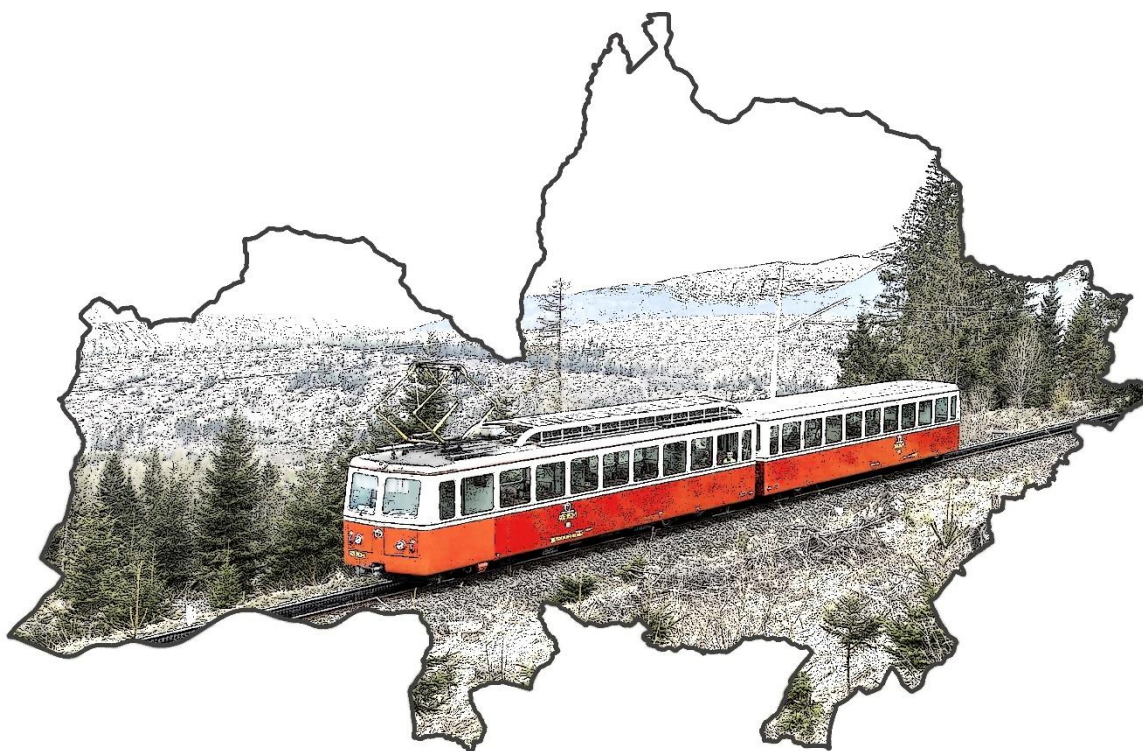


# PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY REGIÓNU VYSOKÉ TATRY

## II. ETAPA

### NÁVRHOVÁ A IMPLEMENTAČNÁ ČASŤ



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 .....	4
Zoznam tabuliek .....	5
Zoznam príloh.....	6
Zoznam použitých skratiek.....	7
1 Identifikačné údaje projektu .....	8
2 Úvod .....	9
2.1 Detail zadania .....	9
2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM RVT .....	9
2.3 Plán a postup vypracovania PUM RVT .....	10
2.3.1 Hlavné navrhované časové míľniky práce na projekte.....	10
2.3.2 Schémy dokumentov jednotlivých fáz.....	11
2.4 Riešené územie.....	12
3 Návrhová časť.....	14
3.1 Vízia pre región Vysoké Tatry .....	14
3.1.1 Vízia udržateľnej mobility v regióne Vysoká Tatry .....	14
3.1.2 Strategické ciele dopravnej politiky v PSK a jej priemet a špecifiká pre RVT .....	15
3.1.3 Konceptcia rozvoja dopravnej infraštruktúry .....	15
3.1.4 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja .....	17
3.2 Identifikácia cieľov.....	19
3.2.1 Strategické ciele .....	19
3.2.2 Špecifické ciele .....	21
3.3 Návrh koncepcie ochrany pred vplyvmi dopravy a riešenia verejného priestoru .....	23
3.3.1 Návrh koncepcie riešenia ochrany prírody a klimatických podmienok v súvislosti s dopravou a mobilitou .....	23
3.3.2 Návrh koncepcie riešenia verejných priestorov .....	28
3.4 Návrh koncepcie riešenia mobility .....	31
3.4.1 Návrh koncepcie verejnej dopravy.....	31
3.4.2 Návrh koncepcie nemotorovej dopravy .....	38
3.4.3 Návrh koncepcie zdieľanej mobility .....	47
3.4.4 Návrh koncepcie ciest a cestnej dopravy .....	49
3.4.5 Návrh koncepcie statickej dopravy .....	59
3.4.6 Návrh koncepcie leteckej dopravy .....	62
3.4.7 Návrh koncepcie nákladnej a kombinovanej dopravy .....	63
3.4.8 Návrh koncepcie inteligentných dopravných systémov a služieb.....	64
3.5 Scenáre budúceho rozvoja mobility .....	65
3.5.1 Varianty zaťaženia .....	65
3.5.2 Návrhové scenáre.....	65
3.5.3 Prognóza dopravy.....	66
3.6 Administratívne kapacity.....	67
3.7 Opatrenia.....	69
3.7.1 Opatrenia v oblasti ochrany prírody a klimatických podmienok.....	69

3.7.2	Opatrenia v oblasti verejného priestoru .....	70
3.7.3	Opatrenia v oblasti infraštruktúry verejnej dopravy .....	71
3.7.4	Opatrenia v oblasti organizácie verejnej dopravy .....	77
3.7.5	Opatrenia v oblasti integrovaného dopravného systému.....	80
3.7.6	Opatrenia v oblasti nemotorovej dopravy .....	81
3.7.7	Opatrenia v oblasti zdieľanej mobility.....	86
3.7.8	Opatrenia v oblasti ciest a cestnej dopravy .....	87
3.7.9	Opatrenia v oblasti statickej dopravy.....	91
3.7.10	Opatrenia v oblasti leteckej dopravy.....	93
3.7.11	Opatrenia v oblasti nákladnej a kombinovanej dopravy.....	94
3.7.12	Opatrenia v oblasti inteligentných dopravných systémov .....	95
3.7.13	Opatrenia v oblasti inštitucionálno-administratívnych kapacít .....	96
4	Implementačná časť.....	97
4.1	Implementačný plán.....	97
4.1.1	Plán implementácie opatrení podľa dopravných módov .....	99
4.1.2	Plán implementácie opatrení podľa časovej postupnosti .....	108
4.2	Monitorovací plán .....	117
4.2.1	Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov.....	117
4.2.2	Plán monitorovania .....	117
4.2.3	Hodnotenie a monitoring implementácie .....	121
5	Zhrnutie II. časti PUM RVT.....	123



## Zoznam obrázkov

---

Obrázok 1	Typ územia z pohľadu PUM regiónu Vysoké Tatry.....	12
Obrázok 2	Návrh rozsahu ciest s riadeným vjazdom vozidiel a záchytným parkovaním .....	26
Obrázok 3	Nároky na vybavenie bodovej infraštruktúry (zdroj: zadávateľ).....	35
Obrázok 4	Návrhy v oblasti fyzickej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu .....	39
Obrázok 5	Návrh hlavných a doplnkových cyklistických trás.....	40
Obrázok 6	Návrh rozmiestnenia staníc zdieľaných e-bicyklov v pilotnom projekte.....	48

## Zoznam tabuliek

---

Tabuľka 1	Strategické ciele pre PUM regiónu Vysoké Tatry .....	19
Tabuľka 2	Špecifické ciele pre PUM regiónu Vysoké Tatry a ich merateľné ukazovatele.....	21
Tabuľka 3	Návrhové parametre pre hlavné a doplnkové cyklistické trasy .....	41
Tabuľka 4	Stanovenie odporúčaného počtu parkovacích miest pre bicykle (zdroj: BICY).....	42
Tabuľka 5	Nástroje upokojujania dopravy .....	54
Tabuľka 6	Počet ciest za 24 hodín pre jednotlivé varianty zaťaženia .....	65
Tabuľka 7	Koeficienty rastu dopravy medzi rokmi 2022 a 2030.....	66
Tabuľka 8	Časové horizonty implementačného plánu PUM RVT .....	98
Tabuľka 9	Plán implementácie opatrení podľa dopravných módov.....	99
Tabuľka 10	Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2026.....	108
Tabuľka 11	Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2030.....	109
Tabuľka 12	Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2040.....	114
Tabuľka 13	Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2050.....	115
Tabuľka 14	Plán implementácie opatrení – balík priebežných opatrení .....	115
Tabuľka 15	Plán monitorovania špecifických cieľov .....	118

## 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 |

## Zoznam použitých skratiek

---

ASD	automatický sčítač dopravy
CR	cestovný ruch
CSS	cestná svetelná signalizácia
DN	dopravná nehoda
EČV	evidenčné číslo vozidla
EGD	European Green Deal (Európska zelená dohoda)
IDS	integrováný dopravný systém
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
MD SR	Ministerstvo dopravy SR
OA	osobné automobily
OD PSK	Odbor dopravy Prešovského samosprávneho kraja
OOCR	oblastná organizácia cestovného ruchu
OŽ	ozubnicová železnica
PD	pracovný deň
POS terminál	Point-of-sale terminál (terminál na platbu kartou)
PP	Poprad
PR	prírodná rezervácia
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PUM	plán udržateľnej mobility
RKC	rekreačné krajinné celky
RVT	Región Vysoké Tatry
SC	strategický cieľ
SOŠ	stredná odborná škola
SÚC PSK	Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja
ŠC	špecifický cieľ
TANAP	Tatranský národný park
TEŽ	Tatranské elektrické železnice
ŤNA	ťažký nákladný automobil
ÚPN	územný plán
Výh.	výhybňa
ZA	Žilina
ZaD	Zmeny a Doplnky

## 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):

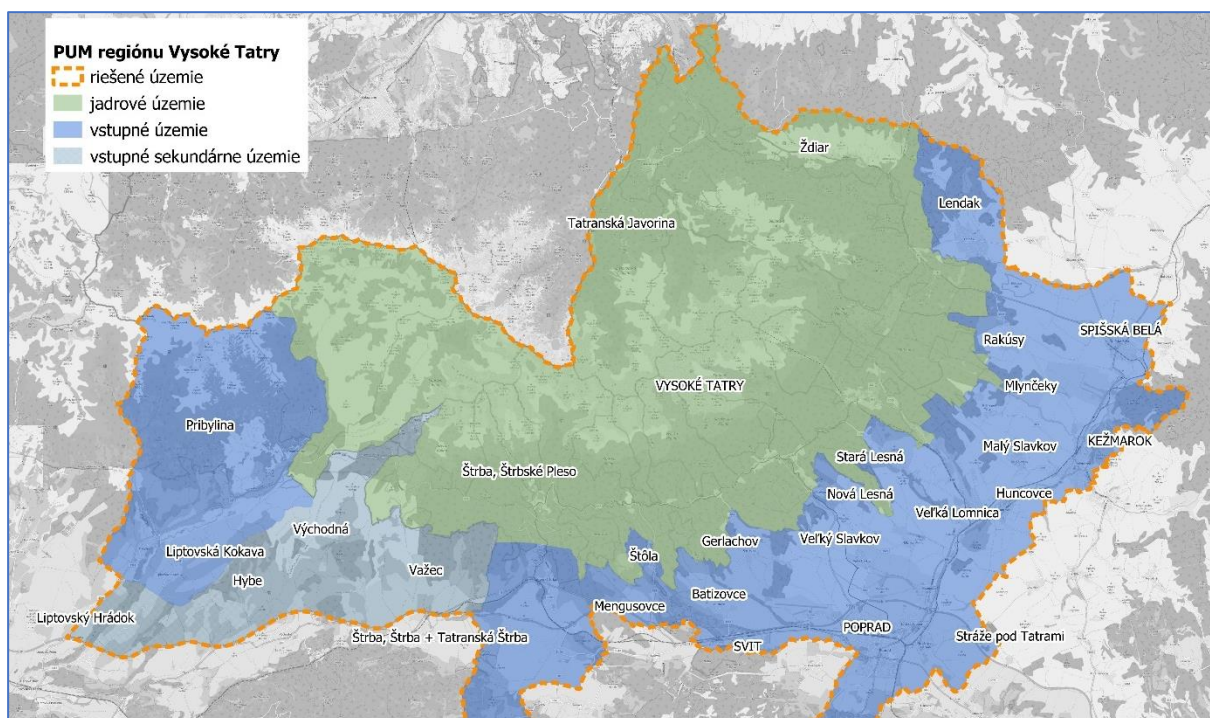
1. Identifikačné údaje projektu
2. Úvod
  - 2.1. Zadanie projektu
  - 2.2. Ciele projektu
  - 2.3. Plán vypracovania PUM RVT
  - 2.4. Riešené územie
3. Návrhová časť
  - 3.1. Vízia udržateľnej mobility v regióne Vysoké Tatry

- 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

## 2.4 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 obce:

Vysoké Tatry, 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 Návrhová časť

### 3.1 Vízie pre región Vysoké Tatry

#### 3.1.1 Vízia udržateľnej mobility v regióne Vysoká Tatry

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. Región Vysoké Tatry musí turistom a návštevníkom ponúknuť možnosti pre strávenie kvalitného a pokojného rekreačného a liečebno-rekreačného pobytu v exkluzívnom prostredí, ktorého ochrana je súčasťou zážitku.

Takmer každá ľudská aktivita vyvoláva potrebu mobility a dopravy. 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. Región Vysoké Tatry musí smerovať aj s ohľadom na ciele európskych dopravných politík k ekologickosti, resp. nízkoemisnosti.

Pre dosiahnutie týchto parametrov sú kľúčové faktory:

- skvalitnenie a skapacitnenie cestného spojenia podhorských sídel pre zníženie záťaže cestných sídel v jadrovom území tranzitnou dopravou,
- zmena organizácie dopravy v prístupe do jadrového územia spolu s realizáciou systému multimodálnych prestupných terminálov a záchytných parkovísk pre zníženie záťaže jadrového územia cieľovou dopravou jednodenných návštevníkov a realizáciou systému rezervácií kapacít pre statickú dopravu,
- posilnenie roly verejnej dopravy na regionálnej, nadregionálnej, celoštátnej a cezhraničnej úrovni v dopravnej obslužnosti i turistickej mobility v regióne a v dochádzke do regiónu so zameraním tak na miestnych obyvateľov, ako aj na návštevníkov,
- preferencia ekologických dopravných prostriedkov vo verejnej, nákladnej i individuálnej doprave (elektromobily, vodík alebo iné technológie),
- podpora pešej a cyklistickej dopravy ich povýšením zo statusu voľnočasovej, rekreačnej aktivity na dopravný mód vytváraním podporných podmienok (bezbariérové pešie chodníky, kvalitné a bezpečné cesty pre bicykle, zmiernenie ich obmedzení v chránených územiach za súčasnej ochrany lokálnych ekosystémov či zavádzanie systémov zdieľania prostriedkov),
- manažment distribúcie a rozptylu jednodennej turistickej návštevnosti motivačnými nástrojmi integrovaného dopravného multimodálneho systému, ktorý zníži záťaž jadrového územia efektívnejším rozptýlením dopytu,
- manažment logistiky zásobovania sídel jadrového územia.

Pre dosiahnutie vízie nízkoemisného regiónu bude potrebné efektívne aplikovať nové technológie – telematické (kamerové, informačné, regulačné) systémy na báze smart riešení, nové schémy obsluhy či systémy zdieľania dopravných prostriedkov.

Unikátne prírodné prostredie so špičkovým dopravným systémom umožní zážitkový pobyt hostí aj domácich, ktorí svojím správaním z pobytu chránia prírodu aj miestnu klímu ako súčasť svojho zážitku.

### 3.1.2 Strategické ciele dopravnej politiky v PSK a jej priemet a špecifiká pre RVT

Dosiahnutie vízie udržateľnej mobility v Prešovskom kraji predpokladá zameranie dopravnej politiky v kraji, ale tiež v nadregionálnom zameraní na riešenie najdôležitejších aspektov dopravného systému, ktoré sú formulované v nasledujúcich základných smeroch príslušným spôsobom sa premietajúcich do špecifik regionu Vysoké Tatry:

#### **Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja**

Prevádzkovanie dopravného systému produkuje exhaláty a emisie poškodzujúce životné prostredie a pri dlhodobom pôsobení negatívne ovplyvňujúce zdravie obyvateľov. Je potrebné hľadať cesty k minimalizácii záťaže životného prostredia dopravnými procesmi, a to najmä v kontexte ochrany klimatických podmienok vhodných na liečenie v uznaných lokalitách v regióne. Tieto cesty je potrebné hľadať v stave a konfigurácii dopravnej infraštruktúry, v zmene organizácie dopravy na území regiónu a predovšetkým jeho častí s 3. a vyšším stupňom ochrany prírody, a taktiež v technológii vozidiel a ich pohone.

#### **Finančne udržateľný dopravný systém kraja**

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 neje spoplatnená, cyklotrasy a cesty pre peších) alebo čiastočne (cesty s poplatkom alebo mýtnym, železničná dopravná cesta, dopravná obsluha dotovaná z verejných zdrojov). Preto treba nájsť rovnováhu medzi požadovanými výkonmi a disponibilnými finančnými zdrojmi. Nová kvalita dopravného systému v regióne Vysoké Tatry môže byť sčasti financovaná príjmami zo záchytného parkovania pre jadrové územie.

#### **Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja**

Moderný dopravný systém v regióne musí využívať moderné komunikačné a informačné technológie. Tieto môžu vo vhodných kombináciách výrazne zefektívniť organizáciu dopravy (aj v reálnom čase) a taktiež plánovanie dopravy, a to tak zo strany cestujúceho (rezervácia parkovania, včas podané informácie o disponibilite kapacít záchytných parkovísk, nadväznosť spojov verejnej dopravy, elektronické vybavenie cestujúcich pomocou mobilnej aplikácie), ako aj pri plánovaní dopravnej obsluhy na základe dát o pohybe cestujúcich.

#### **Bezpečný dopravný systém kraja (safe&secure)**

Tak ako pri všetkých ľudských aktivitách, aj v doprave je potrebné dbať na bezpečnosť seba a svojho okolia tak, aby činnosťou nevznikli vedľajšie, spravidla negatívne, účinky na zdraví a životoch ľudí alebo okolitých veciach v okolí prevádzkovej aktivity (safety). Súčasťou bezpečnosti v doprave je ešte ochrana pred protiprávnym konaním osôb z okolia voči účastníkom dopravného procesu, dopravným prostriedkom alebo dopravnej infraštruktúre (security). Z pohľadu bezpečnosti nie je nutné zaoberať sa špecifikami regiónu Vysoké Tatry. Dopravný systém musí byť vo všetkých ohľadoch rovnako bezpečný tak v regióne, ako aj v regionálnom a širšom kontexte.

### 3.1.3 Koncepcia rozvoja dopravnej infraštruktúry

Dopravná infraštruktúra v regióne Vysoké Tatry zahŕňa železnice a súvisiace stavebné zariadenia, cesty rôznych kategórií a účelov a dopravné značenie, letisko, lanové dráhy, infraštruktúru pre autobusovú

verejnú dopravu (označníky zastávok, prístrešky, informačný systém), vozidlový park železničnej a autobusovej dopravy a v neposlednom rade aj technické zariadenia a telematické systémy.

V jednotlivých, podrobnejšie rozdelených, druhoch dopravnej infraštruktúry je potrebné sa zamerať na:

- **železničnú infraštruktúru:**
  - posilniť kapacitu vybraných častí železničnej infraštruktúry pre posilňovanie roly železnice v dopravnom systéme regiónu a v prístupnosti jadrového územia regiónu
  - postupné úpravy sprievodnej infraštruktúry a vybavenia, ktoré prispievajú k zvýšenému komfortu cestujúcich a pozitívnemu zážitku z cestovania
  - riešenie kolíznych miest, predovšetkým priecestí v intraviláne pre zvýšenie bezpečnosti
  - nové železničné zastávky a predĺženie vybraných tratí pre možnosť obsluhy nových lokalít v súčasnosti obsluhovaných autobusmi
- **infraštruktúru pre verejnú dopravu a IDS:**
  - moderné dopravné terminály verejnej dopravy
  - elektrifikácia vozidlového parku autobusovej dopravy
  - vozidlový park autobusov pre turistov – cyklobusy, skibusy
  - zriadenie spoločného krajského informačného a dispečerského systému IDS Východ
  - zavedenie osobitnej tarify IDS Východ pre Vysoké Tatry
  - zjednotenie vzhľadu a skvalitnenie bezpečnosti vyhotovenia zastávok vrátane označníkov, cestovných poriadkov, povrchov a nadväznej infraštruktúry pre chodcov
  - zabezpečenie súladu existujúcej a budúcej infraštruktúry zastávok so štandardami kvality IDS Východ
  - zavedenie systémov zdieľanej mobility a ich prepojenie s konvenčnou verejnou dopravou
- **cestnú infraštruktúru:**
  - vybudovanie dôležitých stavieb obchvatov sídel na cestách I. a II. triedy
  - regulácia vjazdu automobilov do jadrového územia s novou infraštruktúrou multimodálnych prestupných terminálov a záchytných parkovísk, novou organizáciou verejnej dopravy a novým parkovacím systémom pre riešenie jednodennej návštevnosti, systémy budú technicky podporené telematickými systémami
  - úpravy existujúcej infraštruktúry – priestorové úpravy nevyhovujúcich križovatiek, zlepšenie technického stavu ciest III. triedy
  - upokojuvanie dopravy v intravilánoch sídel a na prieťahoch
- **infraštruktúru pre nemotorovú dopravu:**
  - výstavba cyklistickej infraštruktúry (cestičky a pruhy) v intravilánoch a extravilánoch za maximálnej snahy o využitie existujúcich účelových ciest
  - legalizácia užívania vybraných účelových ciest najmä v chránenom území
  - zriadenie alebo výstavba bezpečnej cyklistickej infraštruktúry v nadväznosti na terminály verejnej dopravy a záchytné parkoviská
  - výstavba cezhraničných cyklistických spojení
  - úprava organizácie dopravy na širko predimenzovaných cestách v prospech cyklistov podľa možností
  - upokojuvanie dopravy v prospech chodcov a cyklistov v intravilánoch, odstraňovanie bariér, rešpektovanie prirodzených trás, koridory nemotorovej dopravy mimo stretov s inými dopravnými módmi



- stavebné a bezpečnostné skvalitnenie priestorov zastávok verejnej dopravy a prístupových komunikácií k nim
- **infraštruktúru pre statickú dopravu:**
  - P+R parkoviská pri multimodálnych dopravných termináloch pri nadregionálnej infraštruktúre v podhorí regiónu
  - malé prestupné terminály so záchytným parkovaním pri zastávkach verejnej dopravy pre možnosť dochádzky zo vstupného do jadrového územia
  - záchytné parkoviská pri zastávkach verejnej dopravy v jadrovom území podľa vhodnosti pre zdostupnenie verejnej (najmä železničnej) dopravy vo vybraných sídlach
  - telematické a informačné systémy (monitoring, informácie o disponibilite pozdĺž infraštruktúry v podhorí, systém rezervácie parkovacích miest v jadrovom území)
- **infraštruktúru pre nákladnú a kombinovanú dopravu:**
  - emisné limity pre dopravnú obsluhu a systémy pre ich monitorovanie
  - zavedenie manažmentu logistiky zásobovania jadrového územia na báze informačných a telematických systémov
- **inteligentné dopravné systémy:**
  - prepojené dispečerské systémy integrovaného dopravného systému IDS Východ
  - informačný systém verejnej dopravy v rámci IDS Východ a v prepojení na systém regulácie vjazdu automobilov do jadrového územia
  - telematické dopravné značenie na nadregionálnych cestách (diaľnice a cesty I. triedy) s navádzaním na multimodálne prestupné terminály pre jadrové územie regiónu Vysoké Tatry
  - informačný systém pre informovanosť o disponibilite kapacít statickej dopravy
  - rezervačný systém parkovania v jadrovom území

#### 3.1.4 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja

Horské prostredie Vysokých Tatier tvorí najatraktívnejší slovenský kúpeľný a turistický región, v ktorom bol postupne budovaný v každom čase špičkový dopravný systém umožňujúci vysokú návštevnosť unikátnych hôr s obmedzeným negatívnym pôsobením na cennú prírodu. Prelomovým bol v rozvoji rok 1970, kedy bol dobudovaný dnešný dopravný systém ako aj množstvo ubytovacej infraštruktúry, ale zároveň bol rokom, kedy sa Vysoké Tatry stali na jednej strane cieľom neobmedzovanej masovej návštevnosti formou organizovanej turistiky a na druhej strane sa naďalej rozvíjalo už iba využívanie súkromných automobilov. Tie bez prispôsobenia dopravnej regulácie územia tomuto trendu napriek zavedeniu platenia na parkoviskách viedli k živelnému využívaniu prírodných kvalít so súčasným zhoršovaním kvality prostredia tak pre prírodu, ako aj pre štatút klimatických kúpeľov.

Rozvoj turistiky napredoval za komunistického režimu naďalej už bez starostlivosti o prispôsobenie dopravnej regulácie územia novému trendu automobilizácie s výnimkou krátko trvajúceho pokusu o administratívnu uzávierku vjazdu do Vysokých Tatier v roku 1987. Ani súčasný režim nepriniesol zmenu v trende využívania územia teraz už individualizovanou turistikou. Nová výstavba dbala vždy o potreby jej budúcich platiacich užívateľov bez veľkých ohľadov na okolie, žiadne prvky dopravnej regulácie územia sa nezaviedli, platia iba obmedzenia vyplývajúce z návštevného poriadku a stavebných obmedzení zo strany Správy TANAP. Vysoké Tatry tak zažívajú už polstoročie stagnáciu dopravného systému pri nekontrolovanom raste návštevnosti, ktorá sa stala takmer úplne závislou na automobilovej doprave. V praxi nie je možné efektívne vymáhať ani veľmi mäkkú dopravnú reguláciu, ako je napríklad parkovanie pozdĺž ciest v prírodných oblastiach. Prvky udržateľnej mobility a trendy v obmedzovaní bezbrehého využívania dopravnej infraštruktúry individuálnou dopravou, bežne zaužívané v cenných prírodných oblastiach v západnej Európe, zatiaľ do Vysokých Tatier neprenikli

a motorizovaný návštevník, či už na týždňový alebo len niekoľkohodinový pobyt si užíva vysokú úroveň individuálnej slobody, ktorá však v prípade Vysokých Tatier v návštevníckych špičkách silno zasahuje do kvality prežívania pobytu pre ostatných návštevníkov a ničí Vysokým Tatrám klimatické podmienky pre kúpeľnú liečbu.

Riešené jadrové územie regiónu Vysoké Tatry má dve odlišné časti. Historicky osídlené goralské obce Ždiar a Tatranská Javorina neboli ani cieľom sústredeného tlaku na turistické využitie, hoci Ždiar tiež dosiahol vysokú lôžkovú kapacitu, a napriek skorším plánom neboli nikdy vybavené moderným kapacitným dopravným systémom. V rôznej miere si zachovali aspoň čiastočne svoju historickú podobu aj pri intenzívnom turistickom využití (predovšetkým v Ždiari). Belianske Tatry sa stali už za komunizmu predmetom veľmi intenzívnej ochrany prírody a uzávierka ich hrebeňa a väčšiny dolín je nutná a trvalá. Turistika sa tak koncentruje do obcí a ich blízkeho okolia a na územie Spišskej Magury. Cez územia oboch obcí prechádza medzinárodná cesta I. triedy, ktorá prináša zaťaženie tranzitnou dopravou, ktorú nie je možné celkom eliminovať.

Mesto Vysoké Tatry a Štrba sú novodobo osídlené kúpeľné a turistické centrá, na štandardné slovenské pomery vybavené unikátnym dopravným systémom, ktorý sa rozvíjal až do roku 1970 a teraz je starostlivo prevádzkovaný s kvalitným vozidlovým parkom a pomerne dobrým rozsahom služieb.

Dopravnú reguláciu územia Vysoké Tatry a Štrbského Plesa je v nasledujúcom období bezpodmienečne nutné celkovo prestaviť, zaviesť prístup, ktorý uvíta návštevníkov, ktorí príjmu princíp, že pre Vysoké Tatry, ktoré budú dopravne úplne prispôsobené pre dochádzku modernou hromadnou dopravou, je osobný automobil prijateľnou alternatívou iba pre presun do regiónu Vysokých Tatier v prípade ubytovania s dostupnými parkovacími kapacitami alebo pre cestu do areálu zjazdového lyžovania s rezerváciou parkovania, ale nebude voľbou ani pre cestovanie po regiónu a už vôbec nie pri krátkych návštevách, kedy krátky pobyt sprevádza nie o mnoho kratší prejazd územím.

Moderné cestné stavby umožnia po vybudovaní obchvatu Veľkej Lomnice, Kežmarku a Spišskej Belej na ceste I/66 celkom vymiestniť tranzitnú dopravu, nákladná doprava bude mať prístup len pre potrebnú obsluhu územia s modernými nízkoemisnými vozidlami. Pre osobné automobily bude možný prístup pre všetkých bývajúcich a pracujúcich, aj pre ubytovaných návštevníkov. Krátkodobé pobyty dostanú možnosť využívania dopravných terminálov v podhorí a rýchlejšej taktovej hromadnej dopravy do turistických centier a k nástupným miestam na turistické trasy. Tento systém bude prvou voľbou aj pre ubytovaných návštevníkov. Väčšie využívanie integrovanej hromadnej dopravy umožní jej prevádzku vo vysokom kvalitatívnom aj kvantitatívnom štandarde. Ten priláka aj čoraz väčší počet návštevníkov, ktorí prídu pohodlnou diaľkovou železničnou dopravou bez auta, ktoré nebudú na dovolenku vo Vysokých Tatrách potrebovať.

Pre obce Ždiar a Tatranská Javorina, ako aj mestskú časť Tatranská Kotlina sa tento moderný prístup neuplatní v plnej miere. Aj ony budú obslužené kvalitnou hromadnou dopravou a bude z nich ľahký prístup do zvyšku regiónu. Oblasti s regulovaným parkovaním budú však iba v blízkosti navštevovaných turistických cieľov a prístup bude orientovaný na spoluprácu rôznych druhov dopravy, vrátane automobilov, ktoré budú naďalej územím prechádzať medzi Slovenskom a Poľskom. Pre uľahčenie návštevnosti medzi oboma časťami Vysokých Tatier budú zavedené slovensko-poľské autobusové linky a bude k dispozícii terminál pre prestup na verejnú dopravu tiež v Tatranskej Kottline či menšie terminály na Lysej Poľane, prípadne inde po trase.

Prírodné bohatstvo a ozdravné účinky tatranskej klímy predstavujú najvýznamnejšie faktory, ktoré robia región Vysoké Tatry atraktívnym a navštevovaným a predpokladajú náležitú ochranu pred negatívnymi vplyvmi dopravy. Región bude predstavovať lokalitu, kde návštevník strávi kvalitný rekreačno-liečebný pobyt v exkluzívnom prostredí, ochrana ktorého je súčasťou zážitku.

## 3.2 Identifikácia cieľov

Pre naplnenie vízie udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry sú stanovené strategické ciele, ktoré predstavujú všeobecne formulované smerovanie jednotlivých aspektov dopravného systému. Strategické ciele sú ďalej podrobnejšie definované formuláciou špecifických cieľov, na ktoré sa viažu opatrenia pre jednotlivé dopravné módy a oblasti.

### 3.2.1 Strategické ciele

Strategické ciele vyjadrujú stav, ku ktorému treba napredovať. Exaktné meranie strategických cieľov nie je za každých okolností možné. Kvantifikovateľné a merateľné sú špecifické ciele, ktoré naplňajú stratégiu, sú popísané v kapitole nižšie. Strategické ciele definované pre PUM RVT zobrazuje nasledujúca tabuľka:

**Tabuľka 1 Strategické ciele pre PUM regiónu Vysoké Tatry**

Č. SC	Strategický cieľ
1. SC	<b>Ekologicky udržateľný dopravný systém v regióne</b>
	<p>Cieľom je obmedziť motorizovanú návštevnosť regiónu na udržateľnú výšku. Nástrojom na dosiahnutie cieľa je najmä minimalizácia cieľovej individuálnej motorizovanej dopravy jadrovým územím na nevyhnutnú mieru, pre ktorú je kľúčová atraktívna ponuka alternatív k automobilom, najmä verejnej dopravy zabezpečovanej ekologickým vozidlovým parkom. Novou infraštruktúrnou zložkou systému obsluhy územia budú multimodálne prestupné terminály a záchytné parkoviská s nadväznou kapacitnou a dostatočne frekventovanou verejnou dopravou pre cesty do jadrového územia, systém manažmentu parkovania v sídlach územia, pri prestupných termináloch a ubytovaní a nová kvalitná infraštruktúra pre nemotorovú dopravu dopravného a dopravno-rekreačného charakteru.</p> <p>Dosiahnutie cieľa vyžaduje aj nový systém manažmentu logistiky zásobovania územia postavený na princípoch modernej citylogistiky a inteligentných dopravných systémoch technicky previazaných so systémami rezervácií parkovania a manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia. Taktiež bude potrebné minimalizovať tranzitnú dopravu, pre ktorú je nevyhnutným predpokladom dobudovanie chýbajúcej infraštruktúry obchvatov sídel v podhorí. Nutný tranzit sídlami v jadrovom území bude v nevyhnutnej miere riešený preložkami ciest.</p>
2. SC	<b>Výkonný a spoľahlivý dopravný systém v regióne</b>
	<p>V novom systéme obslužnosti územia regiónu Vysoké Tatry bude verejná doprava plniť významnú časť potrieb mobility v jadrovom území regiónu a v nadväznosti regiónu na okolie. Verejná doprava musí ponúkať také služby, aby bola prvou voľbou pre cesty v regióne aj pre diaľkové cesty zo zdrojov v rámci Slovenska a zahraničia, najmä v prepojení s poľskou časťou Tatier.</p> <p>Posilní sa rola železničnej a autobusovej dopravy. Verejná doprava sa musí orientovať tak na segment turistickej prepravy, ako aj prepravu miestnych obyvateľov. Musí zabezpečiť prepojenie jadrového a vstupného územia s regionálnymi centrami v podhorí, vzájomné prepojenia sídel v regióne, napojenie lokalít nástupov na turistické trasy pre ich efektívnu obsluhu a v zimnom období napojenie lyžiarskych areálov. Verejná doprava nadviaže na systém multimodálnych prestupných terminálov so záchytnými parkoviskami pre cesty do jadrového územia, a to v dostatočnej kapacite a kvalite služieb ako plná náhrada riadeného vjazdu automobilov jednodenných návštevníkov do jadrového územia. Doplnkové služby pre turistov ako preprava bicyklov a lyží prostriedkami verejnej dopravy budú súčasťou systému.</p> <p>Moderný systém verejnej dopravy vyžaduje kapacitnú infraštruktúru železničných tratí, zastávok, staníc a uzlov verejnej dopravy a ich kvalitu na úrovni štandardov moderných systémov verejnej dopravy. Predpokladom dosiahnutia cieľa bude odstránenie úzkych hrdiel a v nevyhnutnej miere výstavba nových tratí tam, kde sa preukáže ich efektivita a potrebnosť. Telematické systémy umožnia optimalizáciu využívania kapacít a dosahovanie efektívnych výkonov. Dostatok informácií v reálnom čase umožní zvyšovať spoľahlivosť dopravného systému a moderné</p>

	<p>technológie vybavovacích a rezervačných systémov zefektívnia a zrýchlia úhradu cestovného a umožnia plánovať obsluhu územia „just in time“.</p>
<b>3. SC</b>	<p><b>Ekonomicky udržateľný dopravný systém v regióne</b></p> <p>Prevádzka výkonného a spoľahlivého dopravného systému musí byť ekonomicky udržateľná. Cieľom je nájsť ekonomickú rovnováhu medzi požadovanými výkonmi a disponibilnými finančnými zdrojmi.</p> <p>Okrem štandardných finančných nákladov štátu a samosprávneho kraja pri organizovaní verejnej dopravy musí byť nadštandardne dimenzovaný systém verejnej dopravy s jedinečným postavením systému, ktorý v porovnaní s inými regiónmi plní omnoho významnejšiu časť potrieb mobility, financovaný sčasti aj na komerčnej báze, a to z prevádzky multimodálnych prestupných terminálov a záchytných parkovísk. Záujem na kvalitnom životnom prostredí majú tiež obyvatelia a samosprávy v jadrovom území, z toho dôvodu je potrebné zapojenie aj ich kapacít a prostriedkov. Vzhľadom na celonárodný záujem ochrany životného prostredia v Tatrách je na mieste financovanie riešení ekologického dopravného systému aj z dotačných schém nad rámec štandardu obsluhy verejnou dopravou, predovšetkým zo štátneho rozpočtu.</p>
<b>4. SC</b>	<p><b>Nemotorová doprava ako plnohodnotný dopravný mód</b></p> <p>Základom každej dopravy je pohyb. Chôdza a bicyklovanie predstavujú prirodzenú a najzdravšiu formu pohybu, ktoré musia byť, obzvlášť v prostredí regiónu ekonomicky prosperujúceho z aktívneho turizmu, nielen formou rekreácie a aktívneho oddychu, ale tiež integrálnou súčasťou dopravného systému ako plnohodnotný dopravný mód.</p> <p>Prostriedkom na povýšenie nemotorovej dopravy na plnohodnotný dopravný mód je zvyšovanie jej bezpečnosti s priamou väzbou na viaceré infraštruktúrne a organizačné aspekty dopravného systému. Základným nástrojom je najmä aktívna starostlivosť o verejný priestor sídel, vytváranie kvalitnej, spojitnej a bezpečnej infraštruktúry pre chodcov a cyklistov s minimalizáciou bariér na prirodzených trasách v intraviláne aj extraviláne, upokojovanie automobilovej dopravy a budovanie doplnkovej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu. Nemotorová doprava poslúži aj preprave na „posledný kilometer“, ktorý nie je možné efektívne obslužiť verejnou dopravou a ktorého obsluha automobilovou dopravou je nežiaduca. Súčasťou dopravného systému tak musí byť synergický efekt s verejnou dopravou dosiahnuteľný budovaním kapacít parkovania bicyklov pri veľkých termináloch, ale aj pri malých nácestných a medziľahlých zastávkach.</p> <p>Moderným a novým prvkom systému bude za predpokladu existencie bezpečnej infraštruktúry systém zdieľanej mikromobility využiteľný na prepravu v rámci sídel, k staniciam verejnej dopravy, ale tiež v rámci rekreačného charakteru nemotorovej dopravy k lokalitám nástupu na turistické trasy v horských dolinách s vhodnou infraštruktúrou pre spoločnú premávku chodcov s cyklistami.</p> <p>Nemotorovej doprave budú prístupné všetky cesty, kde jej prítomnosť vyslovene neprekáža a kde môže naopak výrazne pomôcť v dostupnosti a prepojenosti jadrového a vstupného územia regiónu. Sprístupnenie účelových ciest cyklistom a chodcom nielen vytvorí bezpečnú infraštruktúru pre nemotorových účastníkov, ale taktiež umožní lepší manažment rozptylu vychádzkových a kúpeľných turistov predstavujúcich na terén menej náročný segment návštevníkov, čím sa odbremenia v sezóne preťažené vysokohorské turistické trasy.</p>

### 3.2.2 Špecifické ciele

Na základe strategických cieľov sú sformulované špecifické ciele, ktoré detailnejšie rozvíjajú definované strategické ciele a umožňujú ich čiastočnú kvantifikáciu. Pri niektorých ukazovateľoch sú uvedené i kvalitatívne ukazovatele, prípadne binárne ukazovatele (áno/nie). Rovnaké indikátory môžu byť merateľnými ukazovateľmi viacerých špecifických cieľov:

**Tabuľka 2 Špecifické ciele pre PUM regiónu Vysoké Tatry a ich merateľné ukazovatele**

1. Strategický cieľ: <b>Ekologicky udržateľný dopravný systém v regióne</b>	
<b>ŠC 1.1</b>	<b>Multimodálne prestupné terminály, záchytné parkoviská a manažment vjazdu do jadrového územia</b>
	indikátory: - počet terminálov - počet parkovísk P+R parkovísk pre jadrové územie a ich kapacita - podiel tranzitnej dopravy jadrovým územím - zníženie hodnoty emisií
<b>ŠC 1.2</b>	<b>Riadené a rezervované parkovanie v jadrovom území</b>
	indikátory: - počet rezervácií parkovania za časové obdobie - podiel cieľovej dopravy jednodňových turistov v jadrovom území - počet lokalít turistického významu s vyriešeným parkovaním
<b>ŠC 1.3</b>	<b>Ekologická dopravná infraštruktúra a vozidlový park</b>
	indikátory: - podiel ekologických vozidiel vo vozidlovom parku - počet ekologicky riešených parkovísk v chránených územiach
<b>ŠC 1.4</b>	<b>Vyriešená nákladná doprava a citylogistika</b>
	indikátory: - podiel ekologickej nákladnej dopravy v rámci dopravnej obsluhy jadrového územia - podiel ekologických vozidiel vo vozidlovom parku
2. Strategický cieľ: <b>Výkonný a spoľahlivý dopravný systém v regióne</b>	
<b>ŠC 2.1</b>	<b>Posilnenie roly železničnej dopravy v systéme verejnej dopravy</b>
	indikátory: - podiel železničnej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v regióne
<b>ŠC 2.2</b>	<b>Posilnenie roly autobusovej dopravy v systéme verejnej dopravy</b>
	indikátory: - podiel autobusovej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v regióne - zavedená prevádzka skibusov od terminálov a záchytných parkovísk k lyžiarskym areálom
<b>ŠC 2.3</b>	<b>Kvalitná infraštruktúra verejnej dopravy</b>
	indikátory: - počet modernizačných prvkov fyzickej a informačnej dopravnej infraštruktúry - podiel moderných a modernizovaných vozidiel
<b>ŠC 2.4</b>	<b>Dostatočné parkovacie kapacity pri zastávkach, staniciach a termináloch verejnej dopravy</b>
	indikátory: - počet zastávok, staníc a terminálov v súlade so Štandardmi kvality IDS Východ
<b>ŠC 2.5</b>	<b>Vyriešená obsluha miest nástupu na turistické trasy a lyžiarskych areálov</b>
	indikátory: - počet ekologicky vyriešených lokalít nástupu na turistické trasy a lyžiarskych areálov z pohľadu obslužnosti
<b>ŠC 2.6</b>	<b>Kvalitná a bezpečná infraštruktúra pre cestnú dopravu</b>
	indikátory: - celková dĺžka cestnej siete vo veľmi dobrom a dobrom stave - realizácia a sprevádzkovanie dopravných stavieb - počet mostov v bezchybnom až dobrom stave - počet nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily v regióne
<b>ŠC 2.7</b>	<b>Telematické systémy ako nástroj zefektívňovania dopravnej obslužnosti regiónu</b>
	indikátory: - zavedené telematické systémy



<b>ŠC 2.8</b>	<b>Letecká doprava ako súčasť dopravnej obsluhy a cestovného ruchu</b>	
	indikátory:	- počet prepravených cestujúcich na letisku Poprad-Tatry - podiel letecky dopravených turistov na celkovom počte turistov v rámci cestovného ruchu v regióne
<b>3. Strategický cieľ: Ekonomicky udržateľný dopravný systém v regióne</b>		
<b>ŠC 3.1</b>	<b>Európske a národné dotácie dopravnej infraštruktúry</b>	
	indikátory:	- nastavenie dotačných titulov
<b>ŠC 3.2</b>	<b>Ubytovacia daň</b>	
	indikátory:	- nastavenie systému
<b>ŠC 3.3</b>	<b>Sieťové cestovné lístky v cene ubytovacej dane aj parkovacích poplatkov a vyššie tržby</b>	
	indikátory:	- navýšenie tržieb verejnej dopravy
<b>ŠC 3.4</b>	<b>Príjmy z parkovania po zavedení plošného parkovacieho rezervačného systému</b>	
	indikátory:	- navýšenie tržieb z parkovania
<b>4. Strategický cieľ: Nemotorová doprava ako plnohodnotný dopravný mód</b>		
<b>ŠC 4.1</b>	<b>Kvalitná a bezpečná infraštruktúra pre cyklistickú a pešiu dopravu</b>	
	indikátory:	- dĺžka kvalitných a bezpečných spravovaných cyklistických trás - počet bezbariérových priechodov - podiel nemotorovej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce
<b>ŠC 4.2</b>	<b>Kvalitný a atraktívny verejný priestor v sídlach</b>	
	indikátory:	- vykonané bezpečnostné audity a inšpekcie problémových lokalít - počet realizovaných projektov úprav verejného priestoru - počet dopravne upokojených problémových lokalít
<b>ŠC 4.3</b>	<b>Zdieľaná mikromobilita ako podporovaný dopravný mód</b>	
	indikátory:	- počet staníc zdieľaných prostriedkov mikromobility - počet dopravných prostriedkov systému mikromobility - počet užívateľov za časové obdobie
<b>ŠC 4.4</b>	<b>Doplnková infraštruktúra pre cyklistickú dopravu</b>	
	indikátory:	- počet realizovaných projektov doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov - počet nových stojanov, úschovní na bicykle a parkovísk B+R - počet verejných nabíjacích staníc pre elektrické bicykle - počet prvkov doplnkovej infraštruktúry - zavedená prevádzka cyklobusov

V tabuľke uvedené merateľné ukazovatele sú následne použité v pláne monitorovania v rámci implementačnej časti PUM RVT.

### 3.3 Návrh koncepcie ochrany pred vplyvmi dopravy a riešenia verejného priestoru

#### 3.3.1 Návrh koncepcie riešenia ochrany prírody a klimatických podmienok v súvislosti s dopravou a mobilitou

Koncepcia riešenia ochrany prírody a klimatických podmienok v súvislosti s dopravou a mobilitou vychádza z vízie pre región Vysoké Tatry. Predstavuje súbor návrhov vo viacerých oblastiach dopravného systému vychádzajúcich predovšetkým zo zásad dopravnej regulácie územného rozvoja (popísaných v kapitole 3.1.4), ktorých cieľom je:

- zníženie záťaže územia cieľovou a zdrojovou dopravou generovanou jednodňovou návštevnosťou realizovanou prostredníctvom individuálnej automobilovej dopravy,
- realizácia významnej časti dopravných potrieb verejnou dopravou,
- skvalitnenie podmienok pre realizáciu časti dopravných potrieb nemotorovou dopravou,
- odľahčenie prírodne bohatého územia od nadbytočných emisií z dopravy ponukou ďalších vhodných ekologických alternatív k IAD,
- ochrana klimatických podmienok vhodných na liečenie.

Túto širokú koncepciu tvorí komplexný súbor návrhov opatrení, prostredníctvom ktorých sa má dosiahnuť želaný stav. Návrh pozostáva z viacerých súčastí:

1. **manažment vjazdu automobilov do jadrového územia**
2. **organizácia verejnej dopravy**
3. **parkovacia politika v jadrovom území**
4. **telematické systémy** prepájajúce jednotlivé súčasti systému podľa tejto koncepcie

##### 3.3.1.1 *Manažment vjazdu automobilov do jadrového územia*

Najvyššiu prioritu v koncepcii cestnej siete v regióne Vysoké Tatry musia dostať riešenia, ktoré smerujú k systému úplne novej obsluhy jadrového územia regiónu, ktorého cieľovým stavom je minimalizácia až vylúčenie individuálnej motorizovanej dopravy jednodenných návštevníkov územia jej záchytnom na multimodálnych prestupných termináloch a záchytných parkoviskách v podhorí, na ktoré bude nadväzovať frekventovaná a kvalitná verejná doprava do cieľov v jadrovom území. Manažment vjazdu automobilov do jadrového územia má presah do oblasti verejnej dopravy, cestnej dopravy, statickej dopravy a nemotorovej dopravy.

Pre jadrové územie regiónu Vysoké Tatry sa navrhuje systém bodovej, individuálnu automobilovú dopravu zachytávajúcej infraštruktúry záchytných parkovísk, multimodálnych terminálov a integrovaných dopravných uzlov, ktoré budú riešiť diaľkovú turistickú dopravu zo zdrojov mimo regiónu Vysoké Tatry a tiež zo zdrojov vo vstupnom území. Terminály budú tiež slúžiť ako rozptylové body turizmu v nižších polohách s napojením cyklistických a lyžiarskych trás a taktiež peších turistických chodníkov.

Zavedenie takého systému si v prvom kroku vyžiada spracovanie právneho rozboru stretu všeobecného práva na užívanie verejných komunikácií so zámerom zavedenia režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia a následne tiež dopravno-technickú štúdiu pre detailné riešenie takého systému.

### 3.3.1.1.1 Bodová infraštruktúra

Navrhujú sa tieto typy bodovej infraštruktúry:

- 1. medzinárodný mobility hub letisko Poprad-Tatry**
- 2. multimodálne prestupné terminály**
  - navrhujú sa v dvoch kategóriách – základným rozdielom je dostupnosť železničnej dopravy (1. kategória so železničným spojením, 2. kategória s autobusovým spojením)
  - ich úlohou bude riešenie diaľkovej turistickej dopravy zo zdrojov mimo RVT a zdrojov zo vstupného územia RVT
  - lokality:
    - Tatranská Štrba<sup>1</sup> (I. kategória)
    - Nová Lesná (I. kategória)
    - Tatranská Lomnica – Eurocamp (I. kategória)
    - Podbanské (II. kategória)
    - Tatranská Kotlina (II. kategória)
- 3. integrovaný mestský dopravný uzol Poprad-Tatry**
- 4. horské integrované dopravné uzly**
  - Štrbské Pleso
  - Starý Smokovec
  - Tatranská Lomnica
- 5. podhorské integrované dopravné uzly**
  - Svit
  - Veľká Lomnica – Studený Potok
  - Spišská Belá
- 6. odstavňá infraštruktúra P+R**
  - ich úlohou bude vytvoriť sieť záchytného parkovania s nadväznou verejnou dopravou pre návštevníkov jadrového územia ubytovaných v sídlach vo vstupnom území, budú slúžiť kratším lokálnym väzbám
  - lokality:
    - Štôla
    - Tatranská Polianka
    - Stará Lesná
    - Ždiar-Strednica
    - Podspády
- 7. zastávky integrovanej dopravnej obsluhy**
  - zastávky budú súčasťou integrovaného dopravného systému obsluhy verejnou dopravou a budú obsluhované ako medzifaľhé a nácestné zastávky
  - odlišnosťou od bežných medzifaľhých a nácestných zastávok je požiadavka na vyšší štandard kvality vybavenia, keďže tieto zastávky budú zriadené pri významných turistických cieľoch a pri frekventovaných miestach nástupu na turistické trasy, kde ich vyšší štandard bude kompenzáciou za prehodnotenú, prípadne čiastočne redukovanú parkovaciu kapacitu, ktoré sú v súčasnosti vo väčšine týchto lokalít v prevádzke
  - lokality:

<sup>1</sup> do budúcnosti bude nutná koordinácia s prípadnou modernizáciou trate č. 180 a preložkou zastávky Štrba, pre multimodálny terminál však bude naďalej výhodnejšia poloha v Tatranskej Štrbe s dostupnosťou z cesty I/18 a diaľnice D1



- Tri studničky, Biely Váh, Popradské Pleso – TEŽ, Vyšné Hágy, Nová Polianka, Tatranská Polianka, Stará Lesná – TEŽ, Biela Voda, Bachledova dolina, rázc., Ždiar – Tatra, Tatranská Javorina, Lysá Poľana

Z **medzinárodného mobility hubu letiska Poprad-Tatry** a z **multimodálnych prestupných terminálov** budú zabezpečené kapacitné a frekventované spoje železničnej a autobusovej dopravy k cieľom v jadrovom území. V zimnej sezóne je potrebné frekvenciu spojov a vozidlá prispôbiť aj preprave návštevníkov lyžiarskych areálov. Takisto je potrebné zabezpečiť spoje autobusovej dopravy z **odstavnej infraštruktúry P+R**, a to v dostatočnom kapacitnom štandarde pre dojazd k vybraným cieľom v jadrovom území.

Vybavenie a nároky na vybavenie jednotlivých bodov sú popísané v statiach o verejnej doprave v kapitole 3.4.1.3.1.

#### 3.3.1.1.2 Systém vjazdov do jadrového územia

Vjazd automobilom do jadrového územia zostane umožnený:

- rezidentom sídel jadrového územia,
- návštevníkom s preukázateľnou rezerváciou parkovacieho miesta pri ubytovaní viazanou na daň z ubytovania v danom sídle,
- zákazníkom lyžiarskych stredísk s rezervovaným parkovaním.

Bude detailne vyriešený režim povoleného vjazdu a rezervácie parkovania pre vybrané skupiny:

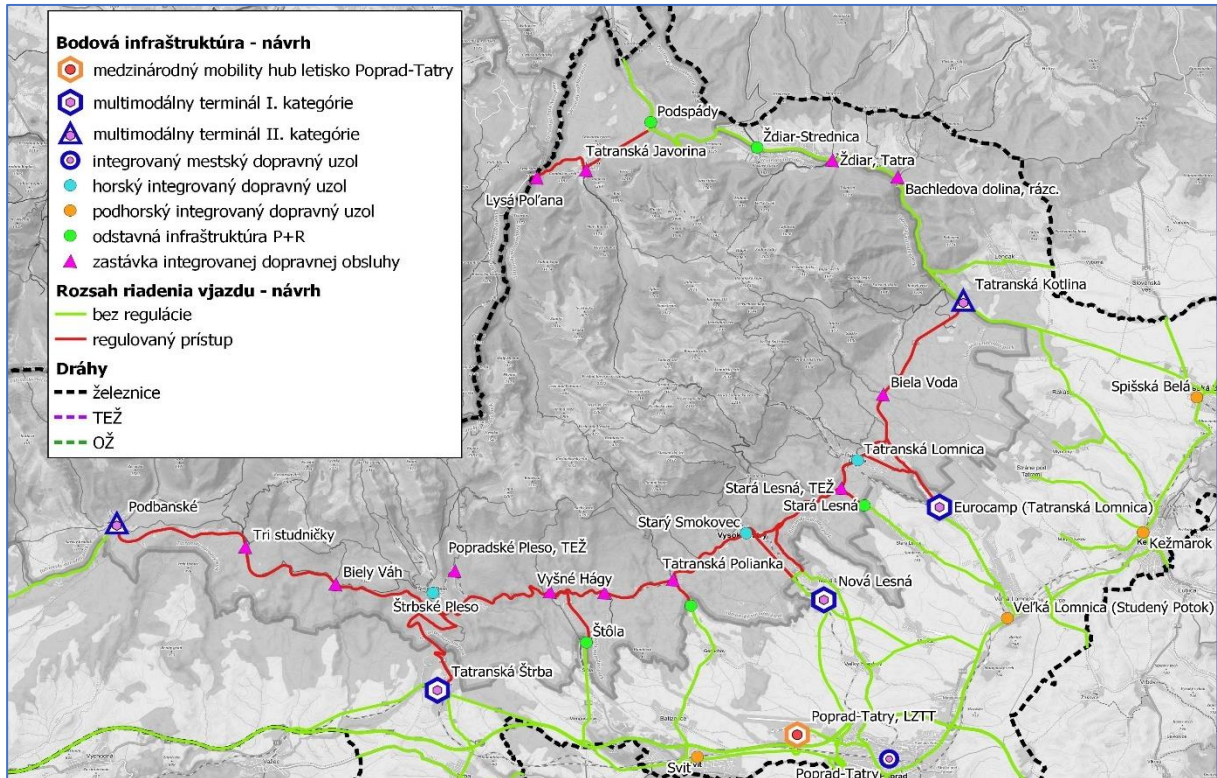
- návštevy rezidentov, remeselníci, zdravotné opatrovníctvo apod.
- vlastníci nehnuteľností
- nájomníci nehnuteľností
- zamestnanci
- ubytovaní (s uhradenou daňou za ubytovanie)
- oprávnení užívateľa služieb príslušných inštitúcií, úradov či zdravotníckych zariadení

Regulovaný vjazd do územia sa bude týkať dojazdu do mesta Vysoké Tatry (s výnimkou Tatranskej Kotliny), Štrbského Plesa, Tatranskej Javoriny a Lysej Poľany, teda tých úsekov ciest, ktoré nemajú medzinárodný a nadregionálny význam a ležia na území TANAP – cesty II/537 v úseku od Podbanského po Tatranskú kotlinu, cesty III/3078 a ciest II. a III. triedy smerom k cestám I/18 a I/66.

Systém riadenia vjazdu automobilov do jadrového územia musí byť previazaný s vynucovaním dodržiavania zákazu vjazdov nákladnej dopravy okrem dopravnej obsluhy, a to za pomoci telematických systémov previazaných s funkcionalitou regulácie vjazdu automobilov.

#### 3.3.1.1.3 Rozsah regulácie

Rozsah navrhovanej regulácie na cestnej sieti v kontexte návrhu bodovej infraštruktúry systému manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia zobrazuje obrázok nižšie:



Obrázok 2 Návrh rozsahu ciest s riadeným vjazdom vozidiel a záchytným parkovaním

### 3.3.1.2 Ostatné súčasti koncepcie

Koncepcia riešenia ochrany prírody a klimatických podmienok v súvislosti s dopravou a mobilitou je prakticky všeobjímajúca oblasť s dopadmi do viacerých dopravných módov. Najpodstatnejšie z nich sú tu spomenuté, podrobne sú rozobraté v príslušných kapitolách v ďalších častiach dokumentu.

#### Organizácia verejnej dopravy

V novom koncepte dopravnej dostupnosti jadrového územia sa definujú tri úrovne verejnej dopravy:

1. posilnená železničná doprava pre potreby turistov a domácich
2. posilnená autobusová doprava pre potreby turistov a domácich v oblastiach bez železníc
3. kyvadlová doprava zo záchytných parkovísk a prestupných terminálov
  - do sídel jadrového územia
  - k významným nástupným miestam turistických trás
  - k lyžiarskym areálom

Návrh koncepcie verejnej dopravy je podrobne spracovaný v kapitole 3.4.1.

#### Parkovacia politika v jadrovom území

Nová parkovacia politika v jadrovom území bude pozostávať zo systému rezidenčného parkovania v sídliskových okrskoch jadrového územia, zo systému povinnej rezervácie parkovania pre vozidlá s povoleným vjazdom do jadrového územia (jeho regulovanej časti) a s povinným parkovaním jednodenných návštevníkov jadrového územia na záchytných parkoviskách rozmiestnených po obvodě časti jadrového územia s regulovaným vjazdom.

Návrh koncepcie statickej dopravy je podrobne spracovaný v kapitole 3.4.5.

### Telematické systémy

Telematické systémy budú pilierom správneho fungovania novej koncepcie dopravnej obslužnosti jadrového územia.

Návrhom koncepcie inteligentných dopravných systémov a služieb sa zaoberá kapitola 3.4.8.

### 3.3.2 Návrh koncepcie riešenia verejných priestorov

Ako bolo popísané v analytickej časti dokumentu, 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. Verejný priestor v intravilánoch sídel jadrového územia do značnej miery zaberá infraštruktúra pre mobilitu, ktorá od čias vzniku turizmu a kúpeľníctva v Tatrách tvorila zázemie pre peší (a čiastočne aj cyklistický) pohyb, pre kónské povozy a kočiare a neskôr aj pre verejnú dopravu po železnici a trolejbusmi. Od 60. a 70. rokov sa verejný priestor a infraštruktúra pre mobilitu začala v súvislosti so spoločenským vývojom a zlepšovaním dostupnosti automobilov pre čoraz širšiu populáciu formovať najmä v prospech skvalitňovania a skapacitňovania infraštruktúry pre cestnú dopravu a automobily. Podobne ako v iných slovenských mestách, aj v sídlach jadrového územia sa z priestoru pre vo svojej podstate bezemisné a ekologicky udržateľné dopravné aktivity začalo postupne ukraľovať v prospech širších ciest a parkovísk, čo malo a dodnes má za následok veľmi nepriaznivé podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu. Tento neželaný stav si mnohé samosprávy začínajú postupne uvedomovať a aktívne začínajú pracovať na náprave.

Súčasný modernizačný trend ekologizácie a udržateľnosti dopravy výrazne nahrávajú snahám o opätovné prinavrátenie verejného priestoru ľuďom so zachovaním priestoru pre automobilovú dopravu iba v takom rozsahu, ktorý je nevyhnutný pre plnenie niektorých inak neriešiteľných potrieb mobility. Tieto zámery sú o to viac aktuálne v regióne, kde je dominantnou aktivitou liečebno-rekreačné vyžitie v prírodne bohatom prostredí. Exkluzívne prostredie jadrového územia regiónu Vysoké Tatry si zaslúži najvyšší štandard pre rozvoj verejných priestranstiev.

Problémy verejných priestranstiev v jadrovom území regiónu Vysoké Tatry boli podrobne popísané v analytickej časti. Najakcentovanejším problémom je orientácia priestranstiev na individuálnu dopravu a automobilizmus a malé prispôsobenie chodcom a cyklistom, nespojitá infraštruktúra pre nemotorovú dopravu všeobecne i v nadväznosti na infraštruktúru verejnej dopravy (zastávky, stanice) a bariéry na prirodzených trasách chodcov. Na dané problémy koncepcia riešenia verejných priestorov reaguje viacerými odporúčaniami.

#### 3.3.2.1 Zásady rozvoja kvalitných verejných priestorov

Pre rozvoj kvalitných verejných priestranstiev v regióne Vysoké Tatry je definovaných niekoľko zásad vychádzajúcich z faktorov kvalitného verejného priestoru definovaných v analýze a aplikovaných na špecifiká jadrového územia:

- **bezpečný**
  - zachovanie skladobných prvkov ciest v uličnom priestore pre automobily v rozsahu nevyhnutnom na uspokojovanie potrieb dopravy realizovaných po cestách (verejná doprava, záchranné zložky, individuálna automobilová doprava domácich, dopravná obsluha)
  - budovanie bezpečnej infraštruktúry pre nemotorových účastníkov, ktorá na frekventovaných cestných ťahoch oddeľuje motorových a nemotorových účastníkov
  - upokojujúce dopravy formou moderných riešení (pešie zóny, obytné zóny, zóny 30, zdieľané zóny, bicyklové cesty...) vrátane stavebného usporiadania
- **bezbariérový**
  - odstraňovanie fyzických bariér sťažujúcich pohyb chodcov a cyklistov (závary, kvetináče, reklamné stojany...) a ich náhrada modernými a systémovými riešeniami

- odstraňovanie nespojitostí v nadväznosti chodníkov na zastávky verejnej dopravy, budovanie chodníkov v mieste absencie, riadne vyhotovenie zastávok verejnej dopravy (zvýšená nástupná hrana, napojenie na chodník)
- **samovysvetľujúci**
  - stavebné vyhotovenie infraštruktúry pre cestnú dopravu navádza na požadované správanie, pomalú jazdu a neumožňuje nežiaduce správanie (zúžovanie jazdných pruhov, stavebné upokojujúce prvky...)
  - pri zavádzaní zón, výstavbe chodníkov, prepojení a napájani stavieb na pešie koridory rešpektovať prirodzené trasy (pri návrhoch riešení neaplikovať zásadu „ako chceme, aby ľudia chodili“, ale predpoklad „ako budú naozaj chodiť“)
- **udržiavaný**
  - realizovať celoročné pravidelné čistenie povrchov chodníkov, mobiliáru, zábradlí a ďalších súčastí pre zachovanie zjazdnosti a schodnosti
- **atraktívny**
  - železničné a autobusové stanice a zastávky by mali byť uspořobené moderným potrebám cestujúcej verejnosti
  - používať by sa mala rozumne umiestnená, funkčná a minimalistická reklama, ktorá minimalizuje vizuálny smog, neohrozuje bezpečnosť chodcov a cyklistov a nerozptyľuje vodičov vozidiel

### 3.3.2.2 *Manuál pre tvorbu verejných priestorov*

Samosprávy v jadrovom území (predovšetkým mesto Vysoké Tatry a obec Štrba) by si mali nechať spracovať **Manuál pre tvorbu verejných priestorov**. Vytvorený manuál by mal byť základným nástrojom zahŕňajúcim súbor opatrení pre jednotný prístup k tvorbe a rekonštrukciám verejných priestorov a priestranstiev za účelom zlepšovania ich kvality. Bude obsahovať príklady pre jednotné riešenia v rámci celého mesta (resp. regiónu). Riešenia by mali byť jednoduché, trvanlivé a kvalitné, budú rozvíjať charakter sídel tak, aby sa v nich ľudia cítili príjemne a bezpečne a aby vhodne slúžili svojej funkcii. Manuál bude poskytovať metodický návod projektantom pri navrhovaní a samosprávam pri schvaľovaní projektov.

Hlavné ciele manuálu:

- zrozumiteľné nastavenie pravidiel pri návrhu či prestavbách verejných priestranstiev,
- metodický návod pre projektantov pri navrhovaní projektov,
- metodický návod pre samosprávy pri zadávaní a schvaľovaní projektov.

Manuál verejných priestranstiev by slúžil ako podporný nástroj stratégie samospráv v Tatrách pre budovanie ich identity. Táto nová stratégia prístupu podporí nielen rozvoj sídel a bude mať zásadný podiel na zlepšovaní ich výsledného obrazu. Aplikácia manuálu by bola nasledovná:

- posudzovanie investičných zámerov – manuál ako podklad pre záväzné stanoviská samospráv a osobné konzultácie,
- tvorba zadaní – manuál ako podklad pre spracovanie zadania obnovy alebo tvorby verejných priestranstiev; požiadavky vyplývajúce z manuálu sú priamo zapracované do zadania, plánovacích zmlúv a zmlúv o spolupráci,
- posudzovanie návrhov – konzultácie štúdií, zámerov a stupňov projektovej dokumentácie,
- podnety a návrhy na zmeny legislatívnych postupov – pripomienkovanie stavebného zákona, vyhlášok a noriem na skvalitnenie legislatívnej podpory tvorby verejného priestranstva.



Manuál tvorby verejných priestranstiev by pre samosprávy predstavoval kľúčový strategický dokument, ktorý by okrem uvedených cieľov mal mať za cieľ aj osvetu a vzdelávanie širšej verejnosti. Takýto manuál obsahujúci všeobecne definované zásady a princípy rozvoja verejných priestranstiev by mal byť doplnený podpornými dokumentami bližšie definujúcimi metodiku rozvoja pre jednotlivé oblasti viac v detaile, napr. manuál opráv chodníkov a ciest, manuál/štandard zastávok a staníc verejnej dopravy a IDS, manuál mobiliáru a zelene, manuál reklamy apod. Podporné dokumenty by ďalej určovali napríklad:

- rozmery skladobných prvkov komunikácií a spôsob pohybu dopravných módov v priestore,
- dopravný režim (rýchlosť, bezpečnosť, upokojuvanie dopravy),
- kvalitu a typ povrchov ciest a chodníkov podľa kategorizácie a podľa typu územia,
- prvky týkajúce sa infraštruktúry chodníkov a ciest ako typ obrubníkov, použitie prídlažby atď.,
- bezbariérovosť peších a cyklistických komunikácií, umiestnenie prvkov drobnej architektúry, stĺpov verejného osvetlenia vrátane farebného vyhotovenia,
- minimálny štandard, spôsob vyhotovenia, vizuál a funkčnosť zastávok a staníc verejnej dopravy na území mesta,
- zeleň, spôsob údržby, čistota verejných plôch,
- zásady umiestňovania reklamy a reklamných plôch vo verejnom priestore apod.

Na základe všeobecne záväzného nariadenia prijatého príslušným zastupiteľstvom by sa stal manuál záväzným dokumentom pre súkromné a právnické subjekty. Verejnosti by manuál slúžil ako informatívny a vzdelávací podklad pri jej iniciačnej a participačnej úlohe v rámci plánovania, stratégie, prevádzky, údržby a užívania.

### 3.4 Návrh koncepcie riešenia mobility

#### 3.4.1 Návrh koncepcie verejnej dopravy

##### 3.4.1.1 Návrh novej organizácie železničnej dopravy

Železničná doprava už teraz tvorí v regióne Vysokých Tatier chrbticu verejnej dopravy, no v niektorých častiach, najmä v jadrovom území už je na medzi svojej kapacity a do budúcnosti, pokiaľ sa má železnica stať nosným systémom v kontexte novej obsluhy územia z multimodálnych prestupných terminálov, je nevyhnutné kapacitu tohto systému zvýšiť pomocou rôznych opatrení.

Dôležitou líniou, ktorá okrem iného rieši diaľkové železničné spojenie Vysokých Tatier so zvyškom krajiny je trať č. 180 Žilina – Poprad – Košice. Diaľkové vlaky tu zastanú na stanici Štrba, kde cestujúcich dovezie na Štrbské Pleso elektrická ozubnicová železnica a v stanici Poprad-Tatry, odkiaľ vychádza trať TEŽ do Starého Smokovca. Stanica v Tatranskej Štrbe sa zároveň navrhuje ako multimodálny prestupný terminál prvej kategórie. Stanica v Poprade bude integrovaným mestským dopravným uzlom.

Dôležitou časťou železničnej dopravy pre región je organizácia regionálnej dopravy pod Vysokými Tatrami. Navrhuje sa viesť v nadväznosti na diaľkové vlaky na trati 180 v hodinovom takte vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa a takisto preložené v hodinovom takte vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie. Navrhuje sa aj zavedenie medzinárodných vlakov Poprad – Stará Ľubovňa – Muszyna – Krynica, v prvej etape cez víkendy celoročne a v sezóne denne, v ďalšej etape celoročne denne v dvojhodinovom takte. K tomu ešte v hodinovom takte priame vlaky Poprad – Studený Potok – Tatranská Lomnica. V ďalšej etape sa navrhuje medzi Tatranskou Lomnicou a Studeným Potokom upraviť trať na duálnu – teda s možnosťou prevádzky vlakov rozchodu 1435 mm (z Popradu-Tatier) aj vlakov TEŽ (rozchod 1000 mm) zo Starého Smokovca. To umožní v preklade dvoch hodinových taktov (Poprad – Studený Potok – Tatranská Lomnica a Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok) dosiahnuť premávku v polhodinovom takte medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou. Súčasťou rozvoja trate zo Studeného Potoka do Tatranskej Lomnice bude zriadenie novej zastávky v obci Veľká Lomnica a novej zastávky Eurocamp, ktorá sa zároveň stane multimodálnym prestupným terminálom I. kategórie.

Na ozubnicovej železnici zo Štrby na Štrbské Pleso premávajú vlaky v hodinovom takte, prípadné operatívne zvýšenie kapacity sa robí vypravením následného vlaku. V ďalšom časovom horizonte je potrebné dosiahnuť polhodinový takt vlakov, čo predpokladá úpravy pre dosiahnutie jazdnej doby 13 – 14 minút a možnosť rýchleho križovania na Štrbskom Plese (nástupište pre druhý vlak) a prepojenie tratí tak, aby bola umožnená jazda ozubnicového vlaku z Tatranskej Štrby do Starého Smokovca s príslušnými stavebnými úpravami na uzlových staniciach v zmysle navýšenia kapacity trate a zefektívnenia prejazdnosti vlakov.

V úseku TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec treba postupne uskutočniť opatrenia, ktoré umožnia 15 minútový takt vlakov v dostatočnej dĺžke (napríklad dve spojené jednotky), čo predpokladá výhybne s dostatočne dlhými koľajami a v niektorých miestach by mohlo dôjsť k napriamaniu trate pomocou umelých stavieb, čo by prevádzku mohlo zrýchliť. To by predstavovalo výrazný zásah do chráneného územia, je preto nevyhnutné spracovať štúdiu realizovateľnosti, ktorá všetky aspekty podrobne posúdi. Súčasťou úprav trate bude realizácia výhybní na existujúcich zastávkach, resp. obnovenie pôvodných výhybní. Zastávka Nová Lesná sa stane multimodálnym prestupným terminálom I. kategórie.

Úsek Starý Smokovec – Tatranská Lomnica treba postupne upraviť pre premávku aspoň v polhodinovom takte tak, aby striedavo premávali vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica a vlaky Starý Smokovec – Studený Potok (po úprave trate medzi Studeným Potokom a Tatranskou Lomnicou

na duálnu trať). Zvýšenie kapacity trate si vyžiada realizáciu výhybne v priestore Tatranskej Lesnej. Toto rozšírenie premávky by malo súvisieť s obmedzením vjazdu IAD do jadrového územia.

Vo vzdialenejšom horizonte možno uvažovať o trati TEŽ do Kežmarku a prevádzkovaní vlakov aspoň v hodinovom takte. Pre túto trať je územná rezerva v územnom pláne mesta Kežmarok. Projekt musí byť posúdený štúdiou realizovateľnosti a vplyvov na životné prostredie.

Taktiež možno uvažovať o predĺžení trate TEŽ do Tatranskej Kotliny. Taký projekt však musí byť vzhľadom na jeho dotyk s územiami s najvyšším stupňom ochrany posúdený štúdiou realizovateľnosti a vplyvov na životné prostredie.

Taktiež možno uvažovať o zapojení budúceho medzinárodného mobilityného hubu – letiska Poprad-Tatry – do systému TEŽ odbočkou z trate č. 183. Projekt musí byť posúdený štúdiou realizovateľnosti a vplyvov na životné prostredie.

#### 3.4.1.2 Návrh novej organizácie autobusovej dopravy v regióne

Organizáciu autobusovej dopravy v regióne Vysoké Tatry tvorí postupne rozvíjaný systém linkovej verejnej dopravy prevádzkovej prímestskejmi autobusmi. Systém prímestskej autobusovej dopravy bol organizovaný s pohľadu potrieb jednotlivých dopravcov. Od roku 2002 prešiel systém prímestskej autobusovej dopravy pod objednávku Prešovského samosprávneho kraja. Výraznejšie zmeny prebehli až v roku 2020, kedy došlo k optimalizovaniu novo vzniknutým organizátorom IDS Východ. Návrh organizácie autobusovej dopravy je prvýkrát úzko koordinovaný s cestovnými poriadkami železničnej dopravy aj napriek faktu, že objednávateľom železničnej dopravy je MD SR. Od roku 2024 sa počíta s vysúťažením nových dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave, čím sa celá organizácia plne dostane pod organizačnú zodpovednosť organizátora IDS Východ. Služby tak budú plne organizované v rámci koncepcie budovania integrovaného dopravného systému na území Prešovského a Košického samosprávneho kraja.

##### 3.4.1.2.1 Návrh PUM PSK

V roku 2019 bol dokončený Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja. Jeho súčasťou bol celkom nový návrh organizácie verejnej dopravy, postavený v regióne Vysoké Tatry v návrhovom horizonte 2030 na princípe:

- 60 minútového špičkového taktu rýchlikov a expresov a 60 minútového špičkového taktu osobných vlakov na trati Poprad – Košice
- 30 minútového špičkového taktu železničnej osobnej dopravy na traťovom úseku Svit – Strážky zastávka (na zastávku Spišská Belá horné nádražie v hodinovom takte)
- 60 minútového špičkového taktu na zubačke a TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok a 30 minútového taktu na TEŽ Poprad – Štrbské Pleso.

Autobusové linky boli v PUM orientované na dochádzku do najbližších spádových centier Štrba, Svit, Poprad, Kežmarok a Spišská Belá. Boli navrhnuté diaľkové, medziokresné a obslužné prímestské linky v optimalizovanom rozsahu dopravy, v podrobnosti Plánu udržateľnej mobility boli navrhnuté bez prísneho ohľadu na aktuálne disponibilné prostriedky na kompenzácie strát.

V roku 2021 bol na podkladoch Plánu udržateľnej mobility spracovaný Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja. Tento podrobný návrh linkového vedenia a rozsahu dopravy vychádzal z historického kontextu, formulovaných potrieb miest a obcí a návrhov z Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja. V regióne Vysoké Tatry vyšiel z obdobného princípu taktovej dopravy medzi Svitom a Spišskou Belou ako aj z nadväznosti na taktovú dopravu na TEŽ. Linky sú navrhnuté na týchto princípoch:



## Diaľkové linky:

- Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina – Zakopane
- Prešov – Levoča – Spišské Podhradie – Široké – Poprad – Vysoké Tatry, Starý Smokovec

## Medziokresné linky:

- Poprad – Kežmarok – Lendak – Tatranská Kotlina
- Šuňava – Štrbské Pleso – Liptovský Mikuláš
- linky z Popradu:
  - Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa
  - Poprad - Hôrka - Spišský Štvrtok - Levoča - Spišské Podhradie - Jablonov
  - Poprad – Spišský Štiavnik - Spišský Štvrtok
- Poprad – Važec – Liptovský Mikuláš
- Poprad – Hranovnica – Vernár – Rožňava – Rožňava, žel. st. (Brzotín)
- Poprad – Kežmarok- Spišská Stará Ves – Veľký Lipník – Lesnica

## Prímestské autobusové linky budú smerované do:

- Popradu (Tatranská Javorina, Ždiar, Tatranská Lomnica, Starý Smokovec, Štrbské Pleso)
- Svitú (Štrbské Pleso, Tatranská Polianka)
- Štrby (Štrbské Pleso)
- Kežmarku (Tatranská Lomnica, Tatranská Kotlina, Lendak, Rakúsy, Mlynčeky, Stráne pod Tatrami, Malý Slavkov), dostupnosť z Tatranskej Javoriny a Ždiaru bude zabezpečená prestupom v Tatranskej Kotle

Návrh novej organizácie autobusovej dopravy vychádza plne z Plánu dopravnej obslužnosti v horizonte do roku 2035. Po vyhodnotení prevádzky sa odporúča overiť, či by v prípadoch nie plne kladne hodnotenej dopravnej obsluhy územia niektoré návrhy obsiahnuté v Pláne udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja neplnili ciele lepšie.

## Z analytickej časti PUM RVT boli zistené tieto hlavné problémy verejnej autobusovej dopravy:

- Do Vysokých Tatier nepremávajú diaľkové autobusové linky okrem dvoch párov spojov z Bratislavy cez Poprad do Bardejova a jedného spojenia Vysokých Tatier s Prešovom a Vranovom nad Topľou.
- Nie sú prevádzkované autobusové linky zamerané na služby turistom.
- Prakticky neexistuje priame spojenie medzi Liptovom a Vysokými Tatrami, je riešené železničnou dopravou s prestupmi v Štrbe alebo Porade, úsek Podbanské – Štrbské Pleso je bez obsluhy autobusovou linkou okrem letných víkendov.
- Vysoké Tatry majú veľmi dobrú dostupnosť z Popradu (odtiaľ ide až 5 liniek) a Štrby v časovom preklade s električkami, dostupnosť z Kežmarku a Spišskej Belej je obmedzená iba na niekoľko spojov denne.
- Linka 706425 premáva do Tatranskej Javoriny po väčšinu dňa v dlhom dvojhodinovom takte, posledný spoj z Tatranskej Javoriny odchádza pracovnom dni v 18:15, čo neumožňuje jej využitie pre turistov.
- Chýba spojenie Tatranskej Javoriny a Ždiaru do Spišskej Belej a Kežmarku.
- Chýba spojenie medzi Lendakom a Ždiarom.
- Súbehy autobusov s vlakmi v úseku Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica.

Po zavedení nového dopravného konceptu plánovanom od 1.1.2024 (s možným oneskorením v prípade predĺženia verejného obstarávania) bude implementovaný nový cestovný poriadok vychádzajúci z Plánu dopravnej obslužnosti v horizonte do roku 2030.

### 3.4.1.2.2 Návrh PUM RVT

Navrhujú sa v odbore organizácie verejnej dopravy na základe poznatkov z analytickej časti nasledujúce skupiny opatrení:

- nová organizácia linkovej a prímestskej autobusovej dopravy pri prechode na nové zmluvy vo verejnom záujme podľa Plánu dopravnej obslužnosti v koordinácii so železničnou dopravou,
- priebežné vyhodnocovanie prevádzky nového linkového vedenia organizátorom IDS Východ, úpravy v prípade nedostatkov s využitím princípov návrhu Plánu udržateľnej mobility PSK
- zlepšenie dostupnosti Vysokých Tatier diaľkovými autobusovými linkami miest mimo rýchlej dostupnosti po železnici,
- odstránenie zvyšných súbehov autobusových liniek s vlakmi s vlakmi (Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica),
- zavedenie spojov a liniek autobusovej dopravy pre turistov, cyklobusy a skibusy, kvalitná dopravná obsluha turistických lokalít Podbanské (Tichá, Kôprová dolina), Tri studničky, Biely Váh, Biela Voda, Lysá Poľana,
- zlepšenie dostupnosti Vysokých Tatier, Ždiaru a Tatranskej Javoriny z Kežmarku a Spišskej Belej,
- zlepšenie vzájomnej dostupnosti slovenskej a poľskej strany Tatier (Zakopane, Nowy Targ cez Biaľku Tarzańsku)

#### Posilnenie autobusových liniek:

- existujúca linka Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina v hodinovom takte predĺžená až do Lysej Poľany, v dvojhodinovom intervale predĺžená do Zakopaného
- prestupná väzba v Tatranskej Kotline medzi linkou Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina a linkou Tatranská Kotlina – Lendak – Kežmarok – Spišská Belá
- nová linka Kežmarok – Mlynica – Starý Smokovec v takte 120 min.

#### Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy:

- nová turistická linka Tatranská Lomnica – Ždiar (cez Bachledovú dolinu) – Podspády – Lysá Poľana – Biaľka Tarzańska v hodinovom takte
- nová linka Liptovský Mikuláš Tartralandia – Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba raz za hodinu od 15.6. do 31.10.
- Cyklobus Liptovský Mikuláš – Ždiar 2 páry spojov denne
- Cyklobus na vybraných spojoch liniek z Popradu a Kežmarku do Vysokých Tatier
- Skibus Bachledova dolina – Ždiar
- Skibus Tatranská Lomnica – lanovka
- Skibus (batériová električka) Štrbské Pleso – Solisko

#### Kyvadlová doprava:

- Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba v takte 30 minút
- Tatranská Štrba – Štrbské Pleso v takte 30 minút
- Štôla – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Tatranská Polianka (odstavná infraštruktúra P+R) v takte 30 minút
- Terminál Nová Lesná – Starý Smokovec v takte 30 minút (každý druhý spoj predĺžený k mobility hubu Poprad-Tatry)
- Eurocamp – Tatranská Lomnica (posila vlaku do výsledného taktu 15 minút)
- Letisko Poprad-Tatry – Starý Smokovec – okrem hodinového taktu ďalšie spoje do Starého Smokovca v nadväznosti na prílety a odlety
- Terminál Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (k posilneným autobusovým linkám prevádzkované posilové spoje do výsledného taktu 15 minút v období špičkového dopytu)

### 3.4.1.3 Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy

#### 3.4.1.3.1 Nároky na terminály a zastávky

Budú zriadené prestupné terminály a prestupné body podľa kapitoly 3.3.1.1.1., ktoré sú graficky znázornené na Obrázok 2. Minimálne nároky na vybavenie terminálov a zastávok vychádzajú z nasledujúcich obrázkových podkladov dodaných zadávateľom.

medzinárodný mobility hub  
letisko Poprad-Tatry

integrovaný mestský dopravný uzol

multimodálny terminál 1. kategórie

horský integrovaný dopravný uzol

podhorský integrovaný dopravný uzol

multimodálny terminál 2. kategórie

odstavná infraštruktúra P+R

zastávka integrovanej dopravnej obsluhy

prvky obsiahnuté v systéme multimodálnej integrovanej verejnej dopravnej obsluhy

LEGENDA:

- P+R systém "poslednej míle" parkuj a jazdi/chod'
- obsluha pre mód individuálnej automobilovej dopravy
- dobíjacia infraštruktúra e-mobility
- obsluha pre jednotopú motorizovanú dopravu
- mód koľajovej verejnej hromadnej dopravy TEŽ
- železničná stanica
- medzinárodné letisko
- mód verejnej hromadnej autobusovej dopravy
- cyklobus
- skibus
- zdieľaná osobná a hromadná automobilová doprava
- prvky zdieľanej ekologickej mobility
- mód pešej dopravy
- lyžiarska mobilita v zimnom období
- mód cyklistickej dopravy
- infraštruktúra a zázemie pre cyklo-mobilitu
- prvky zdieľanej ekologickej mikro-mobility
- cieľové logistické centrum pre zásobovanie jadrového územia tovarmi
- prevádzka logistického hubu
- zdrojové centrum integrovaného systému zásobovania jadrového územia tovarmi
- smart rezervačný obslužný systém
- integrovaný informačný systém
- bezbariérový štandard
- čakáreň
- hygienické zázemie
- zázemie pre rodiny s deťmi
- verejný zdroj pitnej vody
- verejný ekologický odpadové zázemie
- služba úschovne batožín
- bankomat
- občerstvenie
- integrovaný bezpečnostný systém

Obrázok 3 Nároky na vybavenie bodovej infraštruktúry (zdroj: zadávateľ)

Ďalšie požiadavky a odporúčania týkajúce sa vybavenia zastávok a uzlov definujú *Štandardy kvality IDS Východ*, ktoré sú prílohou správy. Spracovateľ PUM RVT odporúča riadiť sa týmito štandardmi.

#### 3.4.1.3.2 Nároky na informačný systém

Integrovaný dopravný systém IDS Východ zabezpečí poskytovanie statických aj dynamických dát z dopravy v reálnom čase. Tie budú distribuované prostredníctvom vyhľadávačov spojení a mobilnej aplikácie. V termináloch budú zverejňované na informačných tabulách. Budú zverejňované aj v návštevníckych informačných centrách.

Samostatnú iniciatívu pre marketingovú podporu svojej prepravnej služby vo Vysokých Tatrách vyvíja spoločnosť ZSSK pre svoj produkt Tatranskej elektrickej železnice a Ozubnicovej železnice, ktoré sú jedným z vlakových projektov dopravcu celoštátneho významu. Kvalita informačných technológií v staniciach tomu však nezodpovedá. Navrhuje sa uzavrieť spoluprácu medzi IDS Východ, ZSSK a ŽSR a inštalovať informačné tabule zapojené do informačného systému IDS Východ aj na staniciach TEŽ a OŽ s poskytovaním informácií o ich premávke, ako aj o nadväznej autobusovej doprave.

#### 3.4.1.3.3 Nároky na vozidlový park

Pre službu vo verejnom záujme budú zabezpečené autobusy podľa štandardov IDS Východ s predpísaným maximálnym vekom autobusov. V súlade s Nariadeniam Európskej komisie bude postupne obnovovaný vozidlový park autobusov tak, aby sa znižovali emisie škodlivín aj CO<sub>2</sub>. Nízko emisné vozidlá sa plánujú ako prvé v Prešovskom samosprávnom kraji nasadzovať na trasy po území Tatranského národného parku.

Pre systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia a prenesení významnej časti dopravných výkonov pri dochádzke do územia na železnice bude potrebné vybaviť vozidlový park železníc dostatočne kapacitnými jednotkami pre TEŽ. S tým súvisia aj potrebné úpravy na infraštruktúre železničných tratí (skapacitnenie siete, skapacitnenie staníc a zastávok).

#### 3.4.1.4 Integrovaná verejná doprava

Integrovaný dopravný systém má za úlohu vyriešiť vyššie naznačené problémy:

- Previazanosť medzi jednotlivými subsystémami;
- Zjednotené prevádzkovo prepravné podmienky;
- Využívanie spoločnej infraštruktúry (zastávky, terminály);
- Využitie osobitých predností jednotlivých subsystémov;
- Možnosti jednoduchých prestupov;
- Väzby na okolie systému verejnej dopravy v rámci dopravnej obslužnosti (diaľkové spoje, terminály ostatných druhov dopravy – napríklad letiská);
- Sprehľadnenie tarifných systémov a nadväzností;
- Spoločný informačný systém, ktorý uľahčí orientáciu aj pre ľudí, ktorí dosiaľ nesú „členmi klubu užívateľov verejnej dopravy“;
- Jedno miesto úhrady cestovného pre celú naplánovanú cestu;
- Možnosti zvýhodnenia častých užívateľov;
- Vhodné zapojenie individuálnych druhov dopravy – najmä pešia a cyklistická, ale tiež automobilová tam, kde to nespôsobuje problémy.

V Prešovskom a Košickom samosprávnom kraji bol v roku 2019 založený organizátor Integrovaného dopravného systému IDS Východ, ktorý zahŕňa územie oboch krajov.

Región Vysoké Tatry ako súčasť Prešovského samosprávneho kraja je plne integrovaný do územnej pôsobnosti IDS Východ.

#### 3.4.1.5 Lanová doprava

Lanová doprava predstavuje v podmienkach Tatier komerčnú službu pre turistov, ktorá je predovšetkým turistickou atrakciou a až v druhom rade prostriedkom pre uspokojovanie dopravných potrieb. Jej prevádzka je pomerne nákladná, ohrozovaná ekonomickými cyklami, technickými prevádzkovými limitmi a premenlivými poveternostnými podmienkami.

Hoci niektoré obce v území podporujú jej ďalší rozvoj, žiadne zámery nie sú ukotvené ani v územných plánoch obcí, ani v strategických dokumentoch a taktiež zatiaľ nie sú známe žiadne konkrétne a

v detaile uchopené vízie a predstavy u potenciálnych investorov. Ani PUM RVT nenašiel v oblasti lanovej dopravy také riešenia, ktoré by boli pre uspokojovanie potrieb mobility návštevníkov a domácich obyvateľov efektívnejšie v porovnaní s rozvojom železničnej a autobusovej dopravy, pre ktorú existuje v území infraštruktúra aj konkrétne predstavy o jej ďalšom rozvoji.

Mestu Vysoké Tatry a ďalším dotknutým samosprávam sa odporúča stanoviť limity rozvoja lanovej dopravy, tie sa v budúcnosti môžu a nemusia naplniť.

### 3.4.2 Návrh koncepcie nemotorovej dopravy

Plán udržateľnej mobility zvyčajne cieľi na riešenia, ktoré podporia najmä dopravných cyklistov. V regióne Vysoké Tatry sa však hranica medzi čisto dopravnými účelmi a cykloturistickými účelmi do výraznej miery stiera, a to vzhľadom na turistický charakter regiónu, kde aj zdanlivo turistická aktivita na bicykli (výnimočne aj pešo) môže plniť funkciu dopravy k turistickému cieľu s ďalšími aktivitami.

PUM RVT je strategický dokument, nenahrádza špecializované cyklistické dokumenty ako pasport cyklistických komunikácií, cyklogenerel a ďalšie. Cieľom tiež nie je na úrovni regiónu detailne riešiť cyklistickú infraštruktúru v intravilánoch miest, hoci sa tomu vzhľadom na veľkosť regiónu nie je možné vždy vyhnúť. Výstupom preto nie je podrobné rozpracovanie parametrov navrhovaných projektov ale poukázanie na možný potenciál prepojení v území a návrh konceptu hlavných a doplnkových cyklistických trás s potenciálom dopravného významu.

Problémy nemotorovej dopravy boli podrobne popísané v analytickej časti spolu s možnosťami ďalšieho rozvoja. Základným problémom pešej a cyklistickej dopravy v regióne je absencia bezpečnej, logicky spojitaj a užívateľsky príjemnej infraštruktúry v kontexte absentujúcich prepojení v extraviláne a intravilánových verejných priestranstiev prispôbených v prevažnej miere automobilom. Nemenej významným problémom je aj správa infraštruktúry roztrieštená medzi mnohé subjekty.

**Prioritami v rozvoji a podpore oblasti nemotorovej dopravy** by mali byť nasledujúce činnosti:

- podpora budovania spojitaj infraštruktúry cyklistických a peších ciest;
- podpora budovania doplnkovej infraštruktúry;
- podpora zabezpečovania vzájomného prepojenia verejnej dopravy, individuálnej automobilovej dopravy a cyklistickej dopravy v multimodálnych prestupných termináloch, malých prestupných termináloch a uzloch verejnej dopravy;
- integrácia cyklistov do hlavného a pridruženého dopravného priestoru realizáciou prvkov upokojenia dopravy v intravilánoch na prieťahoch ciest a zberných ciest, na obslužných cestách a výnimočne v prípade potreby aj v extravilánoch;
- bezpečné oddelenie motorovej a nemotorovej dopravy v miestach s vysokým podielom cyklistov a chodcov alebo v miestach bez možného upokojenia ciest pre motorovú dopravu;
- plošná integrácia prvkov cyklistickej infraštruktúry do križovatiek pre možnosť bezpečného prevedenia a úprava prednosti na cyklistických cestičkách pozdĺž hlavných komunikácií formou čakacích čiar cyklistov a pre odstraňovanie nespojitostí;
- osвета, výskum a vzdelávanie;
- podpora systémov zdieľanej mobility ako plnohodnotného dopravného módu;
- koordinácia a zainteresovanie subjektov pre zjednotenie systému údržby infraštruktúry a ďalší rozvoj cyklodopravy (zástupcovia regionálnej a miestnej samosprávy, dotknuté orgány štátnej správy, dopravcovia a poskytovatelia doplnkových služieb v oblasti cyklodopravy, občianske iniciatívy a dotknuté neziskové organizácie).

Koncepcia návrhu sa sústreďí predovšetkým na najzásadnejšie napojenia s významom pre regionálnu dopravnú cyklistiku, čo sú:

- vzájomné prepojenia sídel v regióne a napojenia na najväčšie spádové centrá v podhorí;
- napojenia multimodálnych prestupných terminálov v rámci nového systému dopravnej obslužnosti jadrového územia;
- napojenia významných cykloturistických cieľov;
- cyklistické opatrenia v intravilánoch i extravilánoch pre zachovanie spojitostí;
- napojenia susedných regiónov.

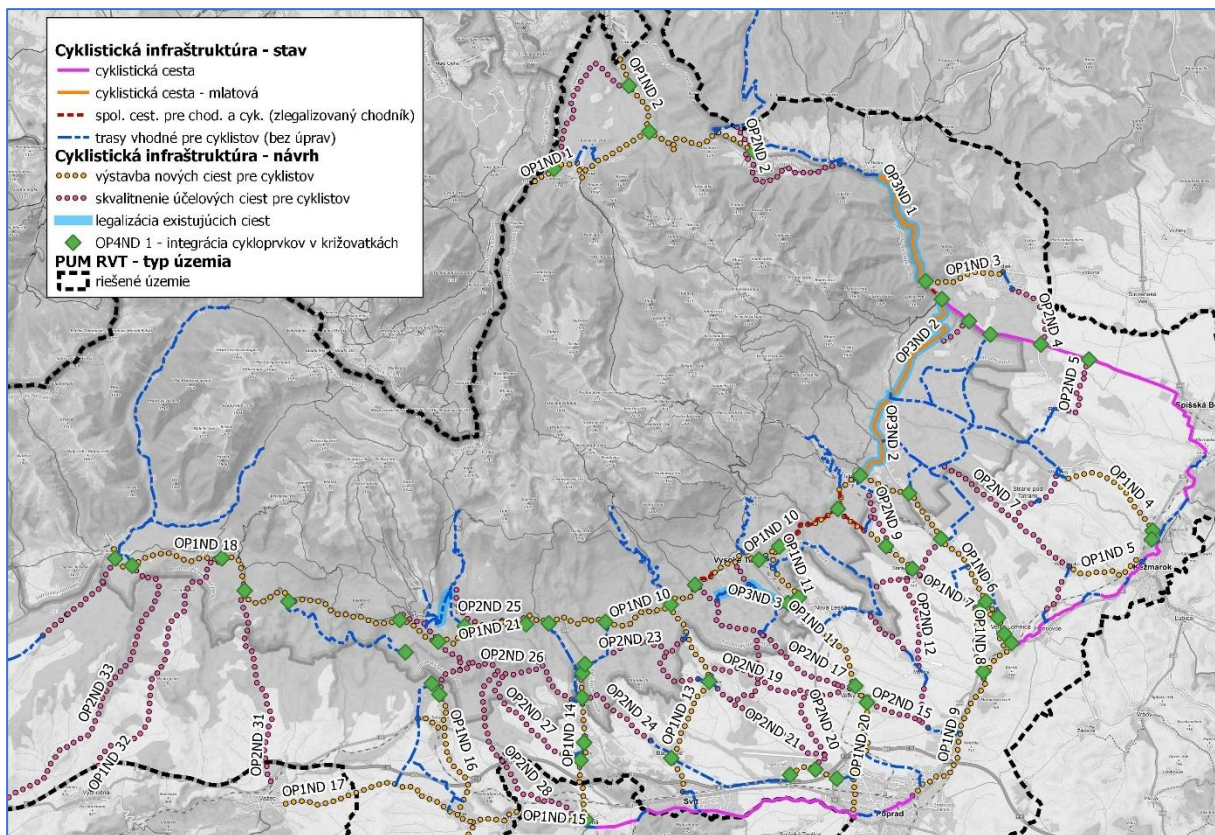


### 3.4.2.1 Vytváranie bezpečnej fyzickej infraštruktúry

Koncepcia rozvoja nemotorovej dopravy navrhuje v oblasti vytvárania bezpečnej fyzickej infraštruktúry nasledujúce typy opatrení:

- výstavba nových ciest pre cyklistov a chodcov,
- stavebné skvalitnenie účelových ciest v prospech cyklistov a chodcov vrátane legalizácie prístupu na používané účelové cesty po ich skvalitnení,
- sprístupnenie, resp. legalizácia používania existujúcich účelových ciest pre cyklistov a chodcov, a to buď formou zriaďovania cyklotrás alebo zmenou návštevneho poriadku Tatranského národného parku, na týchto cestách sa nebudú navrhovať žiadne stavebné úpravy
- odstraňovanie lokálnych nespojitostí najmä v stretoch s motorovou dopravou a inými dopravnými módmi formou:
  - úprav križovatiek,
  - úprav predností fyzickými prvkami a využívaním moderných riešení v prospech cyklistov v súlade s novou vyhláškou o dopravnom značení,
  - odstraňovaním bariér.

Návrhy v oblasti vytvárania infraštruktúry majú ambíciu dotvoriť sieť existujúcej infraštruktúry pozostávajúcej z realizovaných úsekov cyklistických ciest, spoločných cestičiek pre chodcov a cyklistov a účelových ciest, ktoré sú vhodné pre využitie cyklistami bez ďalších úprav. Fyzickú infraštruktúru v intravilánoch aj extravilánoch sa odporúča osadiť informačným dopravným značením najmä v blízkosti križovatiek.



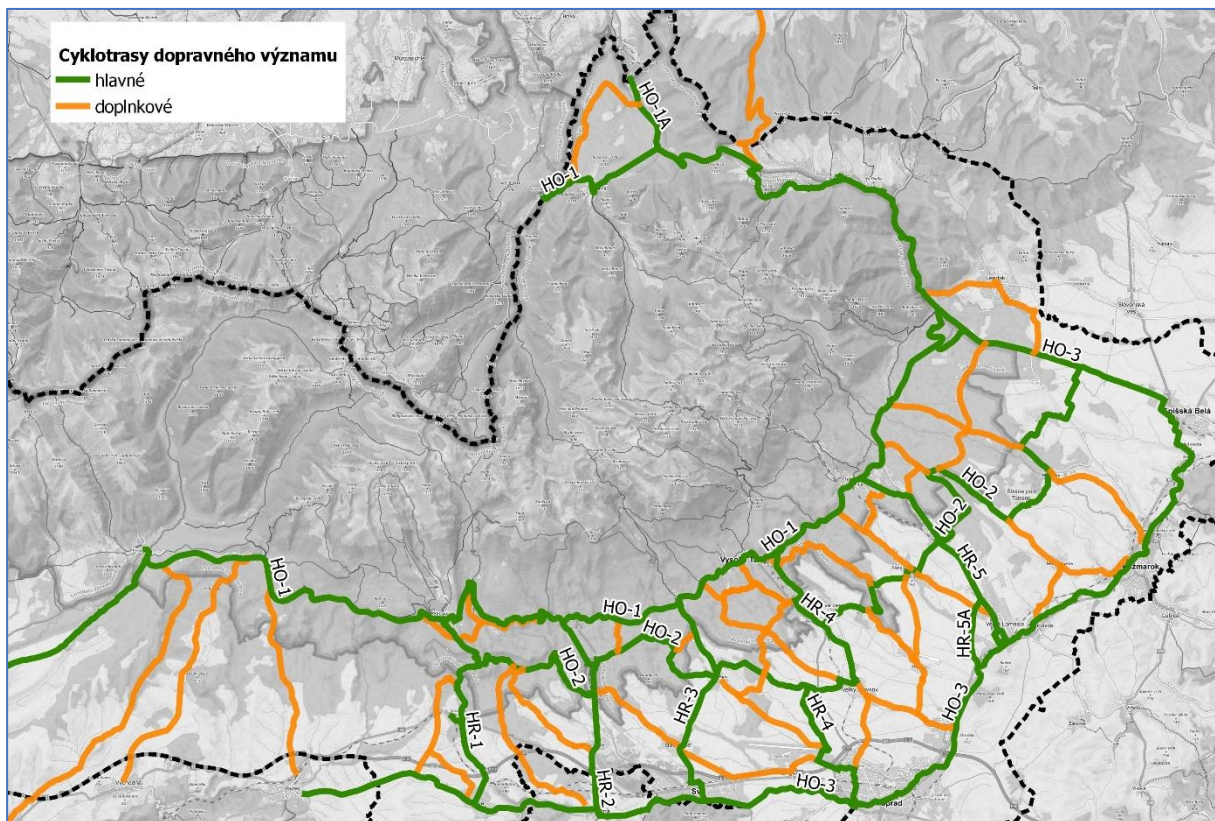
Obrázok 4 Návrhy v oblasti fyzickej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu

Podrobný zoznam konkrétnych navrhovaných prepojení a ďalších projektových aktivít je uvedený pri opatreniach v oblasti nemotorovej dopravy v kapitole 3.7.6. v opatreniach OP 1-3 ND.

### 3.4.2.2 Hlavné a doplnkové cyklotrasné trasy

Samostatnou vrstvou návrhu je definícia hlavných a doplnkových trás s potenciálom dopravného významu. Trasy predstavujú základnú kostru prepojení v regióne. Navrhuje sa okružno-radiálny systém hlavných trás, ktorý bude tvorený okruhmi a radiálami definovanými nasledovne:

- **hlavné okružné trasy:**
  - **HO-1:** Liptovský Hrádok – Liptovská Kokava / Pribylina – Podbanské – Starý Smokovec – Tatranská Kotlina – Ždiar – Lysá Poľana + vetva **HO-1A:** Podspády – Vojtasová
  - **HO-2:** trasa HR-1 – NPR Uhlištátko – Štôla – Gerlachov – Veľký Slavkov – Nová Lesná – Stará Lesná – Eurocamp – NPR Mokriny – Stráne pod Tatrami – Mlynčeky – Rakúsy – vetva HO-3
  - **HO-3:** ŽSK - Štrba – Svit – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá – Tatranská Kotlina
- **hlavné radiálne trasy:**
  - **HR-1:** Štrba – Tatranská Štrba – Štrbské Pleso
  - **HR-2:** Lučivná – Mengusovce – Štôla – Vyšné Hágy
  - **HR-3:** Svit – Batizovce – Gerlachov – Tatranská Polianka
  - **HR-4:** Poprad – Poprad-letisko – Veľký Slavkov – N. Lesná – D. Smokovec – H. Smokovec
  - **HR-5:** Veľká Lomnica – Eurocamp – Tatranská Lomnica + vetva **HR-5A** vedená pozdĺž obchvatu II/540 Veľkej Lomnice



Obrázok 5 Návrh hlavných a doplnkových cyklistických trás

**Hlavné okružné trasy** predstavujú malý, stredný a veľký okruh okolo Vysokých Tatier. Malý okruh kopíruje vetvu P1 kostrovej siete cyklotrás PSK, pričom je vedený v koridore Cesty slobody a prepája pre cyklistov sídla v jadrovom území. Stredný okruh vytvára vzájomné prepojenie sídel v podhorí a ponúka strednú trasu bez nutnosti prekonávania výškových rozdielov pre dosiahnutie malého alebo veľkého okruhu. Veľký okruh prepája veľké spádové centrá v podhorí, kopíruje vetvu P2 kostrovej siete



cyklotrás PSK a napája sa na malý okruh v Tatranskej Kotline. Medzi Spišskou Belou a oblasťou Šarpanca sa doň napája stredný okruh.

**Hlavné radiálne trasy** prepájajú hlavné okružné trasy a zároveň sú vedené tak, aby prepojili jadrové územie s najväčšími spádovými centrami v podhorí, t. j. s Popradom, Kežmarkom, Svitom, Veľkou Lomnicou a Štrbou. Prepojenie so Spišskou Belou zabezpečuje hlavná okružná trasa HO-3.

**Doplňkové trasy** nie sú špeciálne značené, sú vedené zväčša radiálne tak, aby doplnili sieť hlavného okružno-radiálneho systému cyklotrás. Poskytujú alternatívu najmä k hlavným radiálnym trasám.

Hlavné a doplnkové trasy nepredstavujú konkrétne aktivity a projektové zámery v podobe návrhu stavieb, skvalitnení alebo legalizácií. Tie sú navrhované osobitne v kapitole vyššie. Navrhnutý systém hlavných a doplnkových trás je potrebné vnímať ako myšlienkový koncept trás, ktoré majú potenciál slúžiť i dopravným účelom s ohľadom na novo navrhovaný systém dopravnej obslužnosti územia. Koncept môže byť návodný pri:

- určovaní finančných a časových priorít konkrétnych uvedených projektov,
- podobe stavebného vyhotovenia.

Za ideálny možno považovať stav, v ktorom minimálne hlavné trasy budú zrealizované ako cyklistické cesty segregované od ostatných dopravných módov, so spevneným asfaltovým povrchom a s vyriešenými bezpečným prevedením v miestach stretu s motorovou a železničnou dopravou. Odporúčané minimálne návrhové parametre pre hlavné a doplnkové trasy definuje tabuľka nižšie:

**Tabuľka 3**      **Návrhové parametre pre hlavné a doplnkové cyklistické trasy**

Typ trasy	Odporúčané návrhové parametre	
	intravilán	extravilán
<b>hlavná</b>	- segregovaná cyklistická cesta - bicyklová cesta <b>Výnimočne tiež ako:</b> - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov - pešia / obytná / zdieľaná zóna - zóna 30	- segregovaná cyklistická cesta - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov - bicyklová cesta
<b>doplňková</b>	- segregovaná cyklistická cesta - bicyklová cesta - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov - pešia / obytná / zdieľaná zóna - zóna 30 - ochranný pruh pre cyklistov - koridor pre cyklistov - cyklistický pruh	- vedenie po účelových cestách bez opatrení - spoločná cestička pre chodcov a cyklistov

### 3.4.2.3      *Upokojuvanie dopravy v prospech cyklistov*

Upokojuvanie dopravy je významným nástrojom zvyšovania bezpečnosti nemotorových účastníkov. Návrhová časť PUM RVT sa upokojuvaním dopravy podrobne zaoberá v koncepcii cestnej dopravy, v kapitole 3.4.4.3.

### 3.4.2.4 Doplnková infraštruktúra a služby

Kvalitnú cyklistickú infraštruktúru netvorí len fyzická infraštruktúra cyklistických ciest, ale tiež kvalitná doplnková infraštruktúra, ktorá v nadväznosti na kvalitnú infraštruktúru prepojením pre dynamickú dopravu na bicykli zabezpečí riešenie parkovania a odstavenia bicyklov, prepravu bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, doplnenie dopravného značenia pre navigáciu cyklistov v území a taktiež zber dát o premávke cyklistov.

#### 3.4.2.4.1 Odstavovanie a parkovanie bicyklov

Parkovanie bicyklov by malo byť vyriešené prakticky všade, kam sa ľudia na bicykli dopravujú, t. j. pri cieľoch ciest, ktorými sú miesto zamestnania, školy, stanice a zastávky verejnej dopravy, obchody, služby, úrady atď. Taktiež by sa nemalo zabúdať na riešenie parkovania bicyklov v zdrojoch ciest, ktorými sú zvyčajne bydliská obyvateľov. Pasportom súčasných možností parkovania bicyklov a návrhom rozmiestnenia nových možností na území regiónu by sa mal zaoberať samostatný dokument. K zaužívaným možnostiam parkovania bicyklov patria:

- **úschovne**
  - uzamykateľné miestnosti vo vnútri domov alebo oplotené a zastrešené prístrešky vybavené pre odstavenie bicyklov rôznymi druhmi závesov alebo stojanov
  - **vhodné pre:** areály škôl, pracovísk, železničné a autobusové stanice, multimodálne prestupné terminály, miesta sústredenej občianskej vybavenosti (napr. obchodné domy, väčšie športové a rekreačné lokality) a pri turistických cieľoch s možnosťou prehliadky (jaskyne, múzeá apod.)
- **cyklistické boxy**
  - uzamykateľné schránky pre jeden alebo dva bicykle a batožinu
  - **vhodné pre:** detto ako úschovne + obytné domy, ktoré neponúkajú bezpečnejšiu možnosť odstavenia bicykla
- **cyklistické stojany**
  - klasický, na vyhotovenie najmenej nákladný prvok doplnkovej infraštruktúry, ktorý umožňuje bezpečné primknutie rámu bicykla
  - vhodné prakticky pre celý parter sídel, z toho dôvodu by mali byť integrálnou súčasťou verejných priestranstiev v dostatočnom množstve
  - spôsob vyhotovenia môže zo stojanov vytvoriť prvok drobnej architektúry dodávajúci estetický ráz a vizuálnu identitu sídla alebo celého regiónu
  - neodporúčané sú cyklistické stojany, ku ktorým nemožno dostatočne kvalitne zamknúť rám bicykla (stojany na uzamknutie kolesa)

Pri realizácii možností parkovania bicyklov je vhodné výhľadovo myslieť aj na špeciálne druhy bicyklov, ktoré nemajú typické rozmery. Ide predovšetkým o bicykle určené na prepravu nákladu, bicykle s detskými prívesmi, trojkolky pre seniorov apod.

Vhodným doplnkovým opatrením na podporu prepravy bicyklom je zabezpečenie servisných služieb ako napr. samoobslužné stanice vybavené náradím na opravu, hustilkami, predajnými automatmi na duše a svetlá a na vybraných miestach aj možnosť nabíjania pre elektrické bicykle.

Návrhové kapacity pre parkovanie bicyklov pri zastávkach, staniach a termináloch verejnej dopravy definujú *Štandardy kvality IDS Východ*.

Odporúčané možnosti parkovania pri vybraných objektoch v intraviláne popisuje nasledujúca tabuľka:

**Tabuľka 4 Stanovenie odporúčaného počtu parkovacích miest pre bicykle (zdroj: BICY)**

Rezidenčné oblasti	
Obyvatelia	1 parkovacie miesto na izbu
Pracovné oblasti	
Zamestnanci (sektor služieb, obchodu a priemyslu)	1 parkovacie miesto na každých 5 pracovných miest
Návštevníci (prevádzky poskytujúce služby veľkému počtu zákazníkov)	1 parkovacie miesto na každých 5 pracovných miest
Návštevníci (prevádzky poskytujúce služby menšiemu počtu zákazníkov/návštevníkov)	1 parkovacie miesto na každých 20 pracovných miest
Vzdelávacie inštitúcie	
Základné školy	1 parkovacie miesto na každých 3 až 10 žiakov
Stredné a vyššie školy	1 parkovacie miesto na každých 1 - 2 žiakov
Vysoké školy a učňovské školy	1 parkovacie miesto na každých 2 - 3 žiakov
Obchody	
Potraviny	1 parkovacie miesto na 30 - 50 m <sup>2</sup> predajnej plochy
Iné obchody	1 parkovacie miesto na 100 - 200 m <sup>2</sup> predajnej plochy
Nákupné centrá	1 parkovacie miesto na 100 m <sup>2</sup> predajnej plochy
Reštaurácie a hotely	
Reštaurácie	1 parkovacie miesto na 5 miest
Hotely	1 parkovacie miesto na 10 postelí
Chaty a ubytovanie	1 parkovacie miesto na 5 postelí
Športové strediská	1 parkovacie miesto na 2 hostí
Voľnočasové, športové a kultúrne aktivity	
Knižnica	1 parkovacie miesto na 3 hostí naraz
Rekreačné centrum, fitness centrum, verejné kúpalisko	1 parkovacie miesto na 2 hostí naraz
Cintorín	1 parkovacie miesto na 1000 m <sup>2</sup> plochy
Plaváreň, telocvičňa	1 parkovacie miesto na 2 až 3 hostí naraz
Kino	1 parkovacie miesto na 2 až 3 miesta
Kostol	1 parkovacie miesto na 20 miest
Múzeum, výstava	1 parkovacie miesto na 100 m <sup>2</sup> plochy

#### 3.4.2.4.2 Podpora elektrobicyklov, dobíjacie stanice

V regióne Vysoké Tatry je vzhľadom na terénne prevýšenia potrebné pri rozvoji cyklistickej dopravy ako plnohodnotného dopravného módu dôsledne dbať na možnosti parkovania pre elektrické bicykle a v nadväznosti na to budovať dostatočne hustú sieť nabíjajúcich staníc. Významne nápomocná môže byť aj jednotná a prehľadná databáza, v ktorej sa môžu užívatelia elektrických bicyklov jednoducho zorientovať.

Typickým príkladom vhodných stanovišť dobíjajúcich staníc pre dopravných cyklistov môžu byť terminály verejnej dopravy, vzdelávacie zariadenia, úrady, zamestnávateľia, obchody a ďalšie. Je nutné zabezpečiť bezpečnosť nabíjaného bicykla voči krádeži či vandalizmu. Ďalej je potrebné vyhradiť dostatočný priestor pre príchod a zaparkovanie bicykla pri nabíjacej stanici, aby nedochádzalo ku blokovaniu zaparkovanými automobilmi.

Pre rekreačných cyklistov sú typickým vhodným miestom pre nabíjanie bicyklov horské chaty, infocentrá, prístrešky (pokiaľ majú zavedenú elektrinu) a podobne, kde sa pri prestávke na občerstvenie či odpočinok môžu e-bicykle dobiť potrebnou energiou.

#### 3.4.2.4.3 Preprava bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy

V turisticky atraktívnom regióne Vysoké Tatry by mala byť preprava bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy integrálnou súčasťou služieb verejnej dopravy.

Odporúča sa celoročne umožniť prepravu bicyklov v prostriedkoch železničnej dopravy v dostatočnej kapacite. (V zimnom období je možné tieto kapacity využívať na prepravu lyží.)

Minimálne mimo zimného obdobia sa odporúča prevádzkovať autobusy s možnosťou prepravy bicyklov, a to najmä v tej časti územia regiónu Vysoké Tatry, kde sa nenachádzajú železnice. Preprava bicyklov by mala byť umožnená aj pri kyvadlovej doprave na prestupné terminály a záchytné parkoviská pre jadrové územie. Minimálne v období turistických špičiek by mala byť umožnená preprava aspoň niekoľkých bicyklov i na bežných linkách v rámci regiónu.

#### 3.4.2.4.4 Dáta o dopravných intenzitách cyklistov

Pre dôkladné stanovenie priorít rozvoja fyzickej cyklistickej infraštruktúry, ale tiež údržby, je vhodné poznať dáta o počte používateľov a pravidelne ich vyhodnocovať. Z toho dôvodu sa odporúča osadiť automatické sčítače cyklistov do vybraných lokalít hlavných a doplnkových cyklistických trás.

### 3.4.2.5 Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému správy a údržby

#### 3.4.2.5.1 Zaistenie správy

V analytickej časti bol identifikovaný problém roztrieštenosti správy a údržby cyklistickej infraštruktúry medzi rôzne inštitúcie, samosprávy, záujmové združenia či aktivistické skupiny. V tomto ohľade sa navrhuje správu zjednotiť a zastrešiť pod presne definované inštitúcie s vymedzenými kompetenciami a úlohami. Pre región Vysoké Tatry sa v súlade s riešením pre celý Prešovský kraj navrhuje, aby správa cyklotrás bola zastrešená nasledovne:

- Prešovský samosprávny kraj
  - vetvy kostrovej siete cyklistických trás, v regióne sa to týka vetiev P1 a P2 kostrovej siete, t. j. **hlavné okružné trasy HO-1 a HO-3**
- Samosprávy (mestá a obce v regióne) po vzájomnej dohode
  - **hlavná okružná trasa HO-2**
  - **hlavné radiálne trasy HR 1-4**
  - **doplnkové trasy**

#### 3.4.2.5.2 Náležitosti údržby a starostlivosti

Pri výkone údržby je potrebné sa prioritne orientovať na hlavné a doplnkové trasy. Údržbu je potrebné koordinovať so Správou TANAP pre dodržanie podmienok ochrany prírody najmä v oblastiach s III. a vyšším stupňom ochrany. Na doplnkových trasách sa odporúča vykonávať podľa potreby a priebežného vyhodnocovania využívania na základe dát o dopravných intenzitách.

Na infraštruktúre je potrebné zabezpečiť bezpečnosť osôb, ktoré ju používajú. Je potrebné jasne vymedziť zodpovednosť za údržbu a prípadné škody na majetku alebo zdraví spôsobené nedostatočnou údržbou alebo mimoriadnymi udalosťami (popadané konáre, spadnuté stromy, neodpratanie snehu atď.).

#### Prehľad dôležitých bodov pri údržbe cyklistickej infraštruktúry:

- kontrola a odstraňovanie drevinovej vegetácie (výrub, orez),
- odstraňovanie kameňov a trávy z povrchu ciest po kosení,

- zametanie, čistenie krajníc od zelene, odstraňovanie blata, naplavením a iných nečistôt vrátane buriny a prerastenej mačiny v rámci letnej údržby,
- postrek ekologickým prostriedkom proti rastu buriny,
- oprava lokálnych povrchových defektov, ktoré môžu byť nebezpečné pre cyklistov,
- kontrola a udržiavanie dopravných značiek vrátane výmeny poškodených alebo zničených.
- čistenie povrchu od snehu a ľadu v rámci zimnej údržby, ak sa má vykonávať,
- dodávka a údržba doplnkovej infraštruktúry – stojany, odpočívadlá, odpadkové koše.

Na základe pasportu cyklistických komunikácií by mala byť stanovená prioritizácia údržby jednotlivých cyklistických komunikácií a pruhov. Na základe tejto prioritizácie by mala prebiehať taktiež pravidelná obnova povrchov a súvisiacej doplnkovej infraštruktúry.

Z hľadiska frekvencie čistenia cyklistických komunikácií sa pri údržbe odporúča minimálne:

- 1x do roka vykonať čistenie od posypového materiálu po zimnej údržbe,
- 2-3x do roka vykonať kompletne blokové čistenie komunikácií (v závislosti na prioritě a intenzite využívania príslušnej komunikácie),
- 1-2x do roka vykonať postrek ekologickým prostriedkom proti burine,
- priebežne podľa potreby vykonávať ručné alebo strojové zametanie.

#### 3.4.2.6 Osveta a podporné dokumenty

Pre cyklistickú dopravu ako plnohodnotný dopravný mód je najdôležitejším aspektom kvalitná, bezpečná a spojitá fyzická infraštruktúra prepojená a doplnková infraštruktúra, ktoré podliehajú pravidelnej, dôslednej údržbe. Významným faktorom je však tiež osвета, opora v strategických dokumentoch podporujúca vytváranie bezpečných trás.

Z **osvetových činností** je potrebné spomenúť programy podpory dochádzky na bicykli ako Európsky týždeň mobility, Do školy na bicykli, Do práce na bicykli a ďalšie podobné projekty regionálnych a miestnych samospráv. V tejto oblasti sa odporúča vyvíjať potrebnú činnosť.

**Podporné dokumenty** pre plnohodnotnú integráciu cyklistiky do dopravného systému regiónu a jej ďalší rozvoj sú najmä strategické dokumenty krajov, miest a obcí, koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy, pasporty cyklistických komunikácií, generely nemotorovej dopravy a v neposlednom rade aj manuály pre tvorbu verejných priestranstiev. Tieto dokumenty je potrebné pravidelne aktualizovať a reagovať tak na nové trendy v oblasti podpory nemotorovej dopravy.

#### 3.4.2.7 Legislatívny rámec

**Legislatívny rámec** je azda najdôležitejším aspektom podpory nemotorovej dopravy. Riešenia v prospech nemotorových účastníkov musia mať pre ich aplikovateľnosť oporu v príslušných zákonoch a ďalších legislatívnych dokumentoch. Veľkým krokom v podpore nemotorovej dopravy je v posledných rokoch nová *Vyhláška č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení* a novelizácia *Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke*, ktoré aplikujú mnohé moderné dopravné riešenia v prospech cyklistov a chodcov (roky zaužívané v krajinách západnej Európy) aj na Slovensku.

V regióne Vysoké Tatry je tiež dôležitou súčasťou legislatívneho rámca *Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny*, ktorý v III. a vyšších stupňoch ochrany obmedzuje pohyb nemotorových účastníkov. Tieto obmedzenia boli podrobne popísané v analytickej časti PUM RVT.

Kraj a samosprávy v regióne majú možnosti apelovať na potrebu prijímania legislatívnych zmien s ohľadom na moderné trendy riešenia cyklistickej dopravy a ich aplikáciu do reálneho života. Nutnosť pokračovania v udržateľných riešeniach pre cyklistickú dopravu bude vyžadovať aktívne zapojenie

kraja a samospráv do tvorby legislatívy a využívanie ďalších dostupných možností. Najbližším krokom môže byť napríklad snaha o legislatívne ukotvenie tzv. zón stretávania (zdieľaných zón).

#### 3.4.2.8 Pešia doprava

Pešia doprava nie je v rámci regionálnej dopravy prakticky vôbec využívaná. Pešou dopravou sú najviac vykonávané cesty, ktoré sa uskutočňujú v rámci sídel, prípadne ako dochádzka od verejných dopravných prostriedkov. Osobitným druhom pešieho pohybu v regióne je pešia turistika. Riešenia pre pešiu turistiku sa v rámci tohto PUM nenavrhujú.

Zo strany miest a obcí je nevyhnutné budovanie chodníkov. Táto absencia základnej infraštruktúry negatívnym spôsobom ovplyvňuje mobilitu obyvateľstva v prospech individuálnej automobilovej dopravy. Rovnako je dôležité pri všetkých nových stavbách a rekonštrukciách tých existujúcich dbať na dodržanie bezbariérovosti týchto stavieb a ich napojenia na spojitú a bezpečnú infraštruktúru pre pešiu dopravu.

Zákon o ochrane prírody nepamätá na miestne cesty a cesty II. a III. triedy, ktoré na území TANAP-u s III. a vyšším stupňom ochrany existujú, sú riadne skolaudované a bežne využívané, hoci v rozpore s daným zákonom.

V prospech pešej dopravy sa všeobecne odporúča:

- upokojuvanie motorovej dopravy na vjazdoch do sídel, prietáhoch ciest a na miestnych cestách (ciele, nástroje a lokality upokojuvanie dopravy sú popísané v kapitole 3.4.4.3),
- podporovať opatrenia na upokojuvanie dopravy na vjazdoch do intravilánov obcí a na miestach s častým výskytom chodcov a cyklistov,
- postupné plošné skvalitňovanie verejných priestorov v prospech nemotorových účastníkov (odstraňovanie bariér, budovanie chodníkov na prirodzených trasách chodcov, budovanie bezpečných alternatív k trasám chodcov vedúcim po parkoviskách, cez koľajnice apod.),
- zabezpečenie dostupnosti autobusových zastávok a navrhovaných terminálov všetkých úrovní bezpečnými a bezbariérovými komunikáciami pre peších (v intraviláne i extraviláne),
- legalizácia použitia existujúcich extravilánových prepojení v III. stupni ochrany, pričom existuje niekoľko možností:
  - vyznačenie turistických chodníkov na všetkých využívaných extravilánových chodníkoch, ktoré sú skolaudované ako miestne cesty,
  - úpravou návštevného poriadku národného parku prostredníctvom vyhlášky príslušného okresného úradu, ktorá preradí dopravné spojnice z III. stupňa ochrany do II. stupňa ochrany, resp. zjemní pravidlá pohybu chodcov v extraviláne,
  - legislatívnou úpravou, ktorá povolí v III. stupni ochrany pohyb chodcov aj po cestách a miestnych cestách v zmysle zákona o cestnej premávke,
- skvalitnenie priestoru autobusových staníc v Starom Smokovci, Tatranskej Lomnici a Štrbskom Plese a prestavba ostatných, najmä autobusových zastávok v súlade s modernými štandardmi,
- vytvorenie manuálu tvorby verejných priestranstiev s preferenciou riešení pre nemotorových účastníkov.

V rámci regiónu je možné riešiť najmä oblasť bezpečnosti chodcov vo vzťahu k cestám a miestnym cestám. Samotné projekty by mali vznikať najmä na základe úzkej spolupráce s miestnymi samosprávami, od ktorých by mali prichádzať podnety a návrhy. Odporúča sa projekty pre zlepšovanie fyzickej infraštruktúry pre cyklistov realizovať aj s riešeniami v prospech chodcov (cyklistické cesty stavať s chodníkmi pre chodcov, prípadne ako spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov). V tomto duchu sú formulované aj opatrenia pre nemotorovú dopravu uvedené v kapitole 3.7.6.



### 3.4.3 Návrh koncepcie zdieľanej mobility

#### 3.4.3.1 Potenciál systémov zdieľanej mobility

Analýzou bolo preukázané, že zdieľaná mobilita je v území regiónu Vysoké Tatry iba v zárodku. Koncepcia zdieľanej mobility v rámci tohto strategického dokumentu nemá ambíciu do detailu popísať návrh fungovania systému zdieľaných prostriedkov v oblasti automobilovej dopravy a mikromobility. Cieľom je popísať možnosti smerovania tohto segmentu mobility v regióne Vysoké Tatry ako koncept. Výber konkrétnych riešení bude okrem vplyvu demokratického voľného trhu služieb odvíjajúceho sa najmä od dopytu používateľov do určitej miery aj otázkou politickou, a to najmä vzhľadom na to, že podstatná časť jadrového územia leží v oblastiach s vysokým stupňom ochrany prírody.

Pokiaľ ide o **automobilovú dopravu**, zdieľanú mobilitu predstavujú najmä segmenty požičovní automobilov, carsharing a taxislužby. Vzhľadom na zámer manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia sa v tomto segmente nenavrhujú žiadne zásadné zmeny. Požičovne automobilov by mali byť sústredené najmä do najväčších centier v podhorí, najmä pri letisku a železničnej stanici Poprad-Tatry. O rozhodnutí zavedenia systému carsharingu rozhodnú poskytovatelia služieb na základe vlastného biznis modelu. Pokiaľ používateľ carsharingu splní stanovené podmienky pre vjazd do jadrového územia, mal by mu byť povolený rovnako, ako iným vozidlám.

Oblasť **mikromobility** tvorí segment zdieľaných bicyklov, kolobežiek a iných dopravných prostriedkov, ktoré dnes už čiastočne fungujú v Poprade a vo Svite. Koncepcia odporúča rozšíriť tento segment aj do jadrového územia na účely zníženia používania automobilovej dopravy ako súčasť konceptu nemotorovej dopravy ako plnohodnotného dopravného módu. Hoci skúsenosti z miest zvyčajne ukazujú, že prostriedky mikromobility skôr odoberajú cestujúcich z prostriedkov verejnej dopravy, než autá z ciest, v regióne Vysoké Tatry a najmä v meste Vysoké Tatry a na Štrbskom Plese sa môže viac prejavovať zníženie záťaže automobilmi, ktoré sa aj vzhľadom na terén a dostupné parkovanie používajú turistami a domácimi aj pri preprave na krátke vzdialenosti. V jadrovom území môže tento segment:

- riešiť niektoré potreby mobility na krátke vzdialenosti v rámci sídel, ktoré nedokáže efektívne riešiť verejná doprava a pri ktorých je použitie automobilu nežiaduce,
- čiastočne podporiť dochádzanie zo sídel vstupného územia do jadrového územia,
- urýchliť prepravu na asfaltových komunikáciách na dlhých nástupoch do vybraných tatranských dolín, pokiaľ to bude vhodné s ohľadom na priestorové možnosti.

Predpokladom je, aby vozidlá s ohľadom na terénne prevýšenia v regióne i zamýšľané dochádzkové vzdialenosti disponovali pomocným elektrickým pohonom. Významným faktorom úspešnosti takého systému je tiež kvalitná a bezpečná infraštruktúra pre nemotorovú dopravu.

Je taktiež potrebné dbať na vizuálnu stránku budúcich systémov a ich prostriedkov, ktoré by nemali predstavovať vizuálne rušivý element vo verejnom priestore sídel jadrového územia, mali by podliehať kvalitnej údržbe a nemali by vytvárať prekážky pre ostatných účastníkov, najmä chodcov a cyklistov (dbanie na riadne parkovanie a odstavovanie nevytvárajúce bariéry).

#### 3.4.3.2 Pilotný projekt systému zdieľanej mikromobility

Odporúča sa realizovať pilotný projekt zavedenia systému zdieľaných e-bicyklov na dopravné a turistické účely. V chránenom území národného parku sa odporúča realizovať stanicový systém s povinnosťou odloženia bicykla pri na to určenej nabíjacej stanici. Stanice by mali byť rovnomerne rozmiestnené v lokalitách:

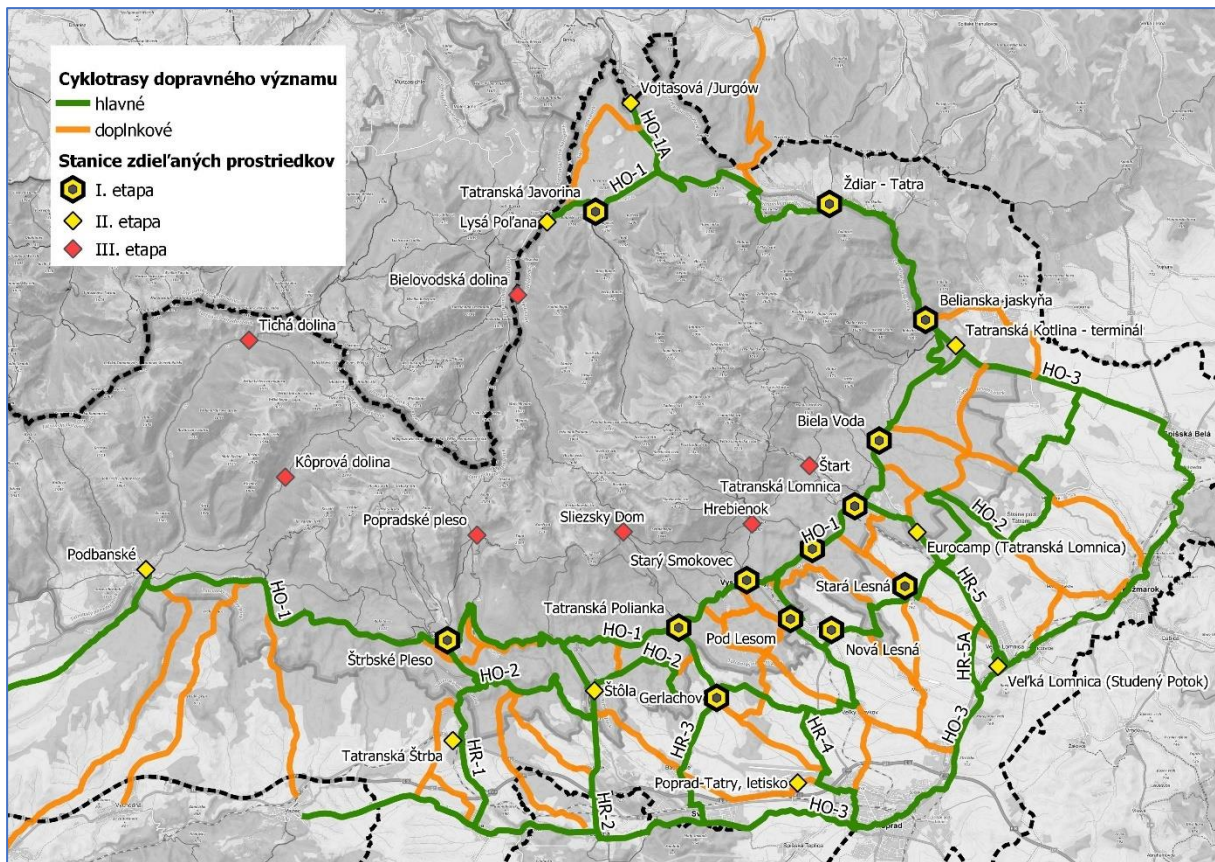
- pri multimodálnych termináloch a odstavnej infraštruktúre P+R,

- v sídlach jadrového územia a vybraných sídlach vstupného územia (v rámci sídel i v miestach nástupov na turistické trasy a pri turistických atrakciách),

Systém musí zabezpečiť rovnomernú distribúciu prostriedkov v území podľa potreby, z toho dôvodu bude nutné v rámci bežnej prevádzky zabezpečiť vozidlá, ktoré budú dané prostriedky prepravovať.

Vo vybraných dolinách vo vysokohorskom prostredí sa odporúča zriadiť možnosti pre parkovanie bicyklov (cykloboxy, prístrešky) prírode blízkeho vyhotovenia, ktoré však nebudú obsluhované distribučným systémom. Turisti budú mať možnosť odparkovať na mieste svoje bicykle alebo bicykle zdieľaného systému, ktoré budú povinní odvieť späť do sídla k odstavnej stanici.

Odporúčané vybrané lokality sú špecifikované v opatrení OP 1 ZM v kapitole 3.7.7 a zobrazené na nasledujúcom obrázku:



**Obrázok 6** Návrh rozmiestnenia staníc zdieľaných e-bicyklov v pilotnom projekte

Systém sa odporúča realizovať v etapách, nie je nutné zavedenie v jedinom kroku. Pokiaľ sa systém preukáže ako úspešný a využívaný, pričom bude prispievať k využívaniu nemotorovej dopravy ako plnohodnotného dopravného módu pre cesty v regióne, odporúča sa rozšírenie o ďalšie stanice, prípadne o ďalšie zdieľané prostriedky. Ide najmä o rozšírenie o stanice v rámci jednej sídelnej jednotky tak, aby mohli byť v rámci tejto jednotky použité na prepravu medzi viacerými cieľmi – napr. umiestnenie na staniciach, zastávkach dopravných prostriedkov, v blízkosti významných bodov (obchody, inf. strediská, školy, ihriská, zdrav. zariadenia, múzeá) tak aby boli využiteľné aj v rámci jednej sídelnej jednotky na prepravu na krátke vzdialenosti počas krátkeho času (do 15 min.) a zároveň slúžili aj pre obyvateľov a ubytovaných turistov – posilnenie dopravného významu zdieľaných bicyklov

Taktiež je možné prepojenie zdieľaných systémov so systémom verejnej dopravy prostredníctvom organizátora IDS Východ.

### 3.4.4 Návrh koncepcie ciest a cestnej dopravy

Návrh riešenia cestnej siete v regióne Vysoké Tatry vychádza z návrhu riešenia cestnej siete v Prešovskom samosprávnom kraji. Taktiež sa opiera o závery z analytickej časti – dopravných prieskumov, definovaných problémov a o dopravný model. Výstupom návrhovej časti je návrh koncepcie cestnej siete v horizontoch 2025, 2030, 2040 a 2050.

V nadväznosti na analytickú časť možno zhrnúť základné princípy návrhu koncepcie cestnej siete v regióne Vysoké Tatry:

1. výstavba multimodálnych prestupných terminálov so záchytnými parkoviskami a samostatných záchytných parkovísk na hraniciach jadrového a vstupného územia,
2. systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia so značným vplyvom na ďalší rozvoj cestnej siete,
3. dostavba cestných obchvatov sídel v podhorí na cestách I. a II. triedy pre zatriktívnenie tranzitnej trasy vedenej mimo jadrového územia,
4. zlepšenie technického stavu ciest III. triedy v nevyhovujúcom stave,
5. šírkové, smerové a priestorové úpravy kolíznych bodov a križovatiek,
6. upokojuvanie dopravy v intravilánoch obcí vrátane prieťahov.

Princípy č. 1 a 2 úzko súvisia s koncepciou cestnej dopravy, ale majú dopady aj v ostatných oblastiach. Možno ich zhrnúť pod koncepciu riešenia ochrany prírody a klimatických podmienok v súvislosti s dopravou a mobilitou. Z toho dôvodu sú popísané vyššie v kapitole 3.3.1.1. Princípom 3 až 6 sa venujú nasledujúce podkapitoly.

#### 3.4.4.1 Rozvoj cestnej siete

##### 3.4.4.1.1 Diaľnice

Diaľnica D1 tvorí najvýznamnejšiu spojnicu regiónu s okolitým svetom. V súčasnosti sú dokončené všetky úseky v dotyku s riešeným územím, preto sa nenavrhujú žiadne významné cestné stavby.

Pre potreby nového systému dopravnej obslužnosti jadrového územia regiónu však budú potrebné niektoré zásadné infraštruktúrne akcie realizovateľné okamžite alebo v závislosti na iných opatreniach:

- **akcie realizovateľné okamžite (návrh 2025):**
  - nový systém dopravného značenia výjazdov z diaľnice D1 navádzajúci vodičov do Vysokých Tatier nielen výjazdom Vysoké Tatry (výjazd 325), ale tiež výjazdom Poprad-východ (výjazd 329) pre cesty do východnej časti územia regiónu a výjazdmi Mengusovce (výjazd 315) a Štrba (výjazd 311) do západnej časti územia regiónu,
- **akcie závislé na iných opatreniach (návrh 2030):**
  - nový systém dopravného značenia výjazdov z diaľnice D1 na báze telematických systémov s dynamickým navádzaním vodičov k multimodálnym prestupným terminálom pre jadrové územie v závislosti na disponibilnej kapacite,
- **akcie závislé na iných opatreniach (návrh 2050):**
  - výstavba príjazdu k novému multimodálnemu prestupnému terminálu Poprad-Veľká z oboch diaľničných smerov tak, aby príjazdom k P+R parkoviskám a terminálu neboli zaťažované intravilánové komunikácie mesta Poprad (závisí na výstavbe a sprevádzkovaní multimodálneho prestupného terminálu Poprad-Veľká s prestupom na železničnú dopravu).

#### 3.4.4.1.2 Cesty I. triedy

Územím regiónu Vysoké Tatry prechádzajú cesty I. triedy I/66 a I/18. Cesta I/18 pôvodne tvorila spojnicu regiónu smerom na východ aj západ krajiny, dnes túto funkciu plne prevzala diaľnica D1. Cesta I/18 tak dnes plní skôr regionálny, prípadne medziokresný význam. Nenavrhujú sa na nej žiadne úpravy týkajúce sa regiónu Vysoké Tatry.

Cesta I/66 tvorí dôležitú spojnicu národného a medzinárodného významu. Región Vysoké Tatry napája na Poľsko, na juhu ho zas napája na diaľnicu D1. Cesta I/66 predstavuje jednu z najvyťaženejších ciest nielen v regióne Vysoké Tatry, ale v celom Prešovskom kraji. Po skompletizovaní diaľnice D1 a pri postupnej kompletizácii poľskej rýchlostnej cesty S7 a skapacitňovaní poľských ciest DK47 a DK49 nadobudla medzinárodný význam v prepojení celého východného Slovenska na poľský región Malopoľské vojvodstvo s významným obchodným a kultúrnym centrom – mestom Krakov, ktoré je zároveň významným dopravným uzlom.

Uvedenému významu nezodpovedá kvalita cesty I/66, a to najmä v úseku Poprad-Matejovce – Spišská Belá, kde úplne absentujú cestné obchvaty sídel Veľká Lomnica, Huncovce, Kežmarok, Strážky a Spišská Belá. V dôsledku absencie obchvatov sa pre osobnú automobilovú dopravu tranzitujúcu od diaľnice D1 smerom do Poľska stáva rýchlejšou a atraktívnejšou trasa vedúca jadrovým územím a Tatranským národným parkom.

Na uvedené problémy (bližšie popísané v analytickej časti dokumentu) reaguje investičný plán SSC a koncepcia cestnej siete regiónu Vysoké Tatry nasledujúcimi návrhmi:

- **do roku 2030:**
  - I/66 výstavba obchvatov sídel Veľká Lomnica, Huncovce a Kežmarok
- **do roku 2040:**
  - I/66 obchvaty a skapacitnenie cesty Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce
- **do roku 2050:**
  - Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66
  - Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077

Spolu s realizáciou a sprevádzkovaním systému manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia bude nutné na ceste I/66 taktiež realizovať nový systém dopravného značenia na báze telematických systémov s dynamickým navádzaním vodičov k multimodálnym prestupným terminálom pre jadrové územie v závislosti na disponibilnej kapacite.

#### 3.4.4.1.3 Cesty II. triedy

Cesty II. triedy tvoria nosnú cestnú sieť jadrového územia regiónu a napájajú ho na cesty nadregionálneho a medzinárodného významu.

Kľúčovou časťou tejto infraštruktúry je cesta II/537 (Cesta slobody), ktorá tvorí hlavnú západno-východnú komunikačnú os región od diaľnice D1 pri Liptovskom Hrádku po cestu I/66 v Tatranskej Kotline a v rokoch 2022/2023 prechádza komplexnou rekonštrukciou na území Prešovského samosprávneho kraja (v úseku Podbanské – Tatranská Kotlina). Vzhľadom na veľkorysý šírkové usporiadanie a s tým súvisiacej možnosti rýchlej jazdy tvorí aj pohodlnú trasu pre nežiaduci tranzit, pričom na väčšine úsekov nie je vyriešený súbežný pohyb cyklistov a chodcov, hoci by riešenia pre nemotorových účastníkov boli s ohľadom na šírku cestného telesa a snahu eliminovať tranzitnú funkciu cesty možné a vítané.



Ďalšie dôležité cesty II/534, II/538, II/539 a II/540 tvoria prepojenia medzi Cestou slobody a cestami nadregionálneho a medzinárodného významu v podhorí. Cesta II/534 prešla ako jediná komplexnou rekonštrukciou.

Na cestách II. triedy bude v nadväznosti na problémy popísané v analytickej časti potrebné realizovať rekonštrukcie pre zlepšenie stavebného stavu ciest. V odôvodnených prípadoch a v súvislosti s rozvojom sídel v podhorí bude nutné realizovať tiež preložky a obchvaty niektorých obcí. Koncepcia rozvoja ciest II. triedy na problémy reaguje nasledujúcimi návrhmi:

- **do roku 2025:**
  - II/538 Tatranská Štrba – Štrbské Pleso – rekonštrukcia
- **do roku 2030:**
  - II/537 Cesta slobody, úsek od hranice Žilinského kraja po križovatku s cestou I/66 – komplexná rekonštrukcia (v čase spracúvania PUM RVT prebieha)
  - II/539 Mengusovce – Vyšné Hágy – rekonštrukcia
  - II/540 obchvat obce Veľká Lomnica
- **do roku 2040:**
  - prevod súčasnej trasy cesty I/66 cez Veľkú Lomnicu do ciest II. triedy po dostavbe obchvatu Kežmarku (pripravuje SSC)
- **do roku 2050:**
  - II/537 obchvat sídla Starý Smokovec (podmienkou je kladné stanovisko posúdenia vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry)

Správca krajských ciest SÚC PSK má zámer priebežne vybaviť vybrané krajské cesty telematickými systémami, najmä meteorologickými stanicami pre monitorovanie a predpoveď poveternostnej situácie a sčítačmi dopravy. S ohľadom na zámer minimalizovať emisie z dopravy v jadrovom území bude vhodné taktiež inštalovať merače emisií. Efektívnejšie vynucovanie zákazov vjazdu nákladnej dopravy bude vyžadovať inštaláciu nápravových váh na vybraných bodoch.

#### 3.4.4.1.4 Cesty III. triedy

Cesty III. triedy dopĺňajú sieť ciest vyšších kategórií a majú najmä miestny význam, pričom sú dôležitými napojeniami sídel na vyššie kategórie ciest. Cesty III. triedy a objekty na nich vyžadujú rekonštrukcie raz za cca 20 rokov s rôznou dôkladnosťou podľa potreby a podľa plánov v strednodobom cestom a mostnom programe SÚC PSK. V súčasnosti sa väčšina ciest III. triedy v regióne blíži do horizontu potrebnej rekonštrukcie zväčša s ohľadom na už nevyhovujúci povrch alebo stav mostov.

V regióne sa tiež nachádzajú niektoré účelové cesty, ktoré sú využívané ako najkratšie spojnice regiónu Vysoké Tatry na región Zamaguria a severného Šariša. Tieto cesty dnes nie sú v majetku štátu ani kraja, vlastní ich rôzne urbárske spoločnosti. Vzhľadom na ich funkciu a reálne využívanie bude vhodné niektoré cesty prebrať do správy kraja ako súčasť siete ciest III. triedy.

Z postupného rozvoja sídel na podhorí a lepšej medziregionálnej spolupráce v budúcnosti vzíde potreba a vhodnosť vybudovania niektorých nových ciest III. triedy, ktoré doplnia absentujúce prepojenia a skráti niekoľkokilometrové obchádzky.

Cesta III. triedy III/3083 je v regióne Vysoké Tatry jedinou cestou, ktorá v súčasnosti plní funkciu obchvatu, konkrétne obchvatu Tatranskej Lomnice. Navrhuje sa túto cestu povýšiť na kategóriu ciest II. triedy, úsek tvoriaci obchvat sídla zaradiť do siete ako úsek cesty II/540 až po križovatku s cestou II/537 a naopak súčasný úsek cesty II/540 prechádzajúci intravilánom Tatranskej Lomnice zaradiť do kategórie ciest III. triedy ako cestu III/3083. Táto zámena bude vyžadovať zosúladenie obchvatu Tatranskej Lomnice s normovými parametrami ciest II. triedy.

Koncepcia rozvoja ciest III. triedy na problémy popísané v analytickej časti reaguje nasledujúcimi návrhmi:

- **do roku 2030:**
  - III/3078 – rekonštrukcia mostov na ceste Podspády – Lysá Poľana
  - Prevzatie cesty do Bachledovej doliny do správy PSK
  - Prevzatie prepojenia Osturňa – Ždiar účelovou komunikáciou do správy PSK (III/3109)
  - III/3078 nový hraničný most Lysá Poľana – Łysa Polana
  - III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66
  - rekonštrukcia cesty III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná
  - rekonštrukcia cesty III/3093 Mlynica – II/534
- **do roku 2040:**
  - nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504)
- **do roku 2050:**
  - nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504)
  - nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice

Všeobecne sa odporúča rekonštruovať cesty III. triedy v správe PSK podľa finančných možností s dodržaním maximálne 20-ročných intervalov. Podľa potreby správcu komunikácii sa tiež navrhuje vybavenie ciest III. triedy príslušnými telematickými systémami – meteorologické stanice, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravové váhy apod.

#### 3.4.4.2 *Eliminácia kolíznych bodov*

Viacere problémy na cestnej sieti v regióne zistené v rámci analytickej časti nesúvisia s nedostatočným rozvojom cestnej siete, ale predstavujú nedostatky a poruchy bodového charakteru napravitelne lokálnymi stavebnými a organizačnými zásahmi. Spravidla ide o nevyhovujúce šírkové usporiadanie ciest v konkrétnych miestach, priestorovo nevhodne riešené križovatky s nedostatočnými rozhľadovými pomermi a obmedzenou manévrovateľnosťou autobusov, cestnej doprave nevyhovujúce železničné priecestia a podjazdy atď.

Na tieto nedostatky návrhová časť reaguje zoznamom konkrétnych úprav, ktoré sa vzťahujú na všetky kategórie ciest. Návrhy môžu mať presah aj do návrhov v rámci ostatných dopravných módov. V jednotlivých časových horizontoch sa navrhuje vyriešiť nasledovné:

- **do roku 2025:**
  - rozšírenie zastávkových pruhov v Tatranskej Kotline
  - zmena organizácie parkovania na južnej krajnici cesty II/537 v Tatranskej Polianke v koordinácii s autobusovou zastávkou a lokálne zníženie rýchlosti
  - I/66 a II/540 Veľká Lomnica – úprava križovatky zriadením odbočovacích pruhov a CSS integrovanej so zabezpečovacím zariadením železničného priecestia
  - III/3064 podjazd Svit (bude sa realizovať ako investícia ŽSR)
- **do roku 2030:**
  - úprava ostrého uhla napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3081 vrátane úpravy veľkého pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhľadových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov



- úprava ostrého uhla napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3102 vrátane úpravy veľkého pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhľadových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov vrátane premiestnenie zastávky verejnej osobnej dopravy mimo priestoru križovatky
- doplnenie odbočovacích pruhov na križovatke II/534 x III/3081
- II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu
- skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade pri modernizácii železničného koridoru (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii železničnej trate č. 180 ako investícia ŽSR v predpokladanom termíne 2026
- **do roku 2050:**
  - križovatka II/537 x II/534 v Starom Smokovci – rekonštrukcia

### 3.4.4.3 Upokojuvanie dopravy

Dopravná infraštruktúra v regióne Vysoké Tatry a najmä v jeho jadrovom území (hoci nasledujúce tvrdenie platí takmer globálne) bola posledné polstoročie formovaná najmä v prospech cestnej dopravy a automobilov. Investície do skapacitňovania a skvalitňovania cestnej infraštruktúry sa v plnej miere dotkli aj intravilánov sídel jadrového územia, ktorým pôvodne dominoval bezemisný peší (a čiastočne aj cyklistický) pohyb a verejná doprava. Z priestoru týchto aktivít bolo postupne ukrajované v prospech širších ciest a parkovísk, čo malo a dodnes má za následok veľmi nepriaznivé podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu (najmä v najväčších centrách jadrového územia – Štrbské Pleso, Starý Smokovec a Tatranská Lomnica).

Súčasný modernizačný trend ekologizácie a udržateľnosti dopravy výrazne nahrávajú snahám o opätovné prinavrátanie verejného priestoru ľuďom so zachovaním priestoru pre automobilovú dopravu iba v takom rozsahu, ktorý je nevyhnutný pre plnenie niektorých inak neriešiteľných potrieb mobility. Tieto zámery sú o to viac aktuálne v regióne, kde je dominantnou aktivitou liečebno-rekreačné využitie v prírodne bohatom prostredí a tiež v kontexte snáh o elimináciu tranzitnej dopravy jadrovým územím, minimalizáciu cieľovej dopravy jednodenných návštevníkov so záchytným parkovaním v podhorí a o zlepšenie podmienok ochrany klimatických podmienok vhodných na liečenie.

#### 3.4.4.3.1 Ciele upokojuvania dopravy

Ciele upokojuvania dopravy v **intravilánoch**:

- prinavrátanie verejného priestoru pre ľudí a pobyt,
- zlepšenie postavenia ekologických dopravných módov a zníženie dominance automobilov,
- spomalenie automobilovej dopravy,
- zvýšenie bezpečnosti nemotorových účastníkov cestnej premávky,
- vytvorenie bezpečnej infraštruktúry pre chodcov,
- vytvorenie infraštruktúry pre všetky kategórie cyklistov a snaha o ich prinavrátanie do hlavného dopravného priestoru na prieťahoch sídel,
- estetické skvalitnenie uličného priestoru sídel.

Ciele upokojuvania dopravy v **extravilánoch**:

- umožnenie súbežného vedenia cyklistov v pridruženom priestore na šírko predimenzovaných komunikáciách,
- zvýšenie bezpečnosti nemotorových účastníkov v miestach, kde sa infraštruktúra chodníkov a cyklistických ciest križuje s infraštruktúrou ciest pre motorizovanú dopravu.



### 3.4.4.3.2 Nástroje upokojujúcej dopravy




Upokojujúca doprava sa odporúča realizovať:


- na vjazdoch do sídel,
- na prietahoch ciest I., II. a III. tr. a podľa potreby aj významnejších miestnych zberných ciest,
- na miestnych obslužných cestách a podľa potreby aj miestnych nemotoristických cestách, hoci tie sú z podstaty upokojené vylúčením motorovej dopravy.


Upokojujúca doprava je možné dosiahnuť stavebnými a organizačnými nástrojmi. Medzi najpoužívanejšie patrí predovšetkým zavádzanie zón s upokojujúcou premávkou, stavebné úpravy pre lokálne zníženie rýchlosti, znižovanie maximálnej dovolenej rýchlosti dopravným značením alebo zužovanie jazdných pruhov. Používané nástroje, ich charakteristiky, prínosy a vhodnosť použitia zobrazujú nasledujúce tabuľky:

**Tabuľka 5 Nástroje upokojujúcej dopravy**

Zóna 30	Charakteristika
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maximálna dovolená rýchlosť jazdy 30 km/h</li> <li>• členenie na vozovku a chodník ostáva zachované (chodci musia používať chodník, prechádzať cez cestu môžu kdekoľvek)</li> <li>• cyklisti vedení spoločne s automobilmi v jazdnom pruhu (možnosť vyznačenia koridoru pre cyklistov), povolená jazda cyklistov v protismere</li> <li>• parkovanie možné kdekoľvek pri okraji vozovky v zmysle zákona o cestnej premávke</li> <li>• bez dopravného značenia s úpravou prednosti v jazde (prednosti sprava) s výnimkou prevádzky liniek verejnej dopravy alebo prietahu významnej cyklotrasy</li> <li>• odporúčaná stavebná úprava na vjazde do zóny (vymedzenie hranice zmeny dopravného režimu)</li> <li>• vhodné stavebné opatrenia v zóne (stavebné spomaľovacie prahy alebo vankúše, zúženie jazdných pruhov, zvýšené plochy križovatiek, neprerušené chodníky, vysunuté chodníkové plochy...)</li> </ul>
	<p><b>Prínosy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšenie bezpečnosti nemotorových účastníkov – chodcov a cyklistov, kratšia brzdná dráha vozidiel pri pomalšej jazde</li> <li>• nie je nutné budovanie segregovanej infraštruktúry pre cyklistov</li> <li>• jednoduchšie prekonávanie cesty pre chodcov</li> <li>• menšia atraktivita pre tranzitnú dopravu</li> <li>• spoločenské prínosy – viac plochy pre zeleň, zhodnocovanie bývania</li> </ul>
	<p><b>Vhodné použitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obslužné cesty s čiastočným zastúpením bytovej funkcie územia</li> <li>• lokality zvýšeného pohybu chodcov aj automobilov</li> <li>• priestory bez možnosti lepšieho riešenia prietahu cyklistických trás</li> </ul>
Obytná zóna	Charakteristika
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maximálna dovolená rýchlosť jazdy 20 km/h</li> <li>• rovnaká výšková úroveň v celej šírke uličného priestoru (stiera sa členenie na vozovku a chodník)</li> <li>• pohyb všetkých účastníkov – automobilov, bicyklov, chodcov – je povolený v celej šírke uličného priestoru, vozidlá nesmú ohroziť chodcov, chodci musia umožniť jazdu vozidlám, dovolená hra detí na ceste</li> <li>• parkovanie dovolené iba na vyznačených parkovacích miestach</li> <li>• nutná stavebná úprava na vjazde do zóny (vymedzenie hranice zmeny dopravného režimu) a v zóne (dláždený povrch, spomaľovacie prvky...)</li> </ul>

	<p><b>Prínosy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zrovnoprávnenie všetkých účastníkov premávky, zvýšenie bezpečnosti chodcov</li> <li>• možnosť vedenia cyklotrás bez ďalších úprav</li> <li>• využitie priestoru miestnej cesty pre hry a pobyt chodcov so zachovaním dopravnej obslužnosti, kompletná bezbariérovosť priestoru</li> <li>• spoločenské prínosy – viac plochy pre zeleň, zhodnocovanie bývania, atraktívne verejné priestranstvo</li> </ul> <p><b>Vhodné použitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lokality s dominanciou bývania a pobytovej funkcie s nízkou intenzitou dopravy (nie však vhodné pre ulice s potrebou súvislého parkovania, typicky napr. pri panelových bytových domov s vysokou koncentráciou obyvateľov)</li> </ul>
<b>Školská zóna</b>	<b>Charakteristika</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maximálna dovolená rýchlosť jazdy 20 km/h</li> <li>• členenie na vozovku a chodník je možné, ale nie je nutné</li> <li>• pohyb všetkých účastníkov – automobilov, bicyklov, chodcov – je povolený v celej šírke uličného priestoru, vozidlá nesmú ohroziť chodcov, chodci musia umožniť jazdu vozidlám</li> <li>• parkovanie dovolené, avšak nesmie byť obmedzený pohyb chodcov</li> <li>• stavebné úpravy ako prvky upokojenia nie sú nutné, ale sú vhodné</li> </ul> <p><b>Prínosy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• upokojenie dopravy a zvýšenie bezpečnosti detí</li> <li>• bezproblémové prechádzanie cez cestu</li> </ul> <p><b>Vhodné použitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• okolie školských zariadení so zvýšeným pohybom detí (možné aj časové obmedzenie platnosti)</li> </ul>
<b>Pešia zóna</b>	<b>Charakteristika</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prístup motorových vozidiel striktno regulovaný iba na najnutnejšiu formu výnimiek (zásobovanie, taxi apod.)</li> <li>• pohyb chodcov bez obmedzení</li> <li>• pohyb cyklistov zvyčajne dovolený, rýchlosť sa neodporúča regulovať – usporiadanie priestoru a pohyb chodcov zvyčajne samy navádzajú na pomalú jazdu</li> <li>• vysoká estetickosť prostredia</li> <li>• stavebné úpravy zdôrazňujú pobytovú a rekreačnú funkciu</li> <li>• vjazd verejnej dopravy nie je obvyklý, ale možný</li> </ul> <p><b>Prínosy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• výrazné zlepšenie podmienok pre chodcov</li> <li>• rozvoj pobytovej funkcie a oživenie uličného priestoru</li> <li>• kompletná bezbariérovosť</li> <li>• podpora miestneho podnikania</li> </ul> <p><b>Vhodné použitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• oblasti s vysokou atraktivitou pre chodcov (obchody, kaviarne, kultúrne zariadenia, historické pamiatky, predstaničné priestory, námestia, významné pešie spojnice...)</li> </ul>
<b>Zóna stretávania (zdieľaný priestor)</b>	<b>Charakteristika</b>
	<p>Princípom zdieľaného priestoru je zotieranie hraníc medzi jednotlivými druhmi dopravy a realizácia automobilovej, pešej a cyklistickej dopravy a spoločenských funkcií ulice na jednej spoločnej "zdieľanej" ploche. Zásady tohto typu opatrenia sú takmer totožné so zásadami obytnej zóny, podstatným rozdielom je, že všetky dopravné módy sú v tomto priestore rovnoprávne. Podstata zdieľaného priestoru teda nová nie je,</p>

<p>(švajčiarsky model dopravného značenia)</p>	<p>nové je použitie tohto princípu aj na silne zaťažených hlavných miestnych cestách s vyššími intenzitami dopravy.</p> <p>Základné charakteristiky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• max. dovolená rýchlosť jazdy je 20 alebo 30 km/h (výnimočne môže byť aj 10 km/h), parkovať je možné len na vyznačených miestach/plochách</li> <li>• kvalitné a atraktívne stavebné riešenie v jednej výškovej úrovni – podnecuje používateľa k zvýšenej pozornosti a priebežnej interakcii s ostatnými tak, aby nedošlo ku kolízii</li> <li>• všetci užívatelia sú rovnoprávni, v zóne je zachovaný dostatočný rozhľad, aby bol umožnený očný kontakt medzi užívateľmi</li> <li>• chodci môžu používať celú šírku komunikácie, svojvoľne však nemôžu obmedzovať premávku, hry detí na ceste nie sú dovolené</li> <li>• cyklisti môžu jazdiť vedľa seba</li> <li>• tolerancia, vzájomná ohľaduplnosť a predvídavosť každého užívateľa</li> </ul> <p>Zatiaľ nie je ukotvená v slovenskej legislatíve (v okolitých krajinách sa používa napr. v Rakúsku, Nemecku, Švajčiarsku, pripravuje sa tiež ukotvenie v legislatíve ČR).</p> <p><b>Prínosy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vyššia bezpečnosť vďaka nízkej rýchlosti všetkých účastníkov</li> <li>• zvýšenie kvality pobytu a bývania, dopravný priestor sa stáva životným priestorom s jednoduchými pešími vzťahmi</li> <li>• kompletná bezbariérovosť</li> <li>• posilnenie nemotorovej dopravy, pričom tranzit môže ostať zachovaný</li> <li>• podmienene aj skrátenie jazdných dôb motorovej dopravy (odpadá čakanie pred priechodmi pre chodcov a CSS – všetci sa pohybujú pomaly, ale plynule)</li> <li>• čiastočná eliminácia vizuálneho smogu od dopravného značenia (umiestnená je len značka o začiatku/konci zóny na vjazdoch)</li> </ul> <p><b>Vhodné použitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hustá zástavba so zmiešanou funkciou (bývanie, služby, obchody, škola, zariadenia sociálnej starostlivosti, uzly verejnej dopravy, ulice s úzkym profilom a pod.)</li> <li>• možné zriadiť aj na pomerne frekventovanej komunikácii (do 8-10 tis. voz/24 h)</li> <li>• intenzita chodcov by mala byť aspoň 150 osôb za 24 h na úsek dĺžky 100 m</li> <li>• celková dĺžka zóny by nemala presiahnuť 300 m (vodiči v dlhších úsekoch zrýchľujú)</li> </ul>
<p><b>Bicyklová cesta</b></p> 	<p><b>Charakteristika</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• cyklisti môžu cestu používať v celej šírke určenej pre ich smer jazdy</li> <li>• motorová doprava je podriadená cyklistickej doprave - jazda motorovým vozidlám je zakázaná, ak nie je dopravnou značkou určené inak – max. dovolená rýchlosť jazdy je 30 km/h, vozidlá nesmú ohroziť cyklistov</li> <li>• parkovanie dovolené len na vyznačených miestach</li> <li>• povolenie vjazdu verejnej dopravy je možné</li> </ul> <p><b>Prínosy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• výrazné zlepšenie podmienok pre cyklistov</li> <li>• upokojenie dopravy</li> <li>• zlepšenie estetickej a ekologickej úrovne priestoru</li> <li>• využitie existujúcej komunikácie, namiesto budovania novej, paralelnej</li> </ul> <p><b>Vhodné použitie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ulice, kde nie je žiaduce alebo možné budovať cyklotrasu, ale ich hlavnou funkciou je pohyb cyklistov, typicky ako súčasť základnej siete cyklotrás</li> <li>• vysoká intenzita bicyklov nie je nutná ako východiskový bod, ale zvolená trasa by mala mať rastový potenciál</li> <li>• zavedené na komunikáciách s nízkou intenzitou motorových vozidiel, max. 500/deň (na podobných miestach je často zbytočné budovať samostatnú cyklotrasu)</li> </ul>

	paralelnú k málo využívanej ceste, pokiaľ je možné takýmto spôsobom naznačiť prioritu cyklistov)
<b>Zníženie rýchlosti</b>	<b>Charakteristika</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maximálna dovolená rýchlosť jazdy v zmysle dopravného značenia</li> <li>• najjednoduchšia a zároveň najmenej efektívne vynúiteľná forma upokojovania dopravy</li> <li>• v prípade rýchlostí pod 30 km/h možno odporučiť aj podporenie obmedzenia stavebnými úpravami</li> </ul>
	<b>Prínosy</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšenie bezpečnosti premávky za predpokladu rešpektovanosti</li> </ul>
	<b>Vhodné použitie</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vhodné v lokalite, kde je nutné bodové zníženie rýchlosti zo špecifického dôvodu (blízkosť autobusovej zastávky, priechod pre chodcov alebo cyklistov, úzka vozovka, zvýšený pohyb nemotorových účastníkov apod.)</li> <li>• vhodné v lokalitách (intravilán i extravilán), kde je nutné viesť cyklistov v hlavnom dopravnom priestore v zmysle príslušných technických podmienok</li> <li>• nie je vhodné ako riešenie pre upokojenie celých štvrtí alebo ulíc, v takom prípade sa odporúča užitie zónových značiek</li> </ul>

**Stavebné prvky** používané ako nástroj upokojovania dopravy (tak v zónach upokojenej dopravy, ako aj mimo nich v prípade nutnosti): odsun jazdných pruhov, ostrovčeky, zúženia vozovky, šikany, stavebné spomaľovacie prahy, zdvihnuté povrchy križovatiek, vysunuté chodníkové plochy, dláždené povrchy, zmeny povrchov atď.

Návodne môžu na aplikáciu riešení upokojovania dopravy poslužiť nasledujúce slovenské i zahraničné dokumenty a publikácie (sú súčasťou príloh dokumentu):

- *TP 018: Zásady navrhovania prvkov upokojovania dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách (upokojovanie dopravy)* – dokument Ministerstva dopravy SR
- *Navrhování zón 30 (TP 218)* – dokument Ministerstva dopravy ČR
- *Navrhování obytných a pěších zón (TP 103)* – dokument Ministerstva dopravy ČR
- *Koncepční návrh implementace sdíleného prostoru (zóny setkávání)* – powerprint, Praha
- *Manuál veřejných priestorov* – dokument mesta Bratislava
- a i.

#### 3.4.4.3.3 Lokality s upokojenou dopravou

Koncepcia upokojenia dopravy navrhuje upokojovanie dopravy vo **všetkých sídlach jadrového územia**, a to tak na miestnych obslužných a nemotoristických cestách, ako aj na prietahoch ciest I., II. a III. triedy a zberných cestách. Na upokojenie prietahov významných ciest jednak na účely zvýšenia bezpečnosti a jednak na účely zníženia atraktivity tranzitnej trasy je nutné sa osobitne sústrediť najmä v sídlach Štrbské Pleso, Tatranská Polianka, Nový a Starý Smokovec, Tatranská Lomnica, Tatranská Kotlina, Ždiar, Podspády a Tatranská Javorina.

Navrhujú sa dopravne upokojiť **vybrané prietahy ciest** užitím nasledujúcich zásad:

- zberné cesty (funkčná skupina B):
  - zmena usporiadania a zmenšenie širok skladobných prvkov šírkového usporiadania,
  - rušenie dlhých priamych línií,
  - vkladanie ostrovčekov, deliacich pásov, vysunutých chodníkových a zelených plôch,

- úpravy na povrchu vozovky, zmeny povrchov pri požadovanej zmene rýchlostného režimu,
- používanie cestných prvkov,
- výsadba stromov a kríkov pre zvýšenie frekvencie periférnych vnemov,
- používanie dopravno-organizačných opatrení s preventívnymi účinkami,
- výhľadové aplikovanie zdieľaných zón (po ukotvení v legislatíve SR).

Podlž všetkých zberných ciest a prietahov ciest I., II. a III. triedy je nutné realizovať výstavbu chodníkov ako elementárny prvok bezpečnosti chodcov.

Podrobné zásady a nástroje upokojuvania dopravy v intravilánoch a na prietahoch významných ciest intravilánmi stanovujú technické podmienky *TP-018 Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách (upokojuvanie dopravy)*.

Navrhuje sa dopravne upokojiť všetky **obslužné a upokojené miestne cesty** užitím nasledujúcich zásad:

- **obslužné cesty (funkčná skupina C):**
  - Obslužné cesty s chodníkmi a parkovaním – zaviesť zónu 30
  - Obslužné cesty s chodníkmi bez parkovania – zaviesť zónu 30, v prípade nedostatočných širok obytnú zónu so stavebnou úpravou
  - Obslužné cesty bez chodníkov (s intenzitou do 500 voz/24 h) – zaviesť obytnú zónu
  - Školské zóny zaviesť v okolí základných a materských škôl
- **nemotoristické cesty (funkčná trieda D1):**
  - Obytné zóny: existujúce ponechať, rozšíriť, príp. zmeniť na pešie zóny, v odôvodnených prípadoch na zóny 30/20 (napr. ak obytná zóna nie je funkčná alebo je nevhodne umiestnená)
  - Pešie zóny: existujúce ponechať, rozšíriť či upraviť režim s ohľadom na potreby budúcich stavebných úprav
  - Lokálne obmedzenie rýchlosti: ponechať, zapojiť do zón 30/20

Ďalším významným dokumentom pre upokojuvanie dopravy, navrhovanie zón s upokojenou premávkou a najmä návodom pre používanie stavebných prvkov upokojenia dopravy môže byť manuál tvorby verejných priestranstiev a manuál povrchov.

Horeuvedené zásady možno aplikovať aj na **sídla vo vstupnom území** regiónu Vysoké Tatry.



### 3.4.5 Návrh koncepcie statickej dopravy

Koncepcia statickej dopravy v regióne Vysoké Tatry vychádza z problémov podrobne popísaných v analytickej časti. Najvypuklejší problém statickej dopravy v regióne sa prejavuje najmä v dňoch turistickej špičky a je ním vysoký dopyt po parkovacích kapacitách turistov a návštevníkov. Napriek tomu, že je parkovanie v Tatrách vnímané aj obyvateľmi aj turistami ako problematické a nedostatočne riešené, zvyčajne je dopyt po parkovacích miestach uspokojený za cenu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a klimatické podmienky a zhoršené možnosti parkovania obyvateľov sídel. Riešením býva parkovanie na miestach náležiacich k bydliskám rezidentov, na krajniciach širokých ciest, parkovacích plochách v extravilánoch alebo v súkromných objektoch a na súkromných pozemkoch v parkovaní pôsobiacich podnikateľských subjektov.

#### 3.4.5.1 Zásady návrhu novej parkovacej politiky

Návrh novej koncepcie statickej dopravy vychádza z niekoľkých zásad:

- systém manažmentu vjazdu automobilov do časti jadrového územia ležiacej v TANAP a systém multimodálnych prestupných terminálov verejnej dopravy v podhorí zníži individuálnu motorizovanú dochádzku jednodenných návštevníkov regiónu a tým aj dopyt po kapacitách parkovania – jednodenní návštevníci budú povinne parkovať na záchytných parkoviskách rovnomerne rozmiestnených po obvode územia s regulovaným vjazdom,
- systém manažmentu vjazdu bude disponovať funkcionalitou povinnej rezervácie parkovania nerezidentov, ktorá bude umožnená viacdenne ubytovaným hosťom s vyriešením parkovania pri objektoch ubytovania,
- nový systém dopravnej obslužnosti a parkovacej politiky musí byť podporený príslušnými telematickými systémami s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier podľa disponibilnej kapacity parkovania pri multimodálnych prestupných termináloch,
- pri príslušnej odstavnej infraštruktúre a pri staniciach a zastávkach verejnej dopravy vo vstupnom území sa vyhradia kapacity P+R a K+R v zmysle Štandardov kvality IDS Východ,
- do sfunkčnenia systému manažmentu vjazdu do regulovaného územia sa budú udržiavať existujúce parkovacie plochy na území národného parku s regulovaným vjazdom automobilov,
- po plnom sfunkčnení systému manažmentu vjazdu do regulovaného územia sa na parkoviskách mimo urbanizované priestory zachovajú iba rezervné parkovacie kapacity pre vybrané segmenty mobility (zásobovanie, ŤZP, záchranné zložky...)
- rezidentom sídel v území s regulovaným vjazdom automobilov bude povolený vjazd do územia bez obmedzení,
- v sídliskových okrskoch v bytovej zástavbe, kde obyvatelia nemajú zriadené parkovacie miesta na vlastných pozemkoch a dvoroch sa zavedie systém rezidenčného parkovania,
- všetky verejné parkoviská v jadrovom území mimo obce Ždiar, vrátane parkovísk pri lyžiarskych areáloch na Štrbskom Plese, Tatranskej Lomnici a v Tatranskej Javorine budú zaradené do rezervačného systému,
- v rámci nového uspokojovania potrieb statickej dopravy sa plošne zrevitalizujú plochy verejných priestranstiev v sídlach jadrového územia.

Pri plnej funkcii systému manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia a prenesení podstatnej časti dopravných výkonov na systém verejnej dopravy bude vhodné do budúca umožniť samosprávam stanovenie maximálneho počtu parkovacích miest pri ubytovacích zariadeniach. Podmienky a požiadavky na plnenie potrieb statickej dopravy bude vhodné upraviť v legislatíve a norme osobitne pre územia s vyšším záujmom ochrany prírody.

### 3.4.5.2 Fázy zavádzania koncepcie parkovania

#### 3.4.5.2.1 I. fáza – štart, zavedenie rezidenčného parkovania vo Vysokých Tatrách a na Štrbskom Plese

Bez ohľadu na postup ďalšieho rozvoja dopravného systému v jadrovom území je už dnes potrebné chrániť parkovacie kapacity miestnych obyvateľov pred neželanými návštevníkmi. V prvom kroku sa preto navrhuje zaviesť rezidenčné parkovanie v sídliskových okrskoch mesta Vysoké Tatry a na Štrbskom Plese, ktorého implementácia bude pozostávať z viacerých krokov:

- legislatívna a technická príprava rezidenčnej zóny
  - spracovanie dopravno-technickej a ekonomickej štúdie zavedenia parkovacej politiky v meste Vysoké Tatry a na Štrbskom Plese
  - spracovanie pasportu parkovacích kapacít v príslušnom území
- spracovanie detailných princípov parkovacej politiky, ktoré určia minimálne nasledovné:
  - rozsah zón regulovaného parkovania a stanovenie hraníc
  - stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov
  - druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite
  - časový režim regulácie
  - cenový režim regulácie
  - rozsah nárokov na zľavy
- spracovanie príslušných projektových dokumentácií pre regulované zóny
- posilnenie inštitucionálnych kapacít na príslušných dotknutých úradoch pre potreby administrácie parkovacej politiky
- fyzické zavedenie zóny regulovaného parkovania
- vynucovanie rešpektovanosti pravidiel – priebežný cieľ

#### 3.4.5.2.2 II. fáza – transformácia, zavedenie novej parkovacej politiky v jadrovom území

### **Riešenie parkovania v území s regulovaným vjazdom automobilov**

Zavedenie novej parkovacej politiky úzko súvisí s koncepciou nového riešenia ekologizácie dopravy v regióne Vysoké Tatry, ktoré celi na manažment vjazdu automobilov do častí jadrového územia v podobe zadržania individuálnej motorizovanej dopravy na záchytných parkoviskách pri multimodálnych prestupných termináloch v podhorí.

Tento koncept sa týka mesta Vysoké Tatry (mimo časti Tatranská Kotlina), Štrbského Plesa a Tatranskej Javoriny (mimo časti Podspády).

Praktickými predpokladmi systému sú:

- spracovanie podrobného právneho rozboru stretu všeobecného práva na užívanie verejných komunikácií so zámerom zavedenia režimu obmedzeného vjazdu
- detailné vyriešenie režimu povoleného vjazdu a rezervácie parkovania pre vybrané skupiny:
  - návštevy rezidentov, remeselníci, zdravotné opatrovníctvo apod.
  - vlastníci nehnuteľností
  - nájomníci nehnuteľností
  - zamestnanci
  - ubytovaní (s uhradenou daňou za ubytovanie)
- technické vyriešenie white-listu povolených vozidiel a možnosti jeho aktualizácie užívateľmi s povolením vjazdu tak, aby sa zabránilo zneužívaniu systému (možnosť registrácie určitého

počtu pevne definovaných vozidiel a jedného zamieňaného vozidla s umožnením vjazdu iba pre obmedzený počet apod.)

- režim na verejných parkoviskách, ktorých jedinou klientelou budú v novom systéme obyvatelia a vodiči s povoleným vjazdom
- zriadenie parkovísk P+R a K+R pri multimodálnych prestupných termináloch a odstavnej infraštruktúre
- zriadenie parkovísk P+R a K+R pri vybraných integrovaných dopravných uzloch a vybraných medziľahlých železničných a nácestných autobusových zastávk
- do plného spustenia systému multimodálnych prestupných terminálov so záchytnými parkoviskami bude potrebné naďalej udržiavať extravilánové parkoviská pri nástupoch na turistické trasy v prevádzkyschopnom móde za splnenia podmienok ochrany životného prostredia a pôdy pred negatívnymi vplyvmi od parkujúcich vozidiel
- po plnom sfunkčnení systému manažmentu vjazdu do regulovaného územia sa na parkoviskách mimo urbanizované priestory zachovávajú iba rezervné parkovacie kapacity pre vybrané segmenty mobility (zásobovanie, ŽZP, záchranné zložky...)
- v oblasti Tatranskej Javoriny sa navrhuje výstavba ekologického parkoviska vrátane zachycovačov ropných látok a vybavenia pre nabíjanie elektromobilov v lokalite lyžiarskeho strediska.

Systém manažmentu vjazdu automobilov je v detaile popísaný v kapitole 3.3.1.1.

### **Riešenie parkovania v území bez regulovaného vjazdu automobilov**

#### ***Tatranská Kotlina***

V Tatranskej Kotline bude prebiehať spolu s realizáciou zavádzania novej parkovacej politiky v území so zregulovaným vjazdom. So vznikom multimodálneho prestupného terminálu v Tatranskej Kotline sa navrhuje aj vytvorenie kapacitného P+R parkoviska, ktoré bude okrem návštevníkov jadrového územia dostupné aj pre návštevníkov Tatranskej Kotliny, hoci vjazd automobilov do Tatranskej Kotliny nebude regulovaný. Tieto kapacity otvoria príležitosť pre revitalizáciu verejného priestoru a výraznú redukciu parkovacích kapacít v samotnom urbanizovanom území Tatranskej Kotliny, ktorá je schválenou kúpeľnou lokalitou.

U zachovaných parkovísk, pre ktoré sa nenájde lepšie využitie, sa navrhuje ekologizácia formou stavebných úprav, inštalácia zachycovačov ropných látok, vybavenie pre nabíjanie elektromobilov apod.

#### ***Ždiar***

V Ždiari existuje zámer výstavby parkovacieho domu v Bachledovej doline, ktorý vyrieši parkovanie návštevníkov lyžiarskych stredísk a atrakcií v okolí hrebeňa Spišskej Magury. Tento zámer navrhuje PUM RVT zrealizovať. Súčasťou výhľadovo môže byť zaradenie do rezervačného systému pri prípadnom budúcom zámere uzávery Bachledovej doliny pre jednodňových návštevníkov bez rezervácie parkovania.

U zvyšných existujúcich parkovísk, ktoré sa v Ždiari nachádzajú, sa navrhuje ekologizácia formou stavebných úprav, inštalácia zachycovačov ropných látok, vybavenie pre nabíjanie elektromobilov apod.

### 3.4.6 Návrh koncepcie leteckej dopravy

Leteckú dopravu je potrebné riešiť nielen v kontexte regiónu Vysoké Tatry, ale tiež v kontexte Prešovského kraja a celej potenciálnej spádovej oblasti letiska Poprad-Tatry. Pre región Vysoké Tatry otvára letecká doprava nové možnosti v ponuke produktov cestovného ruchu predovšetkým pre zahraničnú klientelu. Aby sa letisko Poprad-Tatry aktívnejšie zapojilo do života regiónu Vysoké Tatry (a Prešovského kraja), bude potrebné nájsť vhodný biznis model letiska a model spolupráce Prešovského kraja s letiskom pre lepšie využitie a podporu cestovného ruchu. Odporúča sa podporovať produkty cestovného ruchu pre Vysoké Tatry, ktoré budú kombinovať cestu lietadlom, verejnú dopravu a zdieľanú dopravu.

Nevyhnutným predpokladom ďalšieho rozvoja je investícia do modernizácie infraštruktúry a jej následná údržba pre udržanie v prevádzkyschopnom stave, keďže letisko je súčasťou súhrnnej siete infraštruktúry TEN-T. Investície do infraštruktúry je potrebné smerovať najmä do opravy vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je na hrane životnosti a tiež do aktualizácie súvisiacich technologických zariadení potrebných pre bezpečnú prevádzku.

Ďalšou úlohou je zlepšenie dosiahnuteľnosti letiska Poprad-Tatry verejnou dopravou, pokiaľ táto potreba nastane v súvislosti s jeho ďalším rozvojom. Navrhuje sa koncept, ktorý letisko napojí verejnou dopravou na okolité regionálne centrá a na mesto Prešov, ako centrum kraja. Výhľadovo sa s rozvojom letiska navrhuje:

- zriadenie linky MHD medzi letiskom a autobusovou a železničnou stanicou mesta Poprad,
- zriadenie autobusovej linky medzi letiskom a Starým Smokovcom,
- trasovanie vybraných spojov autobusových liniek Liptovský Mikuláš – Poprad cez letisko a Poprad-Veľkú k integrovanému terminálu v Poprade.

Letisko Poprad-Tatry zapojené do života mesta Poprad a regiónu Vysoké Tatry je potrebné vhodne napojiť tiež na infraštruktúru nemotorovej dopravy, či už pre dopravu zamestnancov, alebo pre potreby turistov a užívateľov na letisku sústredených služieb tak, aby získali bezpečnú infraštruktúru, ktorou sa k letisku vedia dopraviť i bez auta a verejnej dopravy. Toto odporúčanie zohľadňujú aj návrhy fyzickej infraštruktúry pre nemotorovú dopravu.

### 3.4.7 Návrh koncepcie nákladnej a kombinovanej dopravy

Koncepcia nákladnej a kombinovanej dopravy nie je región Vysoké Tatry a jeho jadrové územie natoľko významná téma, keďže všetka nákladná doprava tu súvisí s dopravnou obsluhou a zásobovaním prevádzok a služieb v sídlach. Tranzitná nákladná doprava má prejazd jadrovým územím prakticky zakázaný – v meste Vysoké Tatry a na Štrbskom Plese platí zákaz nad 3,5 t, po ceste I/66 cez Ždiar a Tatranskú Javorinu platí zákaz nad 7,5 t. Navyše po niektorých cestách je povolená iba nákladná doprava zásobujúca konkrétne obce. Do budúca nie je zámer tento stav meniť vzhľadom na chránené územie Tatranského národného parku a blízkeho Pieninského národného parku a ich ochranné pásma.

Všetka nákladná doprava sa v jadrovom území realizuje po cestách, nákladná doprava po železnici sa takmer neprevádzkuje a ani v tomto ohľade sa nepripravujú žiadne zmeny.

Za formu nákladnej dopravy je možné považovať aj služby súvisiace so životom jednotlivých sídel v území, pričom tu ide najmä o vývoz odpadu, upratovanie ciest a chodníkov ťažkými mechanizmami či zimnú údržbu, ktoré možno zhrnúť pod pojem citylogistika. Možno tu zahrnúť tiež logistické a dopravné opatrenia s cieľom zníženia intenzity nákladnej dopravy v stiesnených priestoroch miest, zachovania trvalej udržateľnosti a ochrany životného prostredia.

Ako najvýznamnejšie problémy boli v analytickej časti identifikované najmä využívanie málo ekologických vozidiel pre dopravnú a technickú obsluhu územia, slabá vynútiteľnosť obmedzenia jazdy cestnej nákladnej dopravy okrem dopravnej obsluhy, a neexistujúci manažment logistiky zásobovania subjektov cestovného ruchu a služieb.

Koncepcia na uvedené problémy reaguje niekoľkými návrhmi a odporúčaniami:

#### **1. Ekologizácia parku obsluhujúcich vozidiel**

Urýchliť ekologizáciu vozidiel používaných pre technickú obsluhu obcí a jednotlivých mestských častí mesta Vysoké Tatry, ako sú vozidlá pre zvoz pevného komunálneho odpadu, údržbu a zimnú údržbu ciest a chodníkov pre peších v intraviláne a ďalšie. Bude potrebné nájsť vhodnú finančnú podporu pre realizáciu a následne postupne obstaráť vozidlá.

#### **2. Zavedenie telematického systému pre sledovanie jász nákladných vozidiel so zákazom vjazdu do mesta Vysoké Tatry a na Štrbské Pleso**

V rámci navrhovaného telematického systému SÚC PSK vytvorí sekciu pre automatické sledovanie jász vozidiel nad 3,5 tony – systém porovná, či také vozidlo má povolený vjazd (dopravná obsluha) alebo nie. Ak nie, bude majiteľ vozidla vyzvaný, aby dokázal, že vošiel oprávnene, v opačnom prípade bude sankcionovaný. Systém musí byť prepojený so systémom manažmentu vjazdu do jadrového územia. Súčasťou aplikácie takého systému do praxe môže byť tiež sprísnenie emisných noriem pre vjazd nákladných vozidiel s vytvorením nízkoemisnej alebo bezemisnej zóny.

#### **3. Riešenie citylogistiky v jadrovom území**

Nová citylogistika bude vyžadovať komplexné riešenie zásobovania a služieb, ktorého dôsledkom bude optimálne zníženie počtu jász vozidiel do územia i v samotnom území. Detailné možnosti takých riešení bude potrebné preveriť samostatnou dopravnou-technickou štúdiou.



### 3.4.8 Návrh koncepcie inteligentných dopravných systémov a služieb

Inteligentné dopravné systémy postavené na telematike sa stávajú neodmysliteľnou súčasťou moderného a novým okolnostiam a výzvam sa prispôsobujúceho dopravného systému. V regióne Vysoké Tatry a v Prešovskom kraji sú tieto systémy prakticky v zárodku, pričom disponujú obrovským potenciálom zefektívnenia riadenia dopravy a obslužnosti územia, zefektívnenia cestného hospodárstva, zlepšenia parametrov vplyvu dopravy na životné prostredie, zefektívnenia logistiky údržby a zásobovania či prevádzky verejnej dopravy.

Navrhuje sa vytvoriť jednotný systém **manažmentu cestného hospodárstva** pre SÚC PSK a ďalších správcov. Pre región Vysoké Tatry sú v kontexte návrhov koncepcií rozvoja ostatných dopravných módov (popisujú kapitoly vyššie) dôležité nasledujúce funkcionality:

- automatický dohľad nad dodržiavaním povoleného vjazdu pre osobné vozidlá (systém rozpoznávania EČV a porovnávanie s databázou povolených vjazdov),
- automatický dohľad nad dodržiavaním zákazu vjazdu nákladných vozidiel (cestné váhy spolu s identifikáciou EČV a porovnávanie s databázou povolených vjazdov),
- informácia o disponibilných kapacitách parkovísk pri multimodálnych prestupných termináloch a malých prestupných termináloch (telematické dopravné značenie),
- rezervácia parkovacích miest pre individuálnych návštevníkov.

Pokiaľ ide o **systémy pre verejnú dopravu a služby**, systémy musia byť schopné:

- informovať cestujúcich o aktuálnej prevádzke a prípadných obmedzeniach vo verejnej doprave v prepojení s prevádzkou multimodálnych prestupných terminálov,
- poskytnúť cestujúcim užívateľsky priateľské prostredie pre úhradu cestovného rôznymi spôsobmi (mobilná aplikácia, automaty, platba vo vozidlách),
- pokryť prevádzku zdieľaných systémov mikromobility a jej prípadného prepojenia so službami verejnej dopravy.

### 3.5 Scenáre budúceho rozvoja mobility

Dopravný model bol vytvorený v I. etape – analytickej časti Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry a v II. etape – návrhovej časti je ďalej rozšírený a slúži na testovanie a vyhodnotenie vplyvu navrhovaných opatrení.

#### 3.5.1 Varianty zaťaženia

Dopravný model obsahuje tri varianty z hľadiska zaťaženia:

1. Bežný pracovný deň mimo turistickej sezóny (0)
2. Letná turistická sezóna (LS)
3. Zimná turistická sezóna (WT)

Scenáre turistickej špičky sa vyznačujú zvýšeným dopytom vo Vysokých Tatrách. V letnej sezóne je zvýšený dopyt na celom území, zatiaľ čo v zime sa sústreďuje do stredísk ponúkajúcich zimné športy.

V horizonte roku 2022 sú objemy cestovného ruchu v jednotlivých variantoch nasledovné:

**Tabuľka 6 Počet ciest za 24 hodín pre jednotlivé varianty zaťaženia**

mód	variant		
	0	LS	ZS
IAD	46 939	55 004	54 062
VHD	9 166	11 145	10 967

#### 3.5.2 Návrhové scenáre

Dopravný model pracuje s návrhovým horizontom 2030, v ktorom sa testujú opatrenia a zoskupujú sa do nasledujúcich návrhových scenárov:

1. BAU (nulový scenár)
2. DO\_ALL bez dopravných obmedzení v jadrovej oblasti
3. DO\_ALL s dopravnými obmedzeniami v jadrovej oblasti

Vývoj prognostickej matice pre rok 2030 je opísaný v kapitole 3.5.3.

##### 3.5.2.1 BAU

Scenár BAU (business as usual) predstavuje situáciu, keď sa v rámci PUM RVT nerealizujú žiadne opatrenia, ale realizujú sa štruktúry a opatrenia navrhnuté v iných dokumentoch nezávisle od PUM RVT.

Scenár BAU zahŕňa tieto opatrenia:

- I/66 obchvat Veľká Lomnica a obchvat Huncovce
- I/66 Kežmarok obchvat
- Zmeny vo verejnej doprave podľa PDO PSK

##### 3.5.2.2 DO\_ALL

Scenár DO\_ALL rozširuje BAU o opatrenia navrhnuté v PUM RVT. Okrem opatrení a štruktúr zahrnutých v scenári BAU zahŕňa tieto opatrenia:

- I/66 Ždiar obchvat
- II/537 obchvat Starého Smokovca

- uzavretie časti jadrového územia pre tranzitnú dopravu
- balík zmien vo verejnej doprave navrhovaný v PUM RVT

### 3.5.3 Prognóza dopravy

Pre obce v jadrovom území sa na základe údajov z územných plánov a informácií získaných priamo od obcí prostredníctvom dotazníkov vypracovala prognóza počtu obyvateľov a ďalších charakteristík, ktoré sú z hľadiska modelu dopravnými intenzitami. Pre obce mimo jadrového územia boli použité prognostické koeficienty rastu pre Prešovský kraj prevzaté z TP 07/2013 Prognóza výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2030.

**Tabuľka 7**      **Koeficienty rastu dopravy medzi rokmi 2022 a 2030**

cesta	rok	2022	2030
D1	OA	1	1,175
	NA	1	1,155
I. trieda	OA	1	1,131
	NA	1	1,126
II. trieda	OA	1	1,108
	NA	1	1,101
III. trieda	OA	1	1,089
	NA	1	1,090

### 3.6 Administratívne kapacity a finančná udržateľnosť systému

Postupné zavádzanie opatrení pre udržateľnú mobilitu v regióne Vysoké Tatry tak, ako sú navrhnuté v Návrhovej časti PUM RVT si vyžiada posilnenie administratívnych kapacít pre riešenie rôznych novovzniknutých úloh:

- prevádzka a obsluha systému manažmentu dopravy,
- dohľad nad fungovaním verejnej dopravy,
- riešenie statickej dopravy a odstavných parkovísk,
- riešenie regulovania prístupu na jednotlivých turistických nástupných bodoch (rezervácie vstupu a parkovania),
- organizácia nákladnej dopravy a citylogistiky,
- dohľad nad zavádzaním navrhnutých opatrení a ich koordinácia v celom regióne,
- dohľad nad dodržiavaním finančných tokov.

Založením a prevádzkou systému, ktorého cieľom je udržateľná mobilita v regióne Vysoké Tatry sa s ohľadom na rozsah systému a významnosť územia musí zaoberať samostatná na tento účel Prešovským krajom založená **regionálna entita**, ktorá bude dohliadať na implementáciu opatrení navrhnutých v PUM RVT, koordinovať zainteresované subjekty a niesť niektoré navrhnuté opatrenia s praktickými dopadmi naprieč dopravnými módmi a oblasťami.

**Regionálna entita** bude koordinovať zložky podieľajúce sa na správe a fungovaní jadrového územia a v ňom prevádzkovaných aktivít, predovšetkým:

- samosprávy
- Správa TANAP
- IDS Východ
- SÚC PSK
- príslušné organizácie cestovného ruchu
- zdravotnícke zariadenia, asociácia kúpeľov a ubytovatelia

Finančné zabezpečenie nového systému obslužnosti jadrového územia bude náročnejšie, ako bežná prevádzka systémov verejnej dopravy pre obsluhu iných území, a to predovšetkým kvôli zvýšeným nárokom na dopravné výkony verejnej dopravy, ktorá prevezme podstatnú časť dopravných výkonov v regióne v súčasnosti zabezpečených individuálnou automobilovou dopravou a kvôli tlakom na ekologickú obslužnosť územia. Pri financovaní sa preto očakáva väčšia ingerencia samosprávneho kraja a štátu, ktoré sa budú podieľať na financovaní vyššieho štandardu obslužnosti územia.

Systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia spolu so systémom rezervácie parkovacích miest bude vyžadovať prevádzkyschopný systém dohľadu nad ich dodržiavaním. Do tohto systému budú zahrnutí taktiež poskytovatelia ubytovacích a ďalších služieb. Fungovanie **regionálnej entity** predpokladá vybudovanie technického zázemia a vybavenie pracoviska zodpovedajúcimi pracovníkmi. V súvislosti s tým treba riešiť nábor dostatočného počtu kvalifikovaných pracovníkov.

Pre finančnú udržateľnosť systému bude kľúčové financovanie:

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| • ubytovacích služieb             | príjem poskytovateľa ubytovacej služby                 |
| • dane z ubytovania               | príjem príslušnej obecnej samosprávy                   |
| • rezervačného systému parkovania | príjem regionálnej entity                              |
| • príspevku na verejnú dopravu    | príjem regionálnej entity, organizátora IDS a dopravcu |

Do jadrového územia dochádzajúcim viacdenným návštevníkom ubytovaným v jadrovom území sa spolufinancovanie týchto prvkov systému premietne do výslednej ceny ubytovania, v rámci ktorej im okrem služby ubytovania bude automaticky poskytnutý systémový cestovný lístok na verejnú dopravu, ktorú budú môcť využívať neobmedzene počas celého pobytu. Príspevok na prevádzku nadštandardnej služby verejnej dopravy bude zahrnutý v cene ubytovania povinne a jeho cieľom bude motivácia návštevníkov nechať svoje auto počas pobytu zaparkované na rezervovanom parkovacom mieste pri ubytovaní a na cesty po regióne využívať ekologickú verejnú dopravu.

Ostatným dochádzajúcim s povoleným vjazdom do jadrového územia, ktorí nevyužijú ubytovacie služby sa spolufinancovanie prvkov premietne predovšetkým v cene úhrady za parkovanie, z ktorého by sa bez ohľadu na poskytovateľa služby parkovania (obecné aj súkromné parkoviská) úhrady vzhľadom na povinné zaradenie všetkých parkovacích miest do rezervačného systému mal určitý percentuálny podiel odvádzať ako príjem regionálnej entity spravujúcej daný rezervačný systém.

Povinnosťou jednodenných návštevníkov s obmedzeným vjazdom do jadrového územia bude pri cestách do jadrového územia odstavenie vozidla pri prestupných termináloch a na záchytných parkoviskách v podhorí. Poskytnutie služby parkovania a sieťového cestovného lístka na verejnú dopravu v jadrovom území musí byť pre čo najvyššiu mieru užívateľského pohodlia riešené jednou úhradou, za ktorú bude poskytnutý komplexný balík služieb. Takto získané príjmy sa budú deliť medzi kraj, regionálnu entitu, organizátora IDS a dopravcov, samosprávy a národný park, a to podľa rozdeľovacieho vzorca. Tento vzorec vzíde z príslušnej štúdie finančnej udržateľnosti systému a do značnej miery bude tiež politickou otázkou.

**Regionálna entita** bude riadiť, prevádzkovať a vykonávať dohľad v týchto oblastiach:

- systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia
- odstavne parkoviská a parkoviská pri prístupoch k turisticky atraktívnym lokalitám
- povinný systém rezervácie parkovania v jadrovom území
- statickú dopravu v sídlach v spoluprácu so samosprávami
- organizovanie nákladnej dopravy a citylogistiky v spolupráci so samosprávami

Jednotlivé súčasti takto navrhnutého systému predpokladajú vytvorenie a sprevádzkovanie telematických systémov. Telematický systém manažmentu cestnej dopravy v PSK by mala zriadiť a prevádzkovať Správa a údržba ciest PSK. Preto bude nutné túto organizáciu posilniť príslušnými pracovníkmi. Systém budú využívať aj ďalšie subjekty, ktoré budú so SÚC PSK úzko spolupracovať. Predpokladá sa spolupráca so systémom manažmentu cestnej dopravy pri prevádzke rezervačného systému parkovania (napríklad poskytovanie informácií o obsadenosti parkovísk v reálnom čase) a tiež spolupráca so systémom organizovania nákladnej dopravy a citylogistiky.

Verejnú dopravu a najmä dodržiavanie nadväzností musí riešiť dispečing IDS Východ. S ohľadom na špecifiká regiónu (ktoré sa odrážajú aj v prístupe IDS Východ) treba zvážiť zriadenie špeciálneho pracoviska v regióne, a to nielen ako informačného centra.

Dohľad nad implementáciou PUM RVT musí mať jednoznačne PSK. Metodika SUMP 2.0 podľa ktorej sa plán udržateľnej mobility regiónu Vysokých Tatier spracúva odporúča k tomu zriadiť riadiacu skupinu, návrh je opísaný v kapitole 5.1.3 správy I. etapy PUM RVT. Pre tento riadiaci orgán by možno bolo vhodné zvážiť zriadenie malého servisného pracoviska PSK priamo v regióne, ktoré môže byť súčasťou **regionálnej entity**.



### 3.7 Opatrenia

Z analýz, navrhnutých cieľov a návrhov jednotlivých segmentov dopravného systému sú sformulované opatrenia.

#### 3.7.1 Opatrenia v oblasti ochrany prírody a klimatických podmienok

OP 1 OPK		Nový koncept dopravnej dostupnosti jadrového územia regiónu Vysoké Tatry
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na úplne nový systém dopravnej obsluhy jadrového územia regiónu Vysoké Tatry, ktorého cieľom je v prvej etape predovšetkým v turistickej sezóne znížiť zaťaženie územia cieľovou a zdrojovou dopravou generovanou jednodňovou návštevnosťou realizovanou prostredníctvom individuálnej automobilovej dopravy. Cieľom opatrenia je synergiou s opatreniami v ostatných oblastiach, najmä vo verejnej doprave, parkovaní, nemotorovej doprave a nákladnej a kombinovanej doprave dosiahnuť skvalitnenie pobytu návštevníkov prírodne bohatého územia ponukou vhodných alternatív k IAD, zlepšením prostredia sídel, odľahčením územia od nadbytočných emisií z dopravy a skvalitnením podmienok pre ochranu klimatických podmienok vhodných na liečenie.</p> <p>V horizonte do roku 2025 sa navrhuje spracovať detailnú dopravnú štúdiu, ktorá podrobne navrhne technické aspekty pre fungovanie nového systému dopravnej dostupnosti s jeho vplyvom na všetky dopravné módy a logistiku obsluhy územia.</p> <p>V horizonte do roku 2030 sa navrhuje obstaranie príslušného technického vybavenia (podrobnejšie stanoví dopravná štúdiá) pre možnosť postupnej implementácie nového systému dopravnej dostupnosti.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 OPK 1	Spracovanie právneho rozboru stretu všeobecného práva na užívanie verejných komunikácií so zámerom zavedenia režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia	
<b>Časový horizont:</b>		2024
OP 1 OPK 2	Spracovanie dopravno-technickej štúdie pre zavedenie režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia	
<b>Časový horizont:</b>		2025
OP 1 OPK 3	Nový systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia	
OP 1 OPK 4	Bodová infraštruktúra pre systém manažmentu vjazdu do jadrového územia (súvis s opatreniami OP IVD)	
OP 1 OPK 5	Parkovacia politika v jadrovom území (opatrenia OP SD)	
OP 1 OPK 6	Nový systém manažmentu logistiky zásobovania prevádzok (opatrenie OP 2 NAD)	
<b>Časový horizont:</b>		2030

### 3.7.2 Opatrenia v oblasti verejného priestoru

OP 1 VP		Rozvoj verejných priestranstiev
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na vytvorenie metodiky zaoberajúcej sa koncepciou rozvoja verejných priestorov v kontexte ich revitalizácie ako systému prepojených a súvisiacich plôch a zelených koridorov a systému plôch bez bariér pre zraniteľné skupiny dopravných používateľov, ktorej cieľom bude systematický prístup samospráv v regióne k rozvoju verejných priestorov za účelom ich debarierizácie a vytvorenia ich jednotného, funkčného, vizuálne nerušivého charakteru.</p> <p>Na tento účel podporí kraj samosprávy v regióne vo vytvorení koncepcných dokumentov pre rozvoj verejných priestorov a ich podporných dokumentov. Medzi koncepcné dokumenty patrí najmä manuál tvorby verejných priestranstiev, ktorého súčasťou môžu byť rozširujúce dokumenty</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• manuál skladobných prvkov a povrchov</li> <li>• manuál mobiliáru a zelene</li> <li>• manuál opráv chodníkov a ciest</li> <li>• štandard zastávok a staníc (špecifikácia Štandardu kvality IDS Východ pre región Vysoké Tatry)</li> <li>• manuál reklamy vo verejnom priestore</li> <li>• atď.</li> </ul> <p>Dôležitou súčasťou aplikácie týchto zásad v praxi je definovanie programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev s nastavením mílnikov a časových horizontov a jeho následná priebežná implementácia v praxi.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 VP 1	Spracovanie manuálu verejných priestranstiev a rozširujúcich dokumentov	
OP 1 VP 2	Formulácia programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev	
<b>Časový horizont:</b>		2025
OP 1 VP 3	Implementácia programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev	
OP 1 VP 4	Odstraňovanie bariér na prirodzených trasách chodcov a cyklistov (závary, prekážky)	
OP 1 VP 5	Budovanie infraštruktúry pre nemotorových účastníkov (pešie a obytné zóny, cyklistické komunikácie, chodníky apod.)	
<b>Časový horizont:</b>		priebežne

### 3.7.3 Opatrenia v oblasti infraštruktúry verejnej dopravy

OP 1 IVD	Úpravy a modernizácie existujúcich železničných tratí pre skrátenie jazdných dôb a zvýšenie prepravných kapacít
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Opatrenie cieľi na úpravy infraštruktúry železničných tratí pre možnosť skvalitnenia organizácie dopravy na železnici, zvýšenia prepravnej rýchlosti, zvýšenia priepustnosti tratí v prospech kvalitnejšej dopravnej obsluhy, zavedenia systémových časov a skrátenia jazdných dôb.</p> <p><b>Železničné trate v širšom kontexte a v podhorí</b></p> <p>Na železničných tratiach 180 a 185 je potrebné dosiahnuť systémové časy pre prestupy z diaľkových rýchlikov v Poprade a Štrbe skrátením jazdných dôb diaľkových vlakov, odstránením pomalých jzd a ďalších rýchlostných obmedzení, zlepšenou organizáciou dopravy a stavebným usporiadaním staničných nástupišť pre urýchlenie nástupu a výstupu veľkých frekvencií cestujúcich.</p> <p><b>Železničné trate v regióne Vysoké Tatry</b></p> <p>Vhodným riešením sa ukazuje popri trati rozchodu 1435 mm Studený Potok – Tatranská Lomnica vybudovať novú elektrifikovanú trať rozchodu 1000 mm a včleniť ju do systému TEŽ (možnosť premávky bez prestupu zo Studeného Potoka do Starého Smokovca, prípadne na Štrbské Pleso).</p> <p>V súvislosti so zlepšením organizácie dopravy na trati TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec/Poprad – Tatranská Lomnica je potrebné umožnenie polhodinového (výhľadovo štvrt hodinového) taktu vlakov medzi Štrbským Plesom a Popradom a polhodinového taktu medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou. V zmysle toho je nutné vybudovať nové, resp. obnoviť pôvodné výhybne pre umožnenie križovania vlakov.</p> <p>Pre ďalšie zvýšenie kapacity TEŽ aj zvýšenie rýchlosti premávky vlakov medzi Štrbským Plesom, Starým Smokovcom a Popradom sa navrhuje spracovať štúdiu realizovateľnosti, ktorá posúdi viaceré varianty zvýšenia parametrov tejto trate, aj prínosov a dopadov jednotlivých variantných riešení. Štúdia by mala posúdiť zhruba tieto varianty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nerobiť nič;</li> <li>• Úpravy v existujúcej trase TEŽ (výhybne, skvalitnenie trate);</li> <li>• Na niektorých miestach napriamť trať výstavbou estakád a prípadne aj niektoré úseky navrhnuť ako dvojkoľajné;</li> </ul> <p>Štúdia by mala brať do úvahy aj zábery na prípravu odbočky trate k letisku Poprad-Tatry.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
<b>Aktivity</b>	
OP 1 IVD 1	Úpravy trate č. 185 Poprad – Spišská Belá pre premávku v ½-hod. takte (rýchle križovanie v Matejovciach pri Poprade, Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej)
OP 1 IVD 2	Odstránenie rýchlostných obmedzení na trati č. 185 v úseku Poprad-Tatry – Podolíneec
OP 1 IVD 3	Štúdia uskutočniteľnosti zvýšenia kapacity a rýchlosti na trati Poprad-Tatry – Štrbské Pleso
<b>Časový horizont:</b>	
	2030
OP 1 IVD 4	Vybudovanie elektrifikovanej duálnej trate Studený Potok – Tatranská Lomnica v parametroch umožňujúcich ½-hod. takt vlakov a jej začlenenie do systému TEŽ
OP 1 IVD 5	Výstavba výhybne v priestore Tatranskej Lesnej pre umožnenie ½-hod. taktu vlakov na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica
OP 1 IVD 6	Zriadenie nástupišťa pre druhý ozubnicový vlak na Štrbskom Plese pre rýchle križovanie a skrátenie jazdnej doby pre umožnenie ½-hod. taktu vlakov na trati Tatranská Štrba – Štrbské Pleso
OP 1 IVD 7	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 2 minúty v úseku Danielov Dom – Vyšné Hágy
OP 1 IVD 8	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 2 minúty v úseku Vyšné Hágy – výhybňa Štôla
OP 1 IVD 9	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Starý Smokovec – Pod Lesom
OP 1 IVD 10	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Pod Lesom – Veľký Slavkov
OP 1 IVD 11	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Veľký Slavkov – Poprad-Tatry

OP 1 IVD 12	Skapacitnenie železničných nástupíšť v horských integrovaných dopravných uzloch Starý Smokovec a Tatranská Lomnica
OP 1 IVD 13	Úpravy trate Poprad-Tatry – Štrbské Pleso pre umožnenie ¼-hod. taktu na základe výsledkov štúdie uskutočniteľnosti
<b>Časový horizont:</b>	2040

OP 2 IVD		Nové úseky železničných tratí
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>V súvislosti s novým konceptom dopravnej obslužnosti, ale tiež so skvalitnením dostupnosti východnej časti jadrového územia k centráram Tatranská Lomnica a Starý Smokovec sa navrhujú predĺženia tratí TEŽ, prípadne vybudovania nových odbočných vetiev pre napojenie súvisiacej infraštruktúry verejnej dopravy.</p> <p>Pre nové železničné trate (prípadne ich predĺženia) na sieti TEŽ musia byť spracované príslušné <b>štúdie uskutočniteľnosti</b> a ďalšie posúdenia, ktoré poskytnú odpovede predovšetkým na otázky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podrobného zásahu trasy budúcej trate do krajiny v rámci chránených území</li> <li>• prínosu oproti doterajším riešeniam (stavu bez projektu) v podobe uskutočňovania dopravných služieb po Ceste slobody</li> <li>• hospodárnosti stavby</li> </ul> <p>Pokiaľ štúdie uskutočniteľnosti a ďalšie nevyhnutné posúdenia odôvodnia výstavbu tej-ktorej trate, pre jej realizáciu bude nutné:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pripraviť a schváliť príslušné zmeny dotknutých územných plánov,</li> <li>• spracovať projektovú dokumentáciu pre uskutočnenie stavby,</li> <li>• vybudovať a sprevádzkovať nový úsek trate.</li> </ul> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 2 IVD 1	Štúdia uskutočniteľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny	
OP 2 IVD 2	Štúdia uskutočniteľnosti novej trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Kežmarku	
OP 2 IVD 3	Štúdia uskutočniteľnosti napojenia letiska Poprad-Tatry na systém TEŽ	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 2 IVD 4	Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny pre prevádzku vlakov v ½-hod. takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	
<b>Časový horizont:</b>		2040
OP 2 IVD 5	Nová trať TEŽ z Tatranskej Lomnice do Kežmarku pre prevádzku vlakov v 1-hod. (výhľadovo ½-hod.) takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	
OP 2 IVD 6	Nové napojenie medzinárodného mobility hubu pri letisku Poprad-Tatry na sieť TEŽ s možnosťou prevádzky vlakov v ½-hod. takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	
<b>Časový horizont:</b>		2050

OP 3 IVD		Výstavba a zriadenie nových železničných zastávok
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Nové železničné zastávky na existujúcich tratiach zlepšia dostupnosť železničnej dopravy najmä pre obyvateľov a návštevníkov obce Veľká Lomnica a mesta Spišská Belá, ktoré predstavujú významné podhorské centrá a v ktorých dnes nie sú zastávky situované vhodným spôsobom. Nové zastávky sú zároveň nevyhnutným predpokladom fungovania nového systému obslužnosti jadrového územia regiónu Vysoké Tatry, v rámci ktorého sa má lokalita Eurocamp stať miestom pre nový multimodálny prestupný terminál pre Vysoké Tatry.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		

OP 3 IVD 1	Vybudovanie novej železničnej zastávky pri obci Veľká Lomnica na úseku trate Studený Potok – Tatranská Lomnica v blízkosti zástavby v obci
OP 3 IVD 2	Vybudovanie novej (obnovenie pôvodnej) železničnej zastávky Spišská Belá horné nádražie
OP 3 IVD 3	Vybudovanie novej železničnej zastávky pri budúcom multimodálnom prestupnom termináli Eurocamp na trati č. 185
<b>Časový horizont:</b>	2030

OP 4 IVD	Multimodálne prestupné terminály pre jadrové územie
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Opatrenie cieľi na redukciiu motorizovanej dennej individuálnej návštevnosti jadrového územia realizovanej individuálnou automobilovou dopravou. V súlade s cieľom odľahčenia záťaže dopravného systému v jadrovej časti regiónu je potrebné vo vstupnom území najmä v nadväznosti z jednej strany na infraštruktúru diaľnic a ciest a z druhej strany v nadväznosti na infraštruktúru železníc a regionálnej autobusovej dopravy budovať multimodálne terminály so záchytnými parkoviskami predovšetkým pre jednodenných návštevníkov, ale taktiež pre dlhodobo ubytovaných hostí s adekvátnym ekologickým servisom pre dosiahnutie cieľov v jadrovom území. Multimodálne terminály musia byť napojené na bezpečnú a kvalitnú infraštruktúru pre nemotorizovaných účastníkov – chodcov a cyklistov. Súčasťou prístupových ciest by mali byť chodníky, cyklistické cestičky alebo aspoň spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov. Odporúča sa tiež nadväznosť na rozptyľové cyklotrasy smerom do jadrového územia.</p> <p>Zriadením multimodálnych terminálov v mieste existujúcich alebo do budúca novo vytvorených zastávok a staníc verejnej dopravy, súčasťou ktorých budú parkoviská alebo parkovacie domy typu P+R spolu s riešením alternatív dopravy klientov a návštevníkov do hotelov a penziónov (čo možno vykonávať ekologickými druhmi dopravy) možno obmedziť počet ciest individuálnou automobilovou dopravou najmä do, ale tiež v rámci jadrového územia Vysokých Tatier a skvalitniť tak prostredie v súlade s požiadavkami ochrany prírody a klimatických podmienok vhodných na liečenie.</p> <p>Umiestnenie multimodálnych terminálov musí byť riešené takým spôsobom, aby nekolidovalo s ochranou prírody, bolo konsenzuálnym zámerom zainteresovaných samospráv v regióne Vysoké Tatry a stalo sa súčasťou Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja</p> <p>Požiadavky na vybavenie terminálov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kapacitná verejná doprava (podľa možnosti železničná, prípadne autobusová)</li> <li>• záchytné parkovanie P+R s kapacitou podľa predpokladaného obratu cestujúcich</li> <li>• pohodlný a bezbariérový prístup k prostriedkom verejnej dopravy – vlakom a autobusom</li> <li>• zázemie pre cestujúcich – krytá vybavovacia hala, možnosť kúpy občerstvenia a hygienických potrieb</li> <li>• úschovňa batožiny</li> <li>• B+R parkovanie – stojany, cyklistické boxy, garáž pre bicykle</li> <li>• doplnkové služby – požičovňa áut, služby cestovného ruchu</li> </ul> <p>Minimálne požiadavky na vybavenie terminálov musia vychádzať zo štandardov kvality IDS Východ najmä na základe významnosti podľa obrátov cestujúcich.</p> <p>Multimodálne prestupné terminály sa delia na dve kategórie podľa obsluhy železničnou alebo autobusovou dopravou. Špeciálnym prípadom je letisko Poprad-Tatry, ktoré možno považovať za medzinárodný mobility hub.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
<b>Aktivity</b>	
OP 4 IVD 1	Multimodálny prestupný terminál Tatranská Štrba
OP 4 IVD 2	Multimodálny prestupný terminál Nová Lesná
OP 4 IVD 3	Multimodálny prestupný terminál Eurocamp
OP 4 IVD 4	Multimodálny prestupný terminál Tatranská Kotlina
OP 4 IVD 5	Multimodálny prestupný terminál Podbanské
<b>Časový horizont:</b>	2030
OP 4 IVD 6	Medzinárodný mobility hub letisko Poprad-Tatry



<b>Časový horizont:</b>	2040
-------------------------	------

<b>OP 5 IVD</b>		<b>Odstavná infraštruktúra P+R v rámci bodovej infraštruktúry</b>
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na redukciiu motorizovanej dennej individuálnej návštevnosti jadrového územia realizovanej individuálnou automobilovou dopravou. V súlade s cieľom odľahčenia dopravného systému v jadrovej časti regiónu je potrebné ako doplnok k multimodálnym prestupným terminálom, ktorých účelom je zachytávanie diaľkovej dopravy, vybudovať aj odstavnú infraštruktúru P+R situovanú bližšie k jadrovému územiú alebo bezprostredne na jeho hranici.</p> <p>Odstavná infraštruktúra P+R bude slúžiť ako doplnková pre návštevníkov ubytovaných vo vybraných sídlach vstupného územia, z ktorých nebude pre návštevníkov vhodné využiť multimodálne terminály umiestnené ďalej od jadrového územia.</p> <p>Keďže svojim spôsobom pôjde o formu prestupného terminálu vo vybraných lokalitách, minimálne požiadavky na vybavenie musia vychádzať zo Štandardov kvality IDS Východ.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 5 IVD 1	Odstavná infraštruktúra P+R Štôla s obsluhou verejnou dopravou	
OP 5 IVD 2	Odstavná infraštruktúra P+R Tatranská Polianka s obsluhou verejnou dopravou	
OP 5 IVD 3	Odstavná infraštruktúra P+R Stará Lesná s obsluhou verejnou dopravou	
OP 5 IVD 4	Odstavná infraštruktúra P+R Ždiar-Strednica s obsluhou verejnou dopravou	
OP 5 IVD 5	Odstavná infraštruktúra P+R Podspády s obsluhou verejnou dopravou	
<b>Časový horizont:</b>	2030	

<b>OP 6 IVD</b>		<b>Modernizácia a rozvoj infraštruktúry mestských, horských a podhorských integrovaných dopravných uzlov</b>
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Vybavenie najvýznamnejších prestupových bodov, ktoré núkajú prestupy medzi diaľkovými a regionálnymi vlakmi, diaľkovými a prímestskými autobusmi a prípadne spojmi MHD musí byť najvyššou prioritou, nielen preto, že sú branou do kraja. Pre PSK majú túto dôležitosť tieto prestupové body Poprad-Tatry, Kežmarok, Spišská Belá, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica, Štrbské Pleso.</p> <p>Spoločné požiadavky pre tieto body:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kvalitný informačný systém pre cestujúcich, ktorý nesie informácie o všetkých dostupných druhoch verejnej dopravy v danom bode</li> <li>• dostupnosť aj individuálnou dopravou (P+R, K+R) v zmysle Štandardov kvality IDS Východ</li> <li>• zázemie pre cestujúcich (informácie o všetkých druhoch dopravy, čakacie haly, občerstvenie, hygienické zariadenia, pripojenie k elektrickej sieti a internetu apod.)</li> </ul> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 6 IVD 1	Zosúladienie vybavenia uzla Poprad-Tatry so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 2	Zosúladienie vybavenia uzla Svit so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 3	Zosúladienie vybavenia uzla Studený Potok so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 4	Zosúladienie vybavenia uzla Kežmarok so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 5	Zosúladienie vybavenia uzla Spišská Belá so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 6	Zosúladienie vybavenia uzla Starý Smokovec so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 7	Zosúladienie vybavenia uzla Tatranská Lomnica so Štandardami kvality IDS Východ	
OP 6 IVD 8	Zosúladienie vybavenia uzla Štrbské Pleso so Štandardami kvality IDS Východ	
<b>Časový horizont:</b>	2030	

OP 7 IVD		Zastávky integrovanej dopravnej obsluhy pri nástupoch na turistické trasy
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na zvýšenie štandardu kvality a vybavenia zastávok pri nástupoch na turistické trasy. Cieľom je postupná eliminácia parkovacích kapacít na týchto bodoch a kompenzácia takého riešenia skvalitnením štandardu vybavenia zastávok pre cestujúcich. Minimálnym štandardom vybavenia je:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zázemie pre cestujúcich (informácie o všetkých druhoch dopravy, čakacie haly, občerstvenie, hygienické zariadenia, pripojenie k elektrickej sieti a internetu apod.</li> <li>• kvalitný informačný systém pre cestujúcich, ktorý nesie informácie o všetkých dostupných druhoch verejnej dopravy v danom bode</li> </ul> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 7 IVD 1	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tri studničky	
OP 7 IVD 2	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Biely Váh	
OP 7 IVD 3	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Popradské Pleso, TEŽ	
OP 7 IVD 4	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Vyšné Hágy	
OP 7 IVD 5	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Nová Polianka	
OP 7 IVD 6	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tatranská Polianka	
OP 7 IVD 7	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Stará Lesná, TEŽ	
OP 7 IVD 8	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Biela Voda	
OP 7 IVD 9	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Bachledova dolina, rázcestie	
OP 7 IVD 10	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Ždiar, Tatra	
OP 7 IVD 11	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tatranská Javorina	
OP 7 IVD 12	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Lysá Poľana	
<b>Časový horizont:</b>		2030

OP 8 IVD		Modernizácia a rozvoj infraštruktúry bežných medziľahých a nácestných zastávok
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Adekvátne vybavenie medziľahých zastávok a staníc je nutné z hľadiska zvyšovania kultúry cestovania, skvalitňovania služieb, zlepšovania imidžu systému verejnej dopravy i z hľadiska zlepšovania kvality verejných priestorov.</p> <p>Opatrenie cieľi na postupné zosúladenie vybavenia železničných a autobusových zastávok nižších kategórií (najmä E – G) so štandardom kvality IDS Východ, ktorý definuje požiadavky na vybavenie</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 8 IVD 1	Zosúladenie vybavenia a stavebného vyhotovenia medziľahých železničných zastávok nižších kategórií so štandardami kvality IDS Východ	
OP 8 IVD 2	Zosúladenie vybavenia a stavebného vyhotovenia nácestných autobusových zastávok nižších kategórií so štandardami kvality IDS Východ	
<b>Časový horizont:</b>		priebežne

OP 9 IVD		Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na skvalitnenie služieb v regionálnej vlakovej doprave.</p> <p>2025 Z pohľadu kraja je problémom, že na túto oblasť nemá priamy vplyv. Železničnú dopravu financuje štát centrálné a to takisto platí o vozidlovom parku. Treba pamätať na cestujúcich s hendikepmi a aspoň časť vozidiel tomu prispôbiť.</p> <p>Treba vyjednávať aby do roku 2025 boli nahradené alebo aspoň významne modernizované vozne z čias Československých štátnych dráh.</p>		

2030 V období 2025 – 2030 by sa malo presadiť využívanie ľahkých no výkonných vlakových jednotiek, ktoré umožnia rýchlu akceleráciu a tým aj skracovanie jazdných dôb najmä u osobných vlakov. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.

2040 Malo by dôjsť ku elektrifikácii ďalších tratí a tak by sa malo rozšíriť využívanie elektrických trakčných vozidiel a elektrických jednotiek, prípadne s čiastočne akumulátorovými pohonmi. To by mal kraj podporovať najmä v rekreačne cenných oblastiach. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.

Opatrenie je napíňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):

#### Aktivity

OP 9 IVD 1 Náhrada a modernizácia zastaraných vlakových vozňov

**Časový horizont:** 2025

OP 9 IVD 2 Obstaranie a prevádzkové nasadenie nových vlakových jednotiek

**Časový horizont:** 2030

OP 9 IVD 3 Obstaranie a prevádzkové nasadenie nových vozidiel a elektrických alebo akumulátorových jednotiek v súvislosti s elektrifikáciou ďalších tratí

**Časový horizont:** 2040

#### OP 10 IVD **Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave**

##### Popis opatrenia

Opatrenie cieľi na skvalitnenie služieb regionálnej autobusovej dopravy, kde má hlavný nástroj v stanovení štandardov vozidiel a pravidelnej kontrole ich dodržiavania Prešovský samosprávny kraj prostredníctvom organizátora integrovaného dopravného systému IDS Východ. Pri obstarávaní vozidiel v rámci vozidlového parku je potrebné splniť stanovené a do budúcnosti aktualizované štandardy kvality IDS Východ, predovšetkým požiadavky na technický stav a technické parametre vozidiel, vzhľad vozidiel, vybavenie vozidiel a ďalej požiadavky na maximálny vek, bezbariérovosť, internetové pripojenie, reklamné plochy, sčítače cestujúcich a ďalšie.

Ceny dopravných výkonov je potrebné stanoviť tak, aby pokrývali náklady na rozvoj vozidlového parku. Po roku 2030 by sa mal zvyšovať tlak na využívanie ekologickejších nízkoemisných a bezemisných vozidiel.

Opatrenie je napíňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):

#### Aktivity

OP 10 IVD 1 Modernizácia vozidlového parku dopravcov PAD

OP 10 IVD 2 Obstaranie a prevádzkové nasadenie ekologických nízkoemisných a bezemisných vozidiel

**Časový horizont:** 2030

### 3.7.4 Opatrenia v oblasti organizácie verejnej dopravy

OP 1 OVD	Organizácia železničnej dopravy na trati č. 180
<b>Popis opatrenia</b>	
Opatrenie cieľi na zlepšenie organizácie dopravy na železnici, zavedenie systémových časov odchodov vlakov pre možnosť prestupov a skrátenie jazdných dôb pre celkové skvalitnenie služieb na železnici v prospech cestujúcej verejnosti.	
<b>Aktivity</b>	
OP 1 OVD 1	Expresy Bratislava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice v 1-hod. takte
OP 1 OVD 2	Skrátenie jazdnej doby expresov a rýchlíkov medzi Popradom a Kysakom na 51 minút zlepšenou organizáciou dopravy
OP 1 OVD 3	Osobné vlaky Poprad-Tatry – Košice v 1-hod. takte (vynechajú vybrané zastávky pre urýchlenie – zastávky obsluhované vlakmi v relácii do Prešova a Lipian)
<b>Časový horizont:</b>	2025

OP 2 OVD	Organizácia železničnej dopravy na trati č. 185 (a trati č. 180)
<b>Popis opatrenia</b>	
Opatrenie cieľi na zlepšenie organizácie dopravy na železnici, zavedenie systémových časov odchodov vlakov pre možnosť prestupov a skrátenie jazdných dôb pre celkové skvalitnenie služieb na železnici v prospech cestujúcej verejnosti. Relácia Veľká Lomnica (Studený Potok) – Tatranská Lomnica bude obsluhovať multimodálny terminál Eurocamp v rámci nového systému obsluhy jadrového územia regiónu.	
<b>Aktivity</b>	
OP 2 OVD 1	Vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa v 2-hod. takte (v nadväznosti na diaľkové expresy, rýchlíky a osobné vlaky na trati č. 180 Žilina – Košice), v špičke dopĺňané do hodinového taktu (vynechávajú vybrané zastávky za účelom zrýchlenia a zvýšenia atraktivity spojenia)
OP 2 OVD 2	Priame vlaky Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica (bez zastavovania medzi Popradom a Studeným Potokom) v 2-hod. takte
OP 2 OVD 3	Vlaky Studený potok – Tatranská Lomnica v 2-hod. takte
OP 2 OVD 4	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) min v 4-hod. takte počas víkendov, v letnej a zimnej turistickej sezóne denne
<b>Časový horizont:</b>	2025
OP 2 OVD 5	Vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa v 1-hod. takte (v nadväznosti na diaľkové expresy, rýchlíky a osobné vlaky na trati č. 180 Žilina – Košice), vynechávajú vybrané zastávky za účelom zrýchlenia a zvýšenia atraktivity spojenia
OP 2 OVD 6	Vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie v 1-hod. takte
OP 2 OVD 7	Vlaky Studený Potok – Tatranská Lomnica v ½-hod. takte
OP 2 OVD 8	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) 2-hod. takte počas víkendov, v letnej a zimnej turistickej sezóne denne
<b>Časový horizont:</b>	2030
OP 2 OVD 9	Urýchlenie dopravy a úspora súprav na trase Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa
OP 2 OVD 10	Vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie v 1-hod. takte
OP 2 OVD 11	Vlaky Poprad – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte a vlaky Studený Potok – Tatranská Lomnica (– Starý Smokovec) v 1-hod. takte (zložený ½-hod. takt na trati duálneho rozchodu)
OP 2 OVD 12	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) 2-hod. takte v celoročnej prevádzke
<b>Časový horizont:</b>	2040

OP 3 OVD		Organizácia železničnej dopravy na tratiach č. 182, 183 a 184
<b>Popis opatrenia</b>		
Opatrenie cieli na zlepšenie organizácie dopravy na železnici, zavedenie systémových časov odchodov vlakov pre možnosť prestupov a skrátenie jazdných dôb pre celkové skvalitnenie služieb na železnici v prospech cestujúcej verejnosti. Na reláciách budú obsluhované multimodálne prestupné terminály Tatranská Štrba a Nová Lesná (výhľadovo aj terminál Poprad-letisko).		
<b>Aktivity</b>		
OP 3 OVD 1	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v 1-hod. takte (operatívne zvýšenie kapacity vypravením následného vlaku)	
OP 3 OVD 2	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ½-hod. takte	
OP 3 OVD 3	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte	
<b>Časový horizont:</b>		2025
OP 3 OVD 4	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v 1-hod. takte (operatívne zvýšenie kapacity vypravením následného vlaku)	
OP 3 OVD 5	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ½-hod. takte	
OP 3 OVD 6	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v ½-hod. takte	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 3 OVD 7	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v ½-hod. takte	
OP 3 OVD 8	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ¼-hod. takte	
OP 3 OVD 9	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte	
OP 3 OVD 10	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok (TEŽ) v 1-hod. takte	
<b>Časový horizont:</b>		2040

OP 4 OVD		Organizácia železničnej dopravy na nových tratiach TEŽ
<b>Popis opatrenia</b>		
Opatrenie cieli na organizáciu dopravy na nových železničných tratiach, ktoré sa zrealizujú, pokiaľ ich potvrdia príslušné štúdie uskutočniteľnosti a ďalšie potrebné posúdenia. Minimálny navrhovaný takt na nových tratiach je 1 hodina. Odporúčaný takt je ½ hodina.		
<b>Aktivity</b>		
OP 4 OVD 1	Príprava nového konceptu obsluhy na tratiach TEŽ zohľadňujúceho nové železničné trate	
OP 4 OVD 2	Vlaky v úseku Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina aspoň v 1-hod. takte pokiaľ štúdia uskutočniteľnosti odobrí realizáciu trate	
<b>Časový horizont:</b>		2040
OP 4 OVD 3	Vlaky na nových úsekoch tratí TEŽ aspoň v 1-hod. takte	
<b>Časový horizont:</b>		2050

OP 5 OVD		Implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti prímestskej autobusovej dopravy
<b>Popis opatrenia</b>		
<p><b>Čiastočná implementácia</b> Plánu dopravnej obslužnosti uplatní nový prístup k organizácii dopravnej obslužnosti v Prešovskom samosprávnom kraji, resp. na území funkčného regiónu Východné Slovensko. Na väčšine liniek prímestskej autobusovej dopravy sa uplatnia zásady tvorby integrovaných taktových cestovných poriadkov, vrátane koordinácie s grafikom vlakovej dopravy. Pre efektívne medzimestské spojenia je potrebné vo vybraných prípadoch (definuje ich PDO) zaviesť expresné linky.</p> <p><b>Úplná implementácia</b> Plánu dopravnej obslužnosti uplatní nový prístup k organizácii dopravnej obslužnosti v Prešovskom samosprávnom kraji, resp. na území funkčného regiónu východné Slovensko, a to vrátane organizácie železničnej dopravy podľa PDO PSK. Na celom území kraja (okrem odôvodnených výnimiek – napr. doprava na zavolanie) budú uplatnené zásady tvorby integrovaných taktových cestovných poriadkov verejnej osobnej dopravy, v rámci dopravného systému IDS Východ.</p>		
<b>Aktivity</b>		



OP 5 OVD 1	Čiastočná implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti PAD
OP 5 OVD 2	Zavedenie expresných liniek (podľa zoznamu liniek PAD v PDO PSK)
<b>Časový horizont:</b>	2025
OP 5 OVD 3	Úplná implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti PAD
<b>Časový horizont:</b>	2030

<b>OP 6 OVD</b>	<b>Zavedenie autobusových liniek nad rozsah PDSO PSK pre zlepšenie obsluhy Vysokých Tatier</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
<p><b>Na obsluhu Vysokých Tatier v podmienkach, keď bude postupne obmedzované parkovanie a vjazd osobných automobilov krátkodobých návštevníkov, bude potrebné posilniť verejnú dopravu o linky:</b></p> <p><b>Posilnenie autobusových liniek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>existujúca linka Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina v hodinovom takte predĺžená až do Lysej Poľany, v dvojhodinovom intervale predĺžená do Zakopaného</li> <li>prestupná väzba v Tatranskej Kotline medzi linkou Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina a linkou Tatranská Kotlina – Lendak – Kežmarok – Spišská Belá</li> <li>nová linka Kežmarok – Mlynica – Starý Smokovec v taktu 120 min.</li> </ul> <p><b>Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nová turistická linka Tatranská Lomnica – Ždiar (cez Bachledovú dolinu) – Podspády – Lysá Poľana – Biaľka Tatrzańska v hodinovom takte</li> <li>nová linka Liptovský Mikuláš Tartralandia – Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba raz za hodinu od 15.6. do 31.10.</li> <li>Cyklobus Liptovský Mikuláš – Ždiar 2 páry spojov denne</li> <li>Cyklobus na vybraných spojoch liniek z Popradu a Kežmarku do Vysokých Tatier</li> <li>Skibus Bachledova dolina – Ždiar</li> <li>Skibus Tatranská Lomnica – lanovka</li> <li>(Ski)bus (batériová električka) Štrbské Pleso – Solisko (na zváženie aj celoročná prevádzka)</li> </ul> <p><b>Kyvadlová doprava:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba v takte 30 minút</li> <li>Tatranská Štrba – Štrbské Pleso v takte 30 minút</li> <li>Štôla – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Tatranská Polianka (odstavňá infraštruktúra P+R) v takte 30 minút</li> <li>Terminál Nová Lesná – Starý Smokovec v takte 30 minút (každý druhý spoj predĺžený k mobility hubu Poprad-Tatry)</li> <li>Eurocamp – Tatranská Lomnica (posila vlaku do výsledného taktu 15 minút)</li> <li>Letisko Poprad-Tatry – Starý Smokovec – okrem hodinového taktu ďalšie spoje do Starého Smokovca v nadväznosti na prílety a odlety</li> <li>Terminál Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (posilové spoje do výsledného taktu 15 minút v období špičkového dopytu)</li> </ul>	
<b>Aktivity</b>	
OP 6 OVD 1	Posilnenie autobusových liniek
<b>Časový horizont:</b>	2025
OP 6 OVD 2	Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy
OP 6 OVD 3	Kyvadlová doprava
<b>Časový horizont:</b>	2030
OP 6 OVD 4	Prehodnotenie intervalov spojov na štandardných, turistických a kyvadlových autobusových linkách spolu so spustením prevádzky vlakov na nových úsekoch TEŽ v prípade ich výstavby
<b>Časový horizont:</b>	2050

### 3.7.5 Opatrenia v oblasti integrovaného dopravného systému

OP 1 IDS	Rozvoj systému IDS Východ v regióne Vysoké Tatry
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Postupne budovať Integrovaný dopravný systém najmä v častiach dopravnej, fyzickej, prevádzkovej, informačnej a tarifnej integrácie .</p> <p>Prešovský samosprávny kraj bude prostredníctvom IDS Východ objednávatelom dopravných výkonov v presne stanovenej štruktúre a štandarde. Bude zavedená integrovaná tarifa, región Vysokých Tatier bude zahrnutý v špecifických zónach s plošnou integráciou vrátane kompatibility s cestovnými lístkami TEŽ. V druhej etape integrácie bude tarifne integrovaná aj železničná doprava.</p> <p>Pre potreby dopravnej obslužnosti v regióne Vysokých Tatier v prospech domácich, turistov a tiež v kontexte opatrení v oblasti ochrany prírody a klimatických podmienok musí mať IDS Východ možnosť aktívne ovplyvňovať prevádzku železničnej dopravy – predovšetkým objednávanie výkonov. Len tak môže dôjsť k účinnej koordinácii medzi regionálnou vlakovou a prímestskou autobusovou dopravou a nadväznostiam v oboch smeroch.</p> <p>Súčasťou integrácie je systém controllingu, dispečingov, zónovej tarify a informačný systém, ktorý nepredstavujú len elektronické informačné tabule na zastávkach a staniciach alebo prenos informácií o doprave do mobilných telefónov, ale takisto všetky označenia staníc, nástupísk, zastávok a ďalších prvkov dopravného systému (vozidlá...) ale aj cestovné poriadky na zastávkach a informovanie verejnosti v masmédiách. Toto zabezpečia Štandardy kvality IDS Východ.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
<b>Aktivity</b>	
OP 1 IDS 1	Implementácia systému IDS Východ pre regionálnu autobusovú dopravu
<b>Časový horizont:</b>	2026
OP 1 IDS 2	Implementácia systému IDS Východ pre železničnú dopravu vrátane TEŽ
<b>Časový horizont:</b>	2030

### 3.7.6 Opatrenia v oblasti nemotorovej dopravy

OP 1 ND		Výstavba nových komunikácií pre cyklistov a chodcov
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie reaguje na chýbajúcu infraštruktúru cyklistických prepojení sídel riešeného územia. Navrhujú sa nové prepojenia, ktoré ponúknu rýchlu a bezpečnú dopravu na bicykli a zároveň poslúžia potrebám cykloturizmu. Opatrenie cieľi na segregáciu cyklistickej premávky od motorovej premávky v priestore mimo zastavané územie pozdĺž trás, kde úplne absentuje infraštruktúra súbežných ciest vhodných pre cyklistov. Súčasťou novej infraštruktúry pre cyklistov bude aj infraštruktúra pre chodcov (samostatná alebo spoločná). Jednotlivé prepojenia rozpracované v podrobnosti aktivít opatrenia predstavujú koncepčný návrh vedenia <b>segregovaných trás v koridoroch pozdĺž ciest</b>. Nejde o detailný návrh trasovania prepojení v teréne, trasovanie bude zohľadňovať priestorové možnosti, vlastníctvo pozemkov a ďalšie okolnosti a vzíde z projektovej dokumentácie.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 ND 1	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Lysá Poľana PL – T. Javorina – Podspády – Ždiar, Strednica	
OP 1 ND 2	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Podspády – Jurgów PL	
OP 1 ND 3	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Tatranská Kotlina – Lendak	
OP 1 ND 4	Komunikácie pre cyklistov a chodcov Kežmarok – Mlynčeky	
OP 1 ND 5	Komunikácie pre cyklistov a chodcov Kežmarok – Malý Slavkov	
OP 1 ND 6	Komunikácia pre cyklistov a chodcov prepojenie vetva P2 – Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica vrátane napojenia prestupného terminálu Veľká Lomnica	
OP 1 ND 7	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľká Lomnica – Stará Lesná – vetva P1	
OP 1 ND 8	Komunikácia pre cyklistov a chodcov pozdĺž obchvatu II/540 Veľká Lomnica	
OP 1 ND 9	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľká Lomnica – Poprad pozdĺž rieky Poprad (vetva P2 Kostrovej siete)	
OP 1 ND 10	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Vyšné Hágy – odbočka na lesnú cestu k TEŽ Popradské pleso (po napojenie vetvy OP2ND 25)	
OP 1 ND 11	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľký Slavkov – Nová Lesná, TEŽ – Dolný Smokovec – Horný Smokovec	
OP 1 ND 12	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Poprad, letisko – Poprad, ul. Magurská	
OP 1 ND 13	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Svit – Batizovce – Gerlachov – Tatranská Polianka	
OP 1 ND 14	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Lučivná – Mengusovce – Štôla – odbočka na cyklotrasu 8858	
OP 1 ND 15	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Štrba – Lučivná (vetva P2 Kostrovej siete)	
OP 1 ND 16	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Štrba – Tatranská Štrba, Tatranský Lieskovec vrátane napojenia prestupného terminálu Tatranská Štrba a cesty na Šoldov	
OP 1 ND 17	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Šuňava – Štrba – Važec	
OP 1 ND 18	Komunikácia pre cyklistov a chodcov od vetvy OP2ND 30 po Podbanské	
OP 1 ND 19	Komunikácia pre cyklistov a chodcov na priedahu obcou Liptovská Kokava	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 1 ND 20	Komunikácia pre cyklistov a chodcov vetva P2 Kostrovej siete – Poprad-Veľká – Veľký Slavkov	
OP 1 ND 21	Komunikácia pre cyklistov a chodcov pozdĺž Cesty slobody popod Štrbské pleso (úsek medzi vetvami OP2ND 30 a OP2ND 25) ako rýchla spojnice Podbanské – Vyšné Hágy bez potreby zachádzky cez lokality Štrbské Pleso a Popradské pleso, TEŽ	
<b>Časový horizont:</b>		2040

OP 2 ND		Stavebné skvalitnenie a úpravy existujúcich účelových ciest v prospech cyklistov a chodcov
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie reaguje na chýbajúcu infraštruktúru cyklistických prepojení sídel riešeného územia. Navrhuje sa stavebné skvalitnenie a príslušné úpravy existujúcich účelových ciest, na ktorých možno v porovnaní s výstavbou úplne nových ciest za relatívne nízke náklady docieľiť výrazné skvalitnenie infraštruktúry v podobe</p>		

obnovenia povrchov lesných a poľných ciest pri ich využití pre cyklistickú dopravu. U niektorých ciest bude nutné aj ich oficiálne sprístupnenie, ktoré je možné dosiahnuť buď legislatívnou úpravou, ktorá zruší obmedzenie pohybu cyklistov v území s 3. a vyšším stupňom ochrany mimo značených cykloturistických trás alebo priamo zriadením a vyznačením cykloturistických trás.

Tieto prepojenia ponúknu rýchlu a bezpečnú dopravu na bicykli a zároveň poslúžia potrebám cykloturizmu. Opatrenie cieli na segregáciu cyklistickej premávky od motorovej premávky v priestore mimo zastavané územie. Všetky navrhované trasy umožnia aj pohyb chodcov.

Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):

#### Aktivity

OP 2 ND 1	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty Lysá Poľana – prírodná rezervácia Čikovská – Vojtasová v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 2	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty Rázcestie pri tablici – Ždiar, Strednica – Rázcestie Monkova dolina – Ždiar, Tatra v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 3	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku PR Flák – cyklocestička Spišská Belá v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 4	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Lendak, ul. Mlynská – Šarpanec (trasa cyklotrasy 8898) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 5	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku cyklotrasa 2869 – Rakúsy – cyklocestička Spišská Belá (trasa cyklotrasy 8896) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 6	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku cyklotrasa 8916 – Stráne pod Tatrami – Mlynčeky v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 7	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Malý Slavkov – cyklotrasa 5895 (trasa cyklotrasy 8916) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 8	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Malý Slavkov – Huncovce, železničná zastávka (trasa cyklotrasy 2869) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 9	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Tatranská Lomnica – Stará Lesná (trasa cyklotrasy 5879) vrátane napojenia k Astronomickému ústavu SAV v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 10	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – Eurocamp v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 11	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – cyklotrasa 8860 (trasa cyklotrasy 5879) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 12	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – Mlynica v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 13	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mlynica – cyklotrasa 8860 v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 14	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mlynica – Matejovce pri Poprade v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 15	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Veľký Slavkov – Matejovce pri Poprade v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 16	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Starý Smokovec, cintorín – lokalita Na pasienku – Dolný Smokovec, motorest v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 17	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Veľký Slavkov – Hájenka Žákovská – úsek cyklotrasy 2863 – Tatranské Zruby v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 18	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – Hájenka Žákovská v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 19	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – Veľký Slavkov v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 20	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Poprad, letisko – vetva OP2ND 19 v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 21	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – úsek cyklotrasy 2863 – komunikácie okolo letiska Poprad-Tatry – vetva OP2ND 20 v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 22	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov, hotel Hubert – vetva OP2ND 23 v prospech cyklistov a chodcov

OP 2 ND 23	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – NPR Mraznica – cyklotrasa 8858 (úsek medzi Štôlou a Novou Poliankou) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 24	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Štôla – Batizovce v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 25	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty vedenej súbežne s Cestou slobody a železničnou traťou 183 v úseku Vyšné Hágy – Popradské Pleso, TEŽ (Holá Úboč) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 26	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Štôla – NPR Uhlíšiatka – vetva OP2ND 29 v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 27	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mengusovce – vetva OP2ND 26 v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 28	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Lučivná – biokoridor cez D1 – vetva OP2ND 26 v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 29	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso, TEŽ v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 30	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty prepájajúcej Štrbské Pleso (pod hotelom Panorama) s Cestou slobody v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 31	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Cesta slobody, Tri Studničky – Važec (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 32	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Cesta slobody, Tri Studničky – Východná (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 33	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Podbanské – Hybe (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov
OP 2 ND 34	Stavebné skvalitnenie a úprava úsekov účelovej cesty Podbanské – Liptovská Kokava – Hybe (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov
<b>Časový horizont:</b>	2030

<b>OP 3 ND</b>	<b>Sprístupnenie existujúcich účelových a iných ciest pre cyklistov a chodcov</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Opatrenie reaguje na chýbajúcu infraštruktúru cyklistických a peších prepojení sídel riešeného územia. Navrhuje sa sprístupnenie existujúcich ciest pre cyklistov a chodcov, ktoré je možné dosiahnuť buď legislatívnou úpravou, ktorá zruší obmedzenie pohybu v území s 3. a vyšším stupňom ochrany mimo značených turistických a cykloturistických trás alebo priamo zriadením a vyznačením týchto trás. Všetky navrhované trasy zároveň umožnia aj pohyb chodcov, vo vybraných lokalitách napr. úpravou dopravného značenia.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
<b>Aktivity</b>	
OP 3 ND 1	Sprístupnenie (legalizácia) cyklistickej cesty Ždiar – Tatranská Kotlina pre chodcov zriadením spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov
OP 3 ND 2	Sprístupnenie (legalizácia) cyklistickej cesty Tatranská Kotlina – Kežmarské Žľaby – Tatranská Lomnica pre chodcov zriadením spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov
OP 3 ND 3	Sprístupnenie (legalizácia) účelovej cesty Dolný Smokovec, motorest – Na pasienku – cyklotrasa 2863 / cintorín Starý Smokovec pre cyklistov a chodcov
OP 3 ND 4	Sprístupnenie (legalizácia) účelovej cesty Štrbské Pleso – Popradské Pleso, TEŽ pre cyklistov a chodcov
<b>Časový horizont:</b>	2030

<b>OP 4 ND</b>	<b>Odstraňovanie nespojitostí a skvalitňovanie infraštruktúry pre nemotorovú dopravu</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Opatrenie cieľi na zlepšenie spojitosti infraštruktúry, zvýšenie jej bezpečnosti tak v extravilánoch, ako aj v intravilánoch a je komplementárne k opatreniam OP 1-3 ND. Nové či obnovené cyklistické cesty a chodníky pre chodcov budú bezpečné len pri ich nadväznosti na dopravne upokojené oblasti v intravilánoch sídel a pri</p>	



vhodne, bezpečne, funkčne a v súlade s rozvojom kvalitných verejných priestranstiev riešenom križovaní a stretávaní s ostatnou motorovou dopravou.	
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity</b>	
OP 4 ND 1	Úprava prednosti na cyklistických cestičkách pozdĺž hlavných komunikácií formou čakacích čiar
<b>Časový horizont:</b>	2025
OP 4 ND 2	Opatrenia mäkkého charakteru v prospech cyklistov na upokojených prietahoch sídel zachovávajúce pozíciu cyklistov v hlavnom dopravnom priestore
OP 4 ND 3	Program plošnej integrácie prvkov cyklistickej infraštruktúry do križovatiek pre možnosť bezpečného prevedenia cyklistov a pre odstraňovanie nespojitostí
OP 4 ND 4	Program plošného zvyšovania bezpečnosti cyklistov a chodcov v premávke upokojovaním dopravy v intravilánoch (pešie zóny, obytné zóny, zóny 30, zdieľané zóny, bicyklové cesty)
OP 4 ND 5	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov v blízkosti zastávok verejnej dopravy
OP 4 ND 6	Odstraňovanie bariér a budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi
<b>Časový horizont:</b>	priebežne

<b>OP 5 ND</b>	<b>Zlepšovanie dostupnosti cyklistickej dopravy a vybavenosti doplnkovou infraštruktúrou</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
Kvalitnú cyklistickú infraštruktúru netvorí len fyzická infraštruktúra cyklistických ciest, ale tiež kvalitná doplnková infraštruktúra, ktorá v nadväznosti na kvalitnú infraštruktúru prepojení pre dynamickú dopravu na bicykli zabezpečí riešenie parkovania a odstavovania bicyklov, prepravu bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, doplnenie dopravného značenia pre navigáciu cyklistov v území a taktiež zber dát o premávke cyklistov, na základe ktorého bude možné do budúcnosti definovať a prioritizovať opatrenia pre priebežné skvalitňovanie infraštruktúry.	
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity</b>	
OP 5 ND 1	Zavedenie turistických cyklobusov
OP 5 ND 2	Osadenie automatických sčítačov dopravy
<b>Časový horizont:</b>	2025
OP 5 ND 3	Doplnenie schodísk vodičmi žliabkami pre možnosť vytlačenia bicykla
OP 5 ND 4	Plošná inštalácia dopravného značenia pozdĺž cyklistickej infraštruktúry
<b>Časový horizont:</b>	2030
OP 5 ND 5	Program vybavenia parteru stojanmi
OP 5 ND 6	Budovanie parkovísk B+R pri zastávkach verejnej dopravy
OP 5 ND 7	Program vybavenia územia regiónu dostatočne hustou sieťou nabíjajúcich staníc pre e-bicykle
<b>Časový horizont:</b>	priebežne

<b>OP 6 ND</b>	<b>Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
Cyklistická infraštruktúra musí mať svojho správcu, ktorý disponuje rozpočtom a kapacitami pre udržiavanie tejto infraštruktúry. V prípade kostrovej siete cyklotrás PSK by tieto mali byť začlenené pod SÚC PSK aj s príslušným prídelením finančných prostriedkov. Navrhuje sa to preto, že táto organizácia má prostriedky pre udržiavanie veľmi podobnej infraštruktúry cestnej. V prípade miestnych cyklistických komunikácií by správcom mala byť príslušná obec.	
Spravujúcim subjektom sa odporúča pre podporu cyklistickej dopravy infraštruktúru udržiavať v celoročne zjazdnom stave, pokiaľ najmä v zimnom období neplní inú funkciu (napr. bežecké lyžiarske trasy apod.).	
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity</b>	

OP 6 ND 1	Začlenenie vetiev kostrovej siete cyklotrás PSK do starostlivosti kraja
OP 6 ND 2	Začlenenie cyklistických ciest mimo kostrovej siete do starostlivosti samospráv
<b>Časový horizont:</b>	2025

<b>OP 7 ND</b>	<b>Dokumenty podporujúce rozvoj cyklistickej a pešej dopravy</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
Rozvoj cyklistickej dopravy a cyklistickej a pešej infraštruktúry je pre udržateľnú mobilitu kľúčový. Podpora nemotorovej dopravy spolu s podporou verejnej dopravy musia mať v dopravnom systéme najvyššiu prioritu a mala by sa opierať o strategické a koncepčné dokumenty. Koncepčné dokumenty prispievajú k systémovému nastaveniu rozvoja nemotorovej dopravy a budú mať zásadný vplyv na ďalšie rozhodovanie.	
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity</b>	
OP 7 ND 1	Pasport cyklistických komunikácií a jeho pravidelná aktualizácia
OP 7 ND 2	Generel nemotorovej dopravy a jeho pravidelná aktualizácia
OP 7 ND 3	Manuál tvorby verejných priestranstiev = opatrenie OP 1 VP 1
<b>Časový horizont:</b>	2025

### 3.7.7 Opatrenia v oblasti zdieľanej mobility

OP 1 ZM	Pilotný projekt systému zdieľaných e-bicyklov na dopravné a turistické účely
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Cieľom opatrenia je systémom zdieľaných e-bicyklov podporiť dochádzanie zo sídel vstupného územia do jadrového územia po vhodných aj v budúcnosti zriadených cyklistických trasách, ale tiež umožniť turistom urýchliť prepravu na asfaltových komunikáciách na dlhých nástupoch do vybraných tatranských dolín.</p> <p>Systém zdieľaných e-bicyklov by mal disponovať stojanovým systémom a elektrickými bicyklami pre uľahčenie prepravy v členitom teréne.</p> <p>Opatrenie je napĺňané zriadením nasledujúcich lokalít staníc bicyklov (pozri príklady nižšie):</p>	
<b>Aktivity</b>	
<b>I. etapa: Stanice bicyklov v sídlach v jadrovom a vstupnom území v miestach nástupov na turistické trasy a pri turistických atrakciách:</b>	
OP 1 ZM 1	Štrbské Pleso
OP 1 ZM 2	Starý Smokovec
OP 1 ZM 3	Dolný Smokovec (Pod Lesom)
OP 1 ZM 4	Tatranská Lomnica
OP 1 ZM 5	Gerlachov
OP 1 ZM 6	Nová Lesná
OP 1 ZM 7	Stará Lesná
OP 1 ZM 8	Tatranská Javorina
OP 1 ZM 9	Tatranská Polianka
OP 1 ZM 10	Tatranská Lesná
OP 1 ZM 11	Biela Voda
OP 1 ZM 12	Belianska jaskyňa
OP 1 ZM 13	Ždiar – Tatra
<b>Časový horizont:</b>	2030
<b>II. etapa: Stanice bicyklov pri prestupných termináloch verejnej dopravy:</b>	
OP 1 ZM 14	Tatranská Štrba
OP 1 ZM 15	Poprad-Tatry, letisko
OP 1 ZM 16	Veľká Lomnica (Studený Potok)
OP 1 ZM 17	Tatranská Kotlina
OP 1 ZM 18	Lysá Poľana
OP 1 ZM 19	Vojtasová / Jurgów
OP 1 ZM 20	Podbanské
OP 1 ZM 21	Štôla
OP 1 ZM 22	Pod Lesom
OP 1 ZM 23	Eurocamp (Tatranská Lomnica)
<b>Časový horizont:</b>	2040
<b>III. etapa: Parkovacie kapacity pre bicykle vo vybraných dolinách:</b>	
OP 1 ZM 24	Tichá dolina (pod Kasprov vrch)
OP 1 ZM 25	Kôprová dolina (Kmeťov vodopád)
OP 1 ZM 26	Popradské Pleso
OP 1 ZM 27	Sliezsky Dom
OP 1 ZM 28	Hrebienok
OP 1 ZM 29	Štart
OP 1 ZM 30	Bielovodská dolina
<b>Časový horizont:</b>	2040

### 3.7.8 Opatrenia v oblasti ciest a cestnej dopravy

OP 1 CD		Rozvoj na diaľnici D1
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Diaľnica D1 má v súčasnosti dokončené všetky úseky v dotyku s územím regiónu Vysoké Tatry, preto sa nenavrhujú žiadne nové cestné stavby. Pre nový systém dopravnej obslužnosti regiónu bude potrebná realizácia niektorých organizačných zmien v dopravnom značení pre lepší rozptyl toku automobilovej dopravy smerujúceho do jadrového územia a niektorