apod.),
- zeleň,
- fyzicky prítomné a vizuálne vnímateľné prvky s funkčným či estetickým významom (umelecké prvky, reklama).

Dôležitým aspektom verejného priestoru je funkčné a vizuálne vyhotovenie jeho prvkov a ich údržba:

- kvalita a druh použitého materiálu interiérových a exteriérových povrchov a fasád,
- prvky drobnej architektúry a mobiliáru (obrubníky, dlažba, asfalt, lavičky, koše na odpad, zábradlia apod.) a detail ich vyhotovenia a umiestňovania,
- bezpečnostné prvky pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie – bezbariérové priechody, navádzacie čiary pre nevidiacich, varovné pásy hrán, spojitosť koridorov atď.,
- navigačný systém v podobe navádzacích piktogramov, smerových tabúľ pre navigáciu cestujúcich pri prestupoch alebo parkovaní,
- informačný systém v podobe informačných tabúľ pre informovanie o odchodoch a príchodoch spojov vrátane veľkosti a typu použitého písma,
- údržba a čistota verejného priestoru (údržba mobiliáru, navigačného a informačného systému, čistota vestibulov, zariadenia, nástupísk, odstraňovanie neželanej vegetácie apod.)

10.1 Kvalitný verejný priestor

Problematika verejných priestorov je pomerne komplexná. Pre udržateľnú mobilitu, ktorá má byť atraktívna, rýchla, efektívna a s minimálnym dopadom na životné prostredie, je žiaduce, aby bol verejný priestor kvalitný, funkčný a pre jeho užívateľov dostatočne príťažlivý. Kvalitný verejný priestor je priestor, ktorý spĺňa nasledujúce faktory:

- **bezpečný (safe&secure)** – z pohľadu ochrany zdravia, života a majetku (safety) aj z pohľadu ochrany pred protiprávnymi činmi (security),
 - v uličnom dopravnom priestore je oddelený priestor pre motorovú dopravu od priestoru pre nemotorových účastníkov s jasným šírkovým usporiadaním hlavného dopravného a pridruženého priestoru a s plošným upokojovaním dopravy v uličnej sieti vrátane vybraných prieťahov zberných miestnych ciest a ciest I., II. a III. triedy,
 - aspekty usporiadania a vybavenia uličného priestor minimalizujú riziko protiprávneho činu, zmierňujú jeho následok a uľahčujú dolapenie páchatela – kvalitné osvetlenie, vybavenie vybraných lokalít bezpečnostnými kamerami apod.
- **bezbariérový** – priestor neobsahuje žiadne fyzické bariéry, ktoré sťažujú pohyb osôb vrátane osôb so zníženou schopnosťou pohybu (imobilných cestujúcich, nevidiacich a nepočujúcich, osôb s batožinou alebo detským kočíkom atď.),
- **samovysvetľujúci** – priestore je usporiadaný intuitívne a prehľadne, navádza používateľov na požadované správanie, rešpektuje prirodzené trasy pohybu chodcov a cyklistov, komunikuje užívateľom dostatočné množstvo zrozumiteľných informácií a jednoznačne navádza cestujúcich k dopravným prostriedkom a nástupišťam,
- **udržiavaný** – v priestore dochádza k pravidelnej údržbe a čisteniu zariadení, mobiliáru a povrchov vrátane odstraňovania neželanej vegetácie a nutných opráv,
- **atraktívny** – priestor je vizuálne poplatný modernej dobe a zároveň rešpektuje architektúru danej lokality, je uspošobovaný pre potreby cestujúcej verejnosti, reflektuje vhodnosť zriadených obchodných prevádzok, používa rozumne umiestnenú, funkčnú a minimalistickú reklamu, minimalizuje vizuálny smog, je riešený v jednotnom štýle a je citlivo osvetlený.

10.2 Verejný priestor v sídlach v regióne

Najväčším nedostatkom verejného priestoru v regióne Vysoké Tatry je absencia princípov samovysvetľovania, málo progresu v oblasti upokojovania dopravy a s tým súvisiaci nedostatok kvalitnej infraštruktúry najmä pre nemotorových účastníkov. Verejné priestory v sídlach Vysokých Tatier (najmä v samotnom meste Vysoké Tatry v jeho dvoch najväčších centrách Starý Smokovec a Tatranská Lomnica a na Štrbskom Plese) sú veľmi silne orientované na individuálnu dopravu a automobilizmus a veľmi málo prispôsobené chodcom a cyklistom. Vlastnosti verejných priestorov v sídlach Vysokých Tatier možno zhrnúť v niekoľkých bodoch:

- miestne cesty sú prispôsobené najmä pohybu automobilov,
- priestoru dominujú všadeprítomné početné parkovacie kapacity – parkoviská a parkovacie objekty (často aj na úkor kvalitnej a užívateľsky príjemnej infraštruktúry pre chodcov či cestujúcich vo verejnej doprave – napr. kapacitné parkoviská v priestore autobusových staníc v Tatranskej Lomnici a Starom Smokovci
- pre chodcov a cyklistov je vyčlenený nedostatočný priestor s výnimkou chodníkov vedených v Starom Smokovci a Tatranskej Lomnici pozdĺž Cesty slobody, ktoré sa dajú považovať na miestne pomery za ako-tak kvalitný koridor,
- na území sídel sa nachádza množstvo bariér ako napr.:
 - závary na prístupových cestách k objektom,
 - neprehľadné zákutia v okolí objektov,
 - chodníky vedúce po neprirodzených, neintuitívnych trasách,
 - prirodzené trasy chodcov vedúce cez koľajnice a plochy parkovísk bez alternatív,
 - zastarané spôsoby vylučovania motorovej dopravy – kvetináče, zákazy vjazdu, závary, piktogramy zákazov cyklistov na chodníkoch apod.,

- nedostatočná kompenzácia zlej orientovateľnosti v priestore v podobe navigačného systému smerových šípok často umiestnených mimo prirodzené zorné pole,
- úplná absencia prvkov pre vedenie cyklistov verejným priestorom sídel,
- priestor prirodzených trás chodcov a cyklistov je zväčša vyčlenený automobilom.

Účinným spôsobom skvalitňovania verejných priestranstiev je upokojuvanie motorovej dopravy v prospech chodcov a cyklistov. V sídlach Vysokých Tatier je badať náznak počiatkov tohto procesu. Príkladom môžu byť niektoré obytné a pešie zóny v Starom Smokovci a Tatranskej Lomnici, ktoré boli v minulosti zavedené (sú vymenované v kapitole 9.2.1.5 o miestnych cestách), hoci ich vyhotovenie nezodpovedá moderným zásadám upokojuvania dopravy alebo Zóna 40 zavedená na prieťahu Cesty slobody Starým Smokovcom, hoci tá je bez akýchkoľvek stavebných úprav, ktoré by motivovali vodičov naozaj znížiť rýchlosť na prejazde úsekom.

Možné je konštatovať, že verejné priestory sídel vo Vysokých Tatrách v maximálnej možnej miere preferujú automobilovú dopravu. Na mnohých miestach je nemotorovým účastníkom signalizované, že sú neželaným prvkom. Dané konštatovanie sa násobne viac týka cyklistov. Zatiaľ čo koridory pre chodcov aspoň v nejakej miere existujú, hoci sú pre horeuvedené aspekty nevyhovujúce, cyklisti sú neželaným prvkom aj na infraštruktúre pre automobily aj na infraštruktúre pre chodcov. Pre ďalší rozvoj cyklistiky ako jedného z dopravných módov prepravy v regióne, čo je aj cieľom tohto PUM, je tento stav alarmujúci a jeho zmena nevyhnutná. Niektoré príklady nevyhovujúcich vlastností verejného priestoru v sídlach vo Vysokých Tatrách zobrazujú obrázky nižšie:



Obrázok 72 Bariéry na prirodzených peších trasách (koľajnice, kvetináče)

Na ľavom obrázku vyššie je znázornená prirodzená a najkratšia trasa medzi železničnou stanicou Starý Smokovec a reštauračnými a ubytovacími zariadeniami. Vede cez koľajnice a rozľahlé parkovisko bez bezpečnej a nezdĺhavej alternatívy.



Obrázok 73 Parkovanie dominujúce verejnému priestoru

Typickým prvkom verejných priestranstiev na území sídel v regióne Vysokých Tatier, ale najmä v najväčších turistických centrách Štrbské Pleso, Starý Smokovec a Tatranská Lomnica, sú všadeprítomné parkovacie kapacity. Cez parkovisko na spodnom obrázku 73 vedie prirodzená pešia trasa medzi železničnou stanicou Starý Smokovec a supermarketom.



Obrázok 74 Závora ako bariéra na prirodzenej pešej trase

Na obrázku vyššie blokuje prirodzený peší prístup k reštauračnému a ubytovaciemu zariadeniu závora, ktorú nie je možné bezbariérovane obísť. Závora je taktiež všadeprítomným prvkom verejného priestoru v sídlach v regióne. Pre chodcov priepustnejšou alternatívou zamedzovania vstupu automobilov k objektom je zákaz vjazdu formou dopravného značenia, ktoré je ale prvkom vizuálneho smogu. Problémom je najmä účel, pre ktorý sa tieto obmedzenia aplikujú – cieľom všadeprítomných závor a zákazov nie je vylúčiť automobily z priestoru a skvalitniť ho pre nemotorizovaných účastníkov, cieľom je vylúčiť „tie nesprávne automobily“ a zachovať kapacity pre „tie správne“.

10.3 Možnosti rozvoja verejných priestorov a priestranstiev

Budúce projekty výstavby a rekonštrukcie terminálov, uzlov a zastávok verejnej dopravy či uličného priestoru obcí a miest by sa mali okrem legislatívy, regulatívov využívania územia a noriem riadiť aj elementárnymi zásadami kvalitného verejného priestoru či technickými podmienkami navrhovania upokojených zón v sídlach.

Užitočným nástrojom na skvalitňovanie verejných priestorov a ich pretváranie do modernej podoby je **manuál tvorby verejných priestranstiev**, ktorý ako koncepčný materiál obsahujúce základné kritériá a princípy pre tvorbu verejných priestranstiev. Manuál by mal byť integrálnou súčasťou strategických a koncepčných dokumentov samospráv a môže byť doplňovaný či rozširovaný o precizujúce dokumenty (manuály mobiliáru, manuály zelene, manuály riečnych nábreví, generely verejných priestranstiev, manuály výstavby, rekonštrukcií a opráv chodníkov a ciest alebo tzv. „manuály asfaltovania“ apod.). Kľúčovou vlastnosťou je najmä záväznosť dokumentov pre tvorcov verejných priestranstiev – pre samosprávy, inštitúcie, investorov, projektantov, majiteľov budov a prevádzok, správcov infraštruktúry, ďalšie subjekty a obyvateľov. Záväznosť dokumentov môže byť na úrovni samospráv zaručená ich schvaľovaním vo forme všeobecne záväzných nariadení (VZN).

Ďalšími používanými nástrojmi sú pocitové mapy, ktoré slúžia pre zber vstupných údajov a podnetov verejnosti k tvorbe manuálu verejných priestranstiev, a tiež definícia základného štandardu vybavenia a vyhotovenia staníc a zastávok verejnej dopravy a integrovaného dopravného systému IDS Východ.

Obzvlášť v turisticky atraktívnom regióne Vysokých Tatier, z veľkej časti ležiaceho v území s vysokým stupňom ochrany prírody, je potrebné rozvíjať verejné priestranstvá v súlade s podrobne definovanými zásadami v rôznych oblastiach od ochrany prírody cez rozvoj dopravnej infraštruktúry až po stavebnú činnosť. Je potrebné používať materiály blízke prírode, dbať na estetickú stránku budov a verejného vybavenia, vnímať kontext osobitej, historickej tatranskej architektúry, citlivo a individuálne pristupovať k realizáciami navrhnutých stavieb v kontexte miestnych podmienok, na chodníkoch používať vodopriepustné materiály, chrániť zeleň či dbať na estetiku reklamy za účelom eliminácie vizuálneho smogu.

10.4 SWOT analýza verejného priestoru

VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	S	STRENGTHS (silné stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • náznak počiatku snáh o upokojuvanie dopravy (Zóna 40, obytné a pešie zóny) • vysoko cenné prostredie sídel umiestnených vnútri územia národného parku • relatívne kvalitný koridor pre peších v centrálnej časti Starého Smokovca pozdĺž Cesty slobody (úsek od Mestského úradu po zdravotné stredisko) 	
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	W	WEAKNESSES (slabé stránky)
	<ul style="list-style-type: none"> • miestne cesty prispôbené takmer výhradne automobilovej doprave • veľká časť verejného priestoru vyhradená kapacitným parkoviskám • neintuitívny priestor pre pohyb chodcov a cyklistov, nerešpektovanie prirodzených trás • zložitá orientácia v priestore sídel • zastarané spôsoby vylučovania motorovej dopravy a upokojuvania miestnych cesty – kvetináče, zákazy vjazdu, závary • bariéry na prirodzených trasách chodcov – závary, parkoviská, kofajnice • absencia prvkov vedenia cyklistov • nekvalitný priestor autobusových staníc v Starom Smokovci, Tatranskej Lomnici a Štrbskom Plese • absencia kvalitných rozptylových a koncentračných verejných priestorov pri staniciach verejnej dopravy • slabá prepojenosť staníc verejnej autobusovej a železničnej dopravy • nekoncepčný rozvoj a nejednotné pravidlá a zásady pre rozvoj kvalitných verejných priestranstiev • nedostatočná integrácia informačných systémov s dopravnými systémami • absentujúce lokálne zastúpenie reprezentatívnych ukážok dobrej praxe v tvorbe a revitalizácii udržateľného verejného priestoru v regióne TANAP-u • vysoká intenzita automobilovej dynamickej a statickej dopravy v priestore pôvodne kúpeľných horských osád spôsobuje degradáciu bioklimatických ozdravných účinkov ako ekosystémového produktu celospoločenského významu 	
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	O	OPPORTUNITIES (príležitosti)
	<ul style="list-style-type: none"> • upokojuvanie miestnych cesty v sídlach regiónu Vysoké Tatry formou peších a obytných zón vrátane stavebných úprav • implementácia zón 30 vrátane stavebných úprav podľa moderných zásad • postupná plošná zmena verejných priestorov viac v prospech nemotorových účastníkov <ul style="list-style-type: none"> ○ odstránenie bariér pre chodcov, najmä závor a kvetináčov ○ rešpektovanie prirodzených trás chodcov a cyklistov ○ vybudovanie bezpečných alternatív k trasám chodcov vedúcim po parkoviskách a cez kofajnice ○ vybudovanie kvalitnej infraštruktúry pre cyklistov • skvalitnenie verejnej dopravy → zníženie dopytu po IAD → zníženie dopytu po kapacitách parkovania → možnosť zmeny funkčného využitia priestoru parkovísk • skvalitnenie priestoru autobusových staníc v Starom Smokovci, Tatranskej Lomnici a Štrbskom Plese • vytvorenie Manuálu tvorby verejných priestorov pre obce regiónu Vysoké Tatry • koncepčné dokumenty precizujúce detaily prvkov verejných priestorov (mobiár, zeleň, reklama...) • vyhotovenie štandardov vybavenia zastávok a staníc verejnej dopravy • tvorba integrovaných plánov zimnej údržby horských osád • tvorba regulatívov pre manažment reklamy a redukciu vizuálneho smogu 	
	T	THREATS (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> • nedostatok finančných prostriedkov na úpravy infraštruktúry • ďalšia podpora automobilizmu zo strany samospráv, podnikateľského prostredia a developerov • znehodnocovanie prostredia sídel automobilovou dopravou • neochota obyvateľov, návštevníkov a poskytovateľov služieb vnímať nekvalitný verejný priestor ako problém 		

11 Dopravné modelovanie

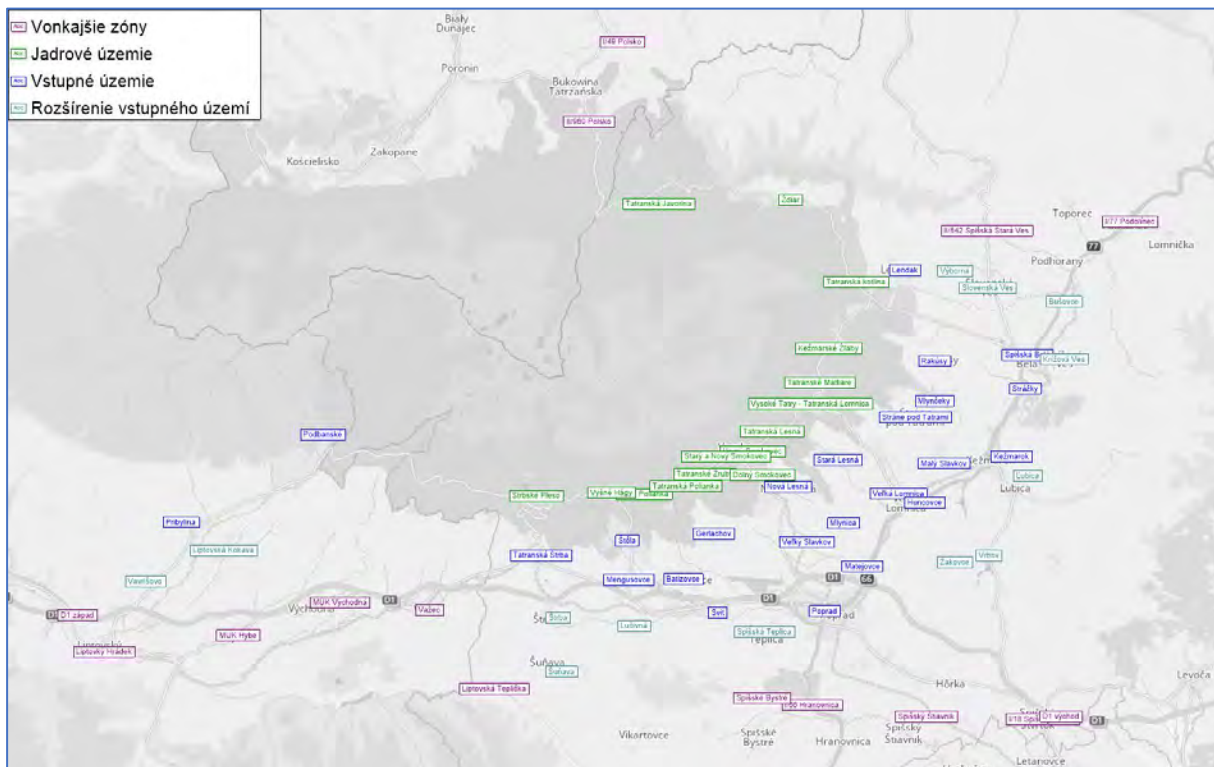
V rámci Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je spracovaný konvenčný štvorstupňový model dopravného dopytu v prostredí PTV Visum. Model je spracovaný ako multimodálny a na úrovni voľby dopravného prostriedku pracuje so všetkými podstatnými druhmi dopravy – pešou, cyklistickou, verejnou a individuálnou automobilovou dopravou. Na dopravnú sieť sú potom pridelené iba dva posledné spomínané módy.

11.1 Model dopytu

Dopyt po doprave v modeli predstavujú dopravné zóny, ktoré sú popísané z hľadiska demografie. Základné rozdelenie je na vnútorné a vonkajšie zóny. Vnútorne zóny pokrývajú riešené územie, tj. Jadrové aj Vstupné územie. Na účely dopravného modelu bola vstupná oblasť rozšírená o ďalšie obce a cesty, aby sa zabezpečila plná funkčnosť modelu z hľadiska alternatívnych trás k trasám v jadrovej a vstupnej oblasti. Vonkajšími zónami je potom popísané blízke i vzdialenejšie okolie riešeného územia a tieto zóny sú zdrojmi a cieľmi pre vonkajšiu a tranzitnú dopravu.

11.1.1 Definovanie dopravno-urbanistických okrskov (zón)

Zónová štruktúra modelu je prevzatá z dopravného modelu východného Slovenska. Základným kameňom zónového systému vo vnútornom území sú obce. Vo väčšine prípadov ide o ohraničené, jasne oddeliteľné zastavané územia, ktoré sú dostatočne demograficky popísané. Mesto Vysoké Tatry je v dopravnom modeli riešené podrobnejšie a dopyt je riešený na úrovni jednotlivých sídiel, ktoré sú v niektorých prípadoch zoskupené do celkových 11 dopravných zón.



Obrázok 75 Zónová štruktúra dopravného modelu

11.1.2 Definovanie vonkajších zón

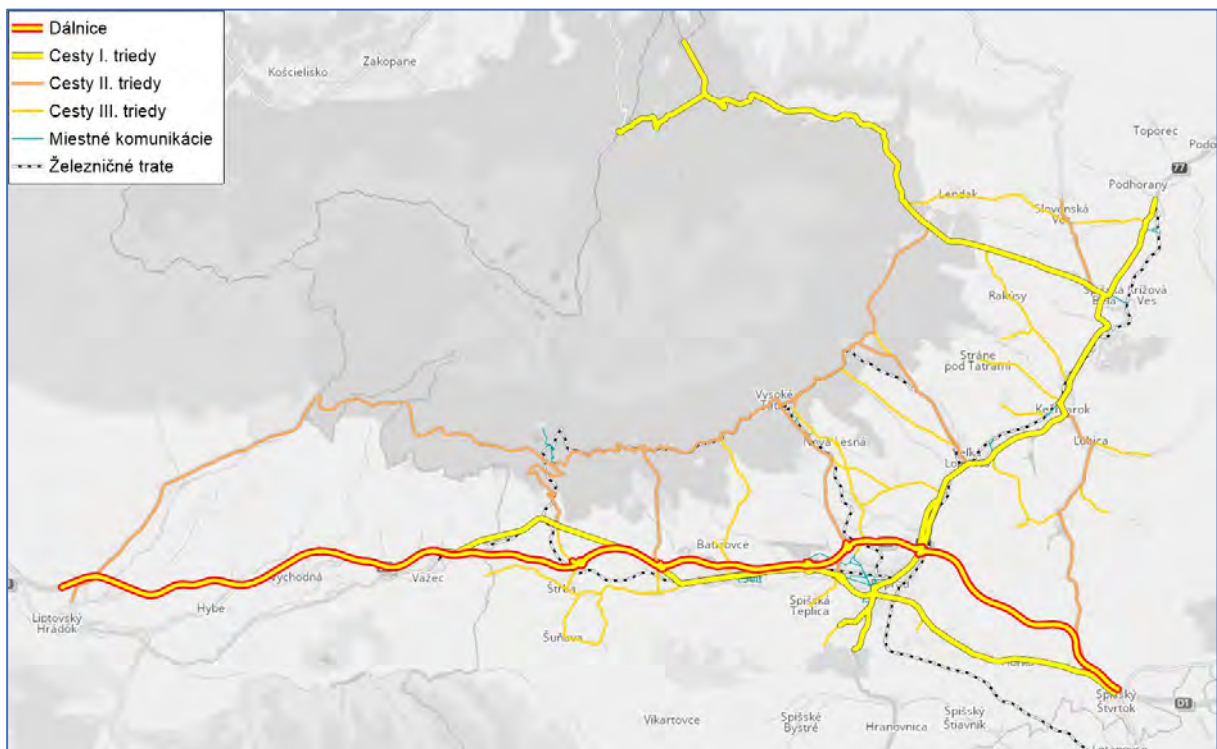
Vonkajšími zónami je popísané územie mimo riešeného územia a tieto zóny sú zdrojmi a cieľmi pre vonkajšiu a tranzitnú dopravu. Vonkajšie zóny sú prezentované komunikáciami prechádzajúcimi hranicu riešeného územia a dopravné objemy sú odvodené od intenzít dopravy na týchto hraničných profiloch.

11.2 Model ponuky

Rovnako ako v prípade dopytu je aj dopravná ponuka prevzatá z modelu východného Slovenska. Dopravnú ponuku v dopravnom modeli predstavuje predovšetkým parametrizovaná sieť pozemných komunikácií a železničných tratí. V riešenom území modelová sieť využívaná pre automobilovú dopravu obsahuje nasledujúce prvky:

- Diaľnica D1
- Cesty I. triedy I/18 a I/66
- Cesty II. triedy
- Cesty III. triedy
- Dopravne významné miestne a účelové cesty

Vzhľadom na rozsah modelu a potrebnú podrobnosť sú všetky komunikácie prezentované jedným linkom bez ohľadu na smerové rozdelenie.

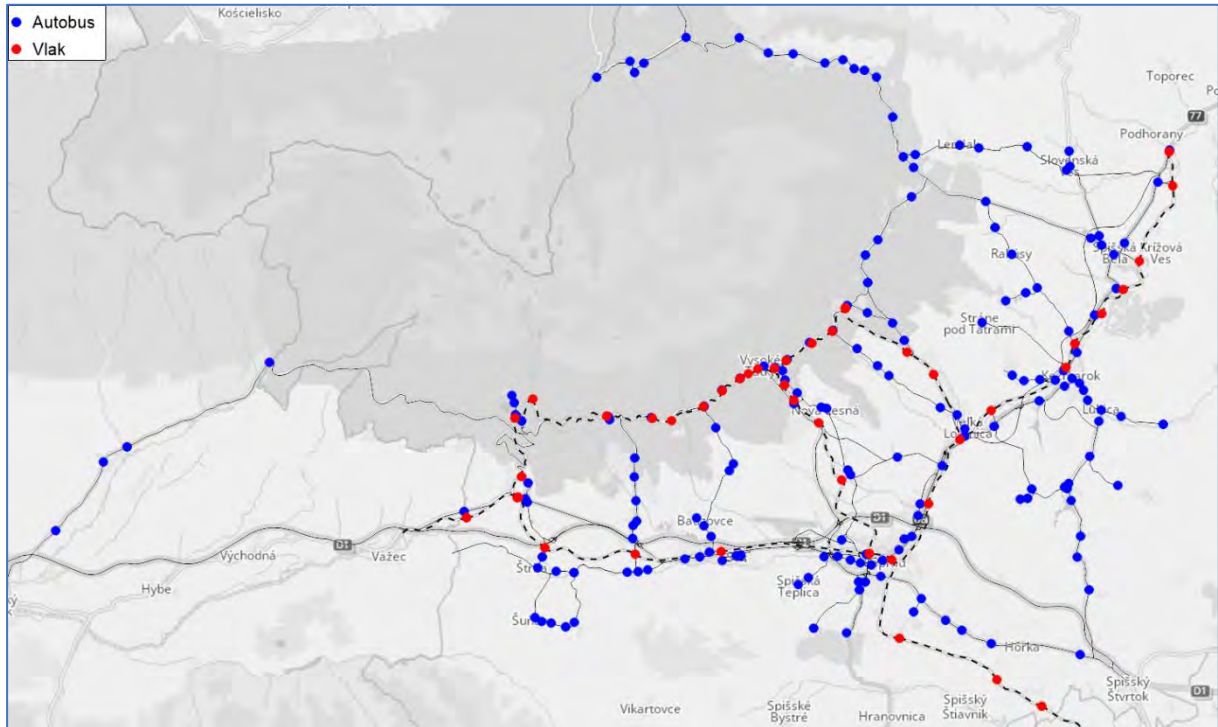


Obrázok 76 Komunikačná sieť dopravného modelu

V modeli sú všetky železničné trate v riešenom území. Bez ohľadu na množstvo koľají na danom traťovom úseku je obdobne ako pri cestách každá trať prezentovaná iba jedným linkom.

11.2.1 Ponuka verejnej dopravy

V modeli sú všetky železničné a autobusové stanice a zastávky v jadrovom území, vo zvyšku riešeného území sú niektoré zastávky agregované. Model obsahuje kompletne cestovné poriadky všetkých liniek regionálnej a diaľkovej autobusovej dopravy vchádzajúcich do jadrového územia. Rovnako tak aj kompletne cestovné poriadky všetkých vlakov v tomto území.



Obrázok 77 Železničné a autobusové zastávky v dopravnom modeli

11.3 Prepojenie dopytu a ponuky

Vzájomné prepojenie dopravných zón predstavujúcich dopyt po doprave a dopravnej sieti prezentujúcej ponuku, je realizované pomocou tzv. konektorov. Každá zóna môže byť na sieť napojená teoreticky neobmedzeným množstvom konektorov. Existujú dve možnosti pre pridelovanie ciest na jednotlivé konektory – prvým variantom je absolútne pridelenie, kedy model sám vyhodnocuje, ktorý konektor je pre danú cestu najvýhodnejší a druhým variantom je zdieľané pridelenie, keď je dopyt medzi konektormi prerozdelený podľa vopred daného percentuálneho pomeru. Druhý variant je vhodný najmä ak sa v okrsku nachádza nejaký významný zdroj/cieľ dopravného dopytu alebo naopak v prípade, že je rozdelenie dopytu v území rovnomerné (napr. bývanie v rodinných domoch).

Konektory spájajú dopravné zóny s miestami na sieti, kde sa nachádzajú zdroje a ciele dopravného dopytu, čo sú v praxi najčastejšie križovatky s miestnymi cestami, ktoré nie sú súčasťou modelovej siete. V prípade verejnej dopravy sú konektory vedené priamo na zastávky verejnej dopravy.

11.4 Model osobnej dopravy

Model osobnej dopravy je spracovaný ako klasický štvorstupňový model. Jednotlivé kroky – čiastkové modely sú:

1. Vznik ciest (Trip generation)
2. Distribúcia ciest (Trip distribution)
3. Voľba dopravného prostriedku (Mode choice)
4. Pridelenie na sieť (Assignment)

11.4.1 Vznik ciest

Proces vzniku ciest – výpočet dopravných objemov, sa skladá z dvoch častí. Pre každú zónu je vypočítaná produktivita a atraktivita. Produktivita predstavuje počet ciest, ktoré daná zóna vygeneruje a atraktivita naopak počet ciest, ktoré zóna pritiahne. Výpočet oboch týchto veličín prebieha obdobne, a to násobením demografických veličín popisujúcich zónu špecifickou hybnosťou. Hodnoty špecifických hybností sú odvodené z dopravných modelov Košického a Prešovského kraja.

11.4.2 Distribúcia ciest

Pre distribúciu ciest je použitý gravitačný model, kde je špecifikum každej vrstvy dopytu (dvojice účelov ciest) opísané pomocou distribučnej funkcie, ktorej parametre sú odvodené z dopravných modelov Košického a Prešovského kraja.

Výsledkom tohto kroku sú matice dopravného dopytu pre všetky dopytové vrstvy v počte osôb za 24 hodín bez ohľadu na použitý dopravný prostriedok.

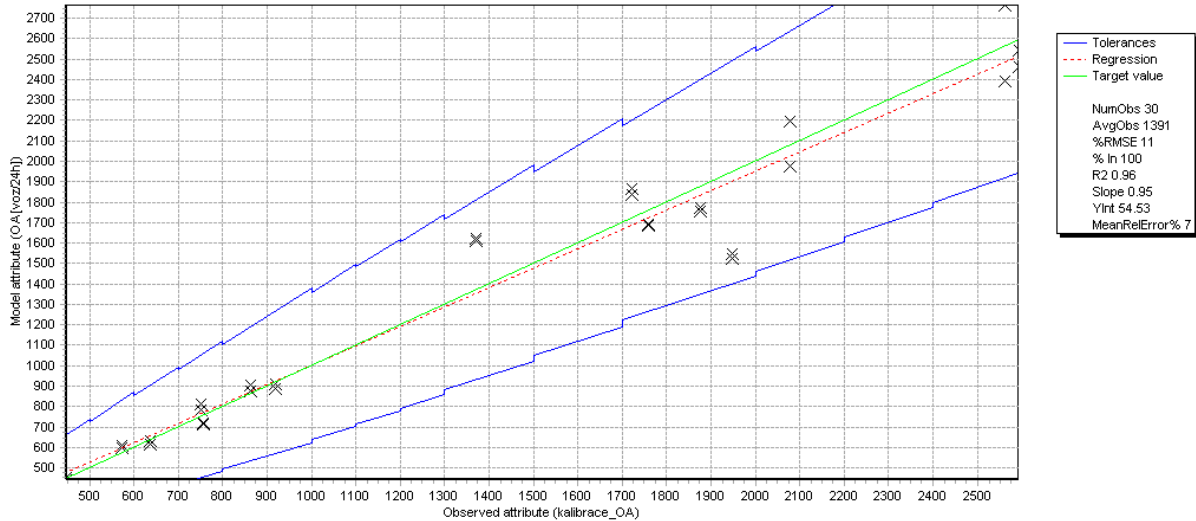
11.4.3 Voľba dopravného prostriedku

V tomto kroku sú matice získané z predchádzajúceho kroku rozdelené pomocou metódy generalizovaných nákladov medzi sledované dopravné módy. Parametre sú odvodené z dopravných modelov Košického a Prešovského kraja.

Výsledkom tohto kroku sú matice dopravného dopytu pre všetky kombinácie dopytových vrstiev a dopravných módov, ktoré sú následne spočítané po módoch.

11.4.4 Pridelenie na sieť

Pre výpočet zaťaženia automobilovej dopravy bol použitý algoritmus Equilibrium. Ide o stochastický algoritmus zohľadňujúci obmedzenú kapacitu dopravnej siete, pomocou ktorého je dosiahnutý optimálny stav prostredníctvom porovnávania intenzít a kapacity v niekoľkých opakovaníach. Pre výpočet zaťaženia verejnej dopravy bol použitý algoritmus Timetable zohľadňujúci kompletne cestovné poriadky liniek.

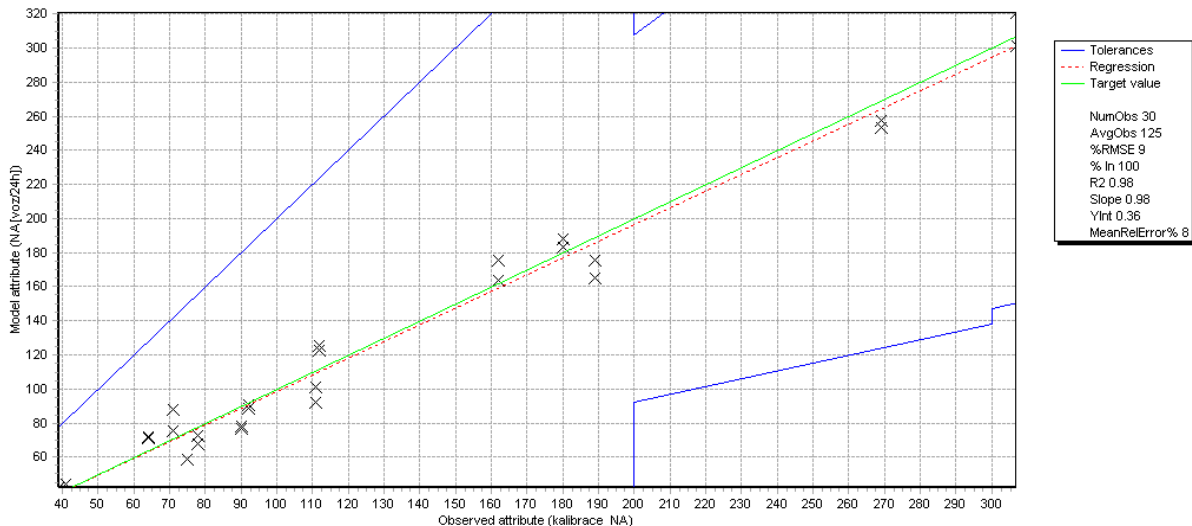


Obrazok 78 Kvalita kalibrácie zaťaženia siete osobnými automobilmi

11.5 Model nákladnej dopravy

Nákladná doprava je od začiatku modelovaná spoločne s dopravou osobnou. O zdrojoch a cieľoch nákladnej dopravy existuje oproti osobnej ďaleko menej informácií, keďže ide prevažne o neverejné údaje súkromných spoločností. Pre tvorbu a distribúciu ciest je základným predpokladom úvaha, že nákladná doprava je generovaná v závislosti na ľudskej pracovnej činnosti a teda, že množstvo nákladnej dopravy je priamo závislé na počte pracovných miest v danej zóne. Týmto spôsobom bola vytvorená matica nákladnej dopravy, ktorá bola následne kalibrovaná podľa výsledkov dopravných prieskumov.

Pridelenie na sieť prebehlo obdobne ako u osobných automobilov pomocou iteračného algoritmu Equilibrium.



Obrazok 79 Kvalita kalibrácie zaťaženia siete nákladnými automobilmi

12 Situačná analýza

12.1 Poslanie regiónu Vysokých Tatier v rozmere Slovenska a strednej Európy

Región Vysokých Tatier predstavuje unikátny kus slovenského územia, ktoré územne zasahuje aj do susedného Poľska, kde ale z viacerých dôvodov získalo trochu iný charakter. Tatry sú nazývané najmenšími veľhorami v Európe. Najbližšie podobne vysoké hory sú pol tisícky kilometrov ďaleko, ide o pohoria Taury v rakúskych Alpách a pohoria Retezat a Fagaraš v rumunských Transylvánskych Alpách (južných Karpatoch). Najmä Taury a Fagaraš sú oveľa rozľahlejšie ako Vysoké Tatry.

Z prírodných podmienok aj z historického vývoja osídlenia regiónu vyplýva, čo región môže ponúknuť svojim návštevníkom a čím teda môže priniesť príjmy pre jeho obyvateľov a zabezpečiť kvalitný život v tomto regióne.

Vysoké Tatry aj vďaka zložitej dostupnosti niektorých svojich častí sú zachovaným jedinečným ekosystémom. Preto boli právom vyhlásené národným parkom, teda územím, kde sa viac dbá na zachovanie pôvodných prírodných hodnôt, ako inde. Jedinečná príroda je pre viacerých návštevníkov cieľom ich ciest do regiónu.

Na zachovanú prírodu tú nadväzujú klimatické kúpele, v regióne Vysokých Tatier je uznaných a funkčných osem lokalít: Horný Smokovec, Nový Smokovec, Dolný Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Kotlina, Tatranská Polianka a Tatranské Matliare, Tatranské Zruby. Príslušná komisia ministerstva zdravotníctva schvália tento status ešte pre obec Ždiar, kde ale ešte žiadne zariadenie neposkytuje starostlivosť v prírodných liečebných kúpeľoch, ale do budúcnosti sa to dá očakávať. Kúpeľníctvo, ktoré tu má vyše 150-ročnú tradíciu predstavuje spolu s týmito prírodnými podmienkami obrovský potenciál pre návštevníkov aj príležitosť pre miestnych obyvateľov.

Na tieto podmienky nadviazali už naši predkovia a vo viacerých miestach ponúkali exkluzívne špičkové služby v kúpeľníctve, gastronómii, hotelovom ubytovaní aj dopravnej dostupnosti. Železnice tu premávajú už od poslednej štvrtiny 19. storočia. Košicko-bohumínska dráha začala pod Tatrami premávať 1. júla 1872 a do konca storočia premávali vlaky do Tatranskej Lomnice (od 1. septembra 1895) a po ozubnicovej železnici do Štrbského plesa (od 27. júla 1896). Rozsah koľajovej infraštruktúry, ako ho poznáme dnes, sa zavŕšil 1. decembra 1912, kedy začala premávať elektrická železnica medzi Starým Smokovcom a Štrbským plesom. Toto všetko v danej dobe predstavovalo ponuku dopravných služieb na špičkovej úrovni. Spomenúť možno i zaujímavosť v podobe niekoľkoročnej premávky elektrického cestného vozidla napájaného z troleja („trolejbusu“) od železničnej stanice v Poprade do Starého Smokovca (premával od 2. augusta 1904, ale iba v letnom období). Na tradíciu exkluzívnych služieb treba nadviazať pokračovať v nej a preniesť ju do 21. storočia požitím nových možností – smart technológií a postupov.

12.2 Možnosti rozvoja Vysokých Tatier v kontexte Slovenskej republiky

Slovenská republika si uvedomuje hodnotu, ktorú predstavujú Vysoké Tatry ako prírodný aj kultúrny fenomén. Z jednej strany to je inštitucionálna aj praktická ochrana prírodných hodnôt, z druhej strany v kontexte ostatných slovenských regiónov nadštandardná podpora systému verejnej dopravy. V spoločnosti panuje celkom široký konsenzus, že ide o veľmi hodnotné prostredie, ktorého uchovanie je všeobecným záujmom. Rozvoj dopravného systému krajiny, najmä postupné vybudovanie diaľnice pod Tatrami zlepšilo ich dopravné napojenie a dostupnosť z väčšej vzdialenosti aj na jednoduchú turistiku, teda bez nutnosti hľadať na mieste ubytovanie. To predstavuje pre región určitú výzvu, ktorá

sa bude s rozrastaním diaľničnej siete na východ a dokončením prepojení na severe Slovenska iba zväčšovať.

Ekonomická situácia regiónu nie je celkom jednoduchá, pretože turistický ruch je z nezanedbateľnej časti sezónny, čo sa síce v období medzi päťdesiatymi a osemdesiatymi rokmi 20. storočia podarilo do značnej miery potlačiť spolu so snahami o sprístupnenie Vysokých Tatier širšiemu okruhu záujemcov, to ale v deväťdesiatych rokoch skončilo. Ekonomika regiónu zložito balansuje medzi obmedzeniami danými ochranou prírody a prostredia (čo je ale predpokladom udržateľnosti najmä klimatických kúpeľov) a snahami o zvyšovanie príjmov rozvojom služieb pre rôzne kategórie návštevníkov.

Exkluzivita Vysokých Tatier priťahuje viaceré skupiny návštevníkov. Z jednej strany sú to ľudia, ktorí hľadajú prírodu alebo aktívny pohyb v nej (lyžiari, horolezci, vysokohorskí turisti). Z druhej strany sú Vysoké Tatry atraktívne ako tradičné miesto spoločenského vyžitia v exkluzívnom prostredí kúpeľov, luxusných hotelov v rámci neopakovateľnej prírody, možno povedať že návšteva regiónu je pre niektorých predmetom potvrdenia spoločenského statusu.

Rozvoj rôznych technológií ponúka nástroje na prijateľnú a minimálne obťažujúcu reguláciu turistického ruchu tak, aby zážitok nebol zbytočne zakalený dopravnými zápchami, prepĺnením najatraktívnejších lokalít a ďalšími obťažujúcimi sprevádzajúcimi javmi. To pomôže návštevníkom prežiť príjemný pobyt v hodnotnom prírodnom prostredí sprevádzaný adekvátnymi a dostupnými službami. A takisto taký prístup bude prínosom pre miestnych bývajúcich obyvateľov.

12.3 Vysoké Tatry a turistický ruch

Turistika je rozvíjajúce sa odvetvie, ktoré je ale žiaľ značne citlivé na krízy a výkyvy ekonomického cyklu. Ponúka služby, ktoré sú spravidla na jednom z prvých miest v rebríčku poklesu záujmu, pokiaľ sa znižujú reálne príjmy a obyvatelia musia začať šetriť. Covidová pandémia ukázala, ako môže vonkajší vplyv turistické odvetvie dramaticky ovplyvniť. Pandémia zároveň ukázala nezastupiteľné miesto kúpeľníctva a zdravotnej liečby v rámci Vysokých Tatier najmä v oblasti liečby chorôb dýchacieho ústrojenstva (nemocnica vo Vyšných Hágoch riešila najťažšie prípady post-covidového syndrómu). To môže naznačovať otvorenie „staro-novej“ cesty rozvoja turistického ruchu spojeného so zdravotnými účelmi, pre ktoré sú Vysoké Tatry s ohľadom na kvalitu klimatických podmienok jedným z najvhodnejších miest na Slovensku.

Okrem vonkajších vplyvov na turistický ruch sa ale toto odvetvie rozvíja, rastú požiadavky niektorých skupín turistov, možno hovoriť o tom, že sa rozširuje škála rôznych typov turistiky a tým sa aj diverzita požiadaviek rôznych skupín turistov. Vysoké Tatry lákajú aj turistov s nižšími požiadavkami (tí ktorí chcú najmä tráviť čas v prírode), ale historicky aj tých, ktorí hľadajú luxusné služby v exkluzívnom prostredí. Vysoké Tatry majú potenciál uspokojiť obidve vyššie opísané skupiny aj rôzne ďalšie, ktorých nároky sa nachádzajú medzi oboma koncami pomyselné škály. Zákazníci nepredstavujú nijakú homogénnu skupinu a treba vhodne balansovať, aby bolo možné uspokojiť viaceré typy požiadaviek.

Vysoké Tatry ponúkajú tak turistické atrakcie (Belianska jaskyňa, Pozemná lanovka na Hrebienok, Lomnický štít, Štrbské pleso a ďalšie), ako aj možnosti turistických trás v unikátnej prírode veľhôr jedinečných tatranských dolín a niekoľkých turistom sprístupnených vrcholov.

Vysoké Tatry sú na jednu stranu jedinečným fenoménom, na druhú stranu Slovensko samotné ponúka takmer nevyčerpatelne množstvo ďalších turistických cieľov, ktorých niektoré aspekty sú možno atraktívnejšie, ako sú tie isté vo Vysokých Tatrách. V Poloninách sa možno túlať celkom prázdnu krajinou, v Pieninách sa možno plaviť na pltiach alebo raftoch, v Nízkych Tatrách je možno bohatšia ponuka príležitostí na lyžovačku a výpočtom možno pokračovať ďalej.

Turistické atrakcie, ktoré môžu predstavovať konkurenciu pre Vysoké Tatry vznikajú na rôznych miestach Slovenska aj v okolitých krajinách, čo ale nemusí predstavovať fatálne riziko pre Vysoké Tatry najmä kvôli ich exkluzivite, ako sa spomína vyššie. Rizikom by mohlo byť poškodenie prírodných hodnôt (exkluzívny ekosystém ako aj podmienky pre klimatické kúpeľníctvo). Preto je nevyhnutné stále citlivo balansovať, pokiaľ ide o zaťaženie územia.

12.4 Vnútorne sily Vysokých Tatier

Hodnoty, ktoré región Vysokých Tatier ponúka, sú spomenuté vyššie. Pre úspech turistickej atraktivity a dosiahnutie príjmov z turistického ruchu je potrebný potenciál pracovnej sily najrôznejších kvalifikácií od technických služieb a upratovačiek, cez profesie v gastronomickej oblasti až po kúpeľových lekárov a zdravotnícky personál. Keďže tu tieto služby majú tradíciu, základ pracovnej sily tu jestvuje, nielen v jadrovom území, ale aj vo vstupnom území. V segmente hotelových služieb sa o odbornú kvalifikáciu stará (aj) v jadrovom území fungujúca Stredná odborná škola hotelová. Vďaka dobrej dopravnej obsluhu dochádzajú mnohé pracovné sily na dennej báze z podhoria (vstupného územia).

Finančné zdroje predstavujú na jednej strane príjmy z poskytovania služieb a z miestnych poplatkov (a tu je možné hľadať ďalšie posilnenie tohto zdroja) a na druhej strane je to vedomie štátu o exkluzívnosti územia, ktoré sa prejavuje vyšším štandardom dopravnej obsluhy (najmä v koľajovej doprave) ponúkaným miestnym aj turistom.

Dôležitým zdrojom je vedomie exkluzívnosti prostredia regiónu ale aj vedomie zodpovednosti za tento región. Predstavitelia regiónu si túto skutočnosť uvedomujú a snažia sa nájsť udržateľné riešenia prichádzajúcich výziev.

12.5 SWOT analýza regiónu

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) <ul style="list-style-type: none"> Exkluzívny región (príroda, kultúra tradícia); Kvalifikovaná pracovná sila; Turistický potenciál, kúpeľníctvo; Kvalitná dopravná infraštruktúra a obsluha; 	WEAKNESSES (slabé stránky) <ul style="list-style-type: none"> Krehkosť ekosystému; Riziko porušenia rovnováhy (udržateľnosti); Sezónnosť poskytovania služieb;
VONKAJŠIE ATRIBÚTY	OPPORTUNITIES (príležitosti) <ul style="list-style-type: none"> Zdroje podpory zo štátneho rozpočtu (verejná doprava); Atraktivnosť pre turistov; Statusové vnímanie u časti klientely; 	THREATS (hrozby) <ul style="list-style-type: none"> Dynamika rozvoja ostatných turistických cieľov na Slovensku; Ďalšie krízy; Obmedzenie štátnej podpory;

12.6 Ďalší postup a čo to znamená pre mobilitu a dopravu

Ďalší postup v ponúkaní služieb turistického ruchu treba riešiť so zásadným dôrazom na udržateľnosť a kvalitu ponúkaných služieb. Ku kvalite by malo patriť aj to, že turistické atrakcie a turistické chodníky nebudú preplnené, čo volá po určitej regulácii. Tá nemusí nutne znižovať počet uspokojených turistov, skôr ich rozptýlenie medzi viaceré atrakcie a ciele. Rozptýlenie je cestou k zlepšeniu turistického zážitku aj k nájdeniu únosného zaťaženia pre miestnych obyvateľov. Dopravný systém za pomoci smart riešení rezervácie a ďalších prvkov managementu dopravy môže dosiahnutie tohto cieľa podporiť.

13 Zhrnutie I. etapy PUM RVT

Prvá etapa Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je spoločným výstupom prípravnej fázy (Fázy A) a analytickej fázy (Fázy B). Zhŕňa zozbierané dáta od všetkých zainteresovaných subjektov a prináša analýzy jednotlivých sektorov dopravy a ďalších javov, ktoré majú na dopravu a jej plánovanie a organizovanie významný vplyv.

Táto etapa v prvom rade obsahuje predbežnú formuláciu vízie rozvoja a s ním spojenej mobility v regióne Vysoké Tatry a predbežne formuluje strategické ciele, ku ktorým je potrebné smerovať rozvoj regiónu. Následne je vymedzené riešené územie, ktoré je podrobne zanalyzované zo všetkých hľadísk, ktoré majú značný vplyv na mobilitu v území.

Analýza zhŕňa kľúčové závery a zámery z dostupných podkladov, predovšetkým ide o európsku legislatívu a strategické dokumenty na úrovni európskej, národnej, regionálnej a miestnej. Podrobne sú analyzované zámery územnoplánovacej dokumentácie a v území pripravované zámery, ktoré boli deklarované počas prác a rokovaní v priebehu prípravnej fázy.

Dôležitou časťou prvej etapy je formulácia komunikačnej stratégie, ktorá akcentuje participatívny postup tvorby plánov udržateľnej mobility. Podrobne je opísaný odporúčaný spôsob komunikácie so zainteresovanými stranami, a to tak pri tvorbe PUM, ako aj po jeho schválení a počas jeho implementácie do reálneho života.

Kľúčovým aspektom, ktorý vstupuje do procesu tvorby Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je aspekt ochrany prírody a klimatických podmienok. Región leží z veľkej časti na území Tatranského národného parku a v jeho ochrannom pásme. Táto špecifická poloha územia vyžaduje v mnohonásobnej miere citlivejší prístup v rozvoji dopravného systému, a to najmä v súvislosti s negatívnymi vplyvmi dopravy, ktoré predstavujú zásah do fungujúcich ekosystémov a možné narušenie prírodných zdrojov. V regióne Vysoké Tatry sa taktiež nachádzajú štátom uznané klimatické podmienky vhodné na liečenie chorôb dýchacieho ústrojenstva.

Azda najvýznamnejším aspektom regiónu je jeho turistická atraktivita. Región Vysoké Tatry sa začal významnejšie využívať na rekreačné účely približne od polovice 19. storočia ešte ako súčasť uhorskej časti Rakúsko-uhorskej monarchie. Neskôr v časoch Československa sa nadviazalo na tradíciu kúpeľných osád s parkovými úpravami verejných priestorov a udržiaval sa nemasový charakter návštevnosti. Rozvoj hromadného turizmu nastal v povojnovom období, najmä však v 60. a neskôr 70. rokoch 20. storočia v socialistickom Československu. Jeho súčasťou bola masová výstavba ubytovacích kapacít na rekreačné účely spojená s budovaním nových kapacitných ciest a významnými investíciami do infraštruktúry verejnej dopravy. Vžitý status turisticky atraktívneho regiónu sa udržal a preniesol aj do novej doby po roku 1989. Po premenlivom období stagnácie a úpadku v 90. rokoch 20. storočia a 00. rokoch 21. storočia nastal nový rozvoj spojený predovšetkým s rekonštrukciami pôvodných objektov, ale tiež výstavbou nových apartmánových domov a hotelových komplexov. V dopravnej infraštruktúre sa za ostatných 30 rokov realizovala rekonštrukcia ozubnicovej trate, modernizácia vozidlového parku TEŽ a rekonštrukcia vybraných ciest II. triedy. K zásadným zmenám dopravného systému reagujúcim na nové ekonomické pomery a pomery v oblasti ochrany prírody a klimatických podmienok zatiaľ nedošlo.

Významné prírodné bohatstvo a potenciál turistického, športového a relaxačného vyžitia sú faktory významne vstupujúce do fungovania dopravného systému a zakladajúce špecifické podmienky a požiadavky na jeho rozvoj, ktoré v iných regiónoch nie sú natoľko vypuklé. Región Vysoké Tatry je ekonomicky takmer výhradne závislý na cestovnom ruchu. Budúci rozvoj preto musí brať do úvahy požiadavky dopravy orientovanej na turizmus, ktorý živí a podporuje miestnu ekonomiku, zároveň však

nesmie priniesť neprimerané obmedzenia domácim obyvateľom tak, aby aj pre nich zostal tento región atraktívnym miestom pre život a trvalé bývanie. Rozvoj musí reagovať na moderné trendy z pohľadu ochrany prírodného bohatstva a významných ekosystémov tak, aby boli dodržané podmienky environmentálnej, ekonomickej a sociálnej udržateľnosti.

Analýza jednotlivých dopravných módov preukázala viaceré nedostatky, ktoré musí vhodne adresovať návrhová časť Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry. Nedostatočne riadená a usmerňovaná individuálna doprava spôsobuje početné problémy tak v dynamickej, ako aj statickej doprave. Vo vstupnom území absentujú obchvaty viacerých kľúčových sídel ako Veľká Lomnica, Kežmarok, Huncovce a Spišská Belá, v dôsledku čoho sú najmä pre tranzitnú dopravu medzi Poľskom a diaľnicou D1 atraktívnejšie, rýchlejšie a pohodlnejšie trasy prechádzajúce jadrovým územím v národnom parku s pomerne luxusne nadimenzovanou cestnou sieťou. Trasa prechádzajúca jadrovým územím je atraktívnejšia aj pre vzájomné prepojenie obcí Štôla, Gerlachov, Nová Lesná, Stará Lesná ležiace v sídelnom páske medzi horským a podhorským osídlením.

Ekonomický rast, zvyšovanie životnej úrovne obyvateľstva a rast stupňa automobilizácie po roku 1989 znamenali pre Vysoké Tatry postupný nárast individuálnej motorizovanej návštevnosti, ktorá priebežne zvyšovala a dodnes zvyšuje dopyt po parkovacích miestach pri turistických cieľoch. Ubytovacie kapacity budované v časoch, keď sa návštevnosť Tatier obmedzovala iba na elitnú klientelu a neskôr v časoch organizovaných masových zájazdov zväčša realizovaných hromadnou dopravou s dnešnými nárokmi na parkovacie miesta nepočítali a nepočítala s nimi ani infraštruktúra verejných parkovísk pre turistov v intravilánoch sídel. Dopyt po stále väčšom počte parkovacích miest vyústil k zmene stavebných noriem, podľa ktorých musia nové ubytovacie zariadenia budovať vysoké počty parkovacích miest. Tieto miesta však sú s ohľadom na sezónnosť turistického ruchu v regióne Vysoké Tatry podstatnú časť roka nevyužitú a prevádzkovatelia objektov ich na komerčnej báze ponúkajú aj jednoduchým turistom. V území sa tak nachádzajú významné kapacity pre parkovanie a problémom sa stala doprava k nim, t. j. cieľová a zdrojová doprava, ktorá v časoch špičkovej sezóny neúmerne zaťažuje územie a vo významnej miere prevyšuje podiel tranzitnej dopravy.

Napriek v špičke turistickej sezóny nepriaznivej situácie s parkovaním v jadrovom území neexistuje regulácia statickej dopravy, ktorá by zohľadňovala aj potreby domácich obyvateľov. Ponúkané sú parkovacie kapacity na mestských pozemkoch a v objektoch súkromných prevádzkovateľov. S cieľom vyhnúť sa plateniu parkuje množstvo turistov pri obytných domoch zaberajúc miesto rezidentom alebo provizórnym spôsobom na širokých krajniciach ciest a iných voľných plochách, v reakcii na čo regulujú samosprávy, spravidla podľa potrieb niekoľkých dotknutých objektov, parkovanie formou zákazov. Pre jadrové územie v súčasnosti neexistuje infraštruktúra záchytných parkovísk v podhorí, ktorá by bola schopná zadržať nežiaduce objemy dopravy v podhorí. Hoci pri viacerých železničných staniach v podhorí existujú možnosti parkovania, tieto parkoviská slúžia predovšetkým obyvateľom daných sídel a ako záchytné parkoviská pre región kapacitne nepostačujú. Viaceré obce v podhorí nie sú ochotné byť odkladiskom automobilov návštevníkov Tatier a ako riešenie sa núka hľadať nové lokality takých parkovísk na okrajoch sídel v nadväznosti na diaľnicu D1 a železničné trate v podhorí, pričom spolu s tým je nutné riešiť verejnú dopravu od záchytných parkovísk k turistickým cieľom.

Verejná doprava v regióne Vysokých Tatier sa vyznačuje na jednej strane pomerne vysokou kvalitou vozidlových parkov železničnej a autobusovej dopravy a zavedením taktovej dopravy na prímestských autobusových linkách, avšak na druhej strane nedostatočnou frekvenciou spojov, nízkou kvalitou infraštruktúry železničných tratí a štandardom vybavenosti zastávok a staníc, nevyužitým potenciálom prestupových bodov a nadväzností, nedostatočnou medziregionálnou prepojenosťou na Liptov, Zamagurie a poľskú časť Tatier či nedostatočnou obsluhou niektorých nástupných miest na vyhľadávané turistické trasy. Nosná verejná doprava vo forme TEŽ, hoci je orientovaná viac pre potreby

turistov, v čase turistickej sezóny kapacitne nepostačuje. Prímestská autobusová doprava je orientovaná viac na potreby domácich obyvateľov, na dojazdy do škôl, zamestnania predovšetkým vo Svite a v Poprade a nereflektuje niektoré špecifické potreby turistov v letnej a zimnej sezóne, ako je doprava bicyklov a lyží. Umiestnenie existujúcich lyžiarskych areálov voči zastávkam a stanicam verejnej dopravy predpokladá nutnosť zavedenia systému skibusov. Tie sú v obmedzenej kapacite zavedené od železničnej stanice na Štrbskom Plese, avšak neposkytujú pohodlnú a kapacitnú alternatívu k automobilovej doprave. Lyžiarske areály v Tatranskej Lomnici a Bachledovej doline pristúpili k riešeniu výstavbou kapacitných parkovísk priamo pri nástupných miestach na lanovky, čo spôsobuje neprimerané zaťaženie miestnych ciest.

Cyklistika je na území regiónu Vysoké Tatry v súčasnosti realizovaná skôr za účelom rekreácie a športu, než na dopravné účely. Absentuje infraštruktúra cyklistických prepojení medzi obcami, bezpečné vedenie cyklistov intravilánmi obcí, doplnková infraštruktúra v priestore sídel a pri uzloch verejnej dopravy. Existujúca cyklistická infraštruktúra obmedzeného rozsahu sa vyznačuje roztrieštenou správou a údržbou, ktorú majú na starosti viaceré subjekty – združenia, samosprávy či vlastníci infraštruktúry. Cyklisti sú zväčša nútení jazdiť v jazdných pruhoch s automobilmi, pričom nie je využitý ani priestor širokých krajníc ciest budovaných a aj v súčasnosti upravovaných v pôvodných veľkorysých parametroch. Ďalšie obmedzenie cyklistov spôsobuje zákon o ochrane prírody, ktorý pri jeho pregnantnom výklade zakazuje mimo ciest a miestnych ciest pohyb cyklistov v území s 3. a vyšším stupňom ochrany prírody bez vyznačenej cyklotrasy. Daný zákon tak na cyklistiku nazerá v prvom rade ako na rekreačnú aktivitu, pred ktorou chráni tie časti územia, ktoré sú hodné ochrany pred turistami.

Pešia doprava sa týka predovšetkým samotných sídel a súvisí tiež s problematikou verejných priestorov a priestranstiev. Verejný priestor v sídlach regiónu Vysoké Tatry je prispôbený takmer výhradne automobilovej doprave, pre pohyb chodcov nie je intuitívny a zrozumiteľný a nerešpektuje ich prirodzené trasy. Jednotlivé sídla sa bez moderných a bezpečných riešení pre pohyb chodcov a cyklistov stali nehostinným miestom pre nemotorizovaných účastníkov cestnej premávky. Zákon o ochrane prírody je k chodcom ešte o čosi prísnejší, než k cyklistom, keďže peší pohyb je na území národného parku v extraviláne dovolený len po značenom turistickom chodníku. Toto ustanovenie tak zakazuje nielen bežnú rekreačnú prechádzku v lese mimo turistického chodníka, ale aj pohyb po existujúcich cestách a chodníkoch v extraviláne, hoci jeho nedodržiavanie sa v praxi nepostihuje.

Ďalším dôsledkom zákonne stanovených pravidiel je, že menej zdatní turisti či cyklisti nesmú využívať možnosti športového a turistického vyžitia v nižších nadmorských výškach, kde turistické chodníky nie sú a cyklistické trasy sú vyznačené iba obmedzene. Obe skupiny sú tak nútené za zážitkom z pobytu v prírode vstupovať na vysokohorské chodníky do tatranských dolín. V rámci pešej turistiky neexistuje žiaden systém manažovania a rozptylu návštevníkov na turistické trasy, ktorý by na základe limitov v území umožnil turistov na jednotlivé trasy dávkovať v reálnom čase v stanovaných intervaloch. Výberom niekoľkých najatraktívnejších trás k turistickým chatám, na navštevované štíty a do vybraných dolín prispievajú turisti najmä v letnej sezóne k ich prepĺňaniu a znehodnocovaniu zážitku z pobytu v prírode, ktorý do územia pôvodne prišli hľadať.

Súčasťou PUM RVT je konvenčný štvorstupňový model dopravného dopytu. Model je spracovaný ako multimodálny a na úrovni voľby dopravného prostriedku pracuje so všetkými podstatnými druhmi dopravy – pešou, cyklistickou, verejnou a individuálnou automobilovou dopravou.

Prvá etapa Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je spoločným výstup prípravnej a analytickej fázy. Zhŕňa zozbierané dáta a pomenúva problémy naprieč jednotlivými módmi dopravného systému, ktoré budú slúžiť ako mostík k ďalšej fáze spracovania – k formulovaniu námetov riešení a opatrení na dosiahnutie strategických cieľov.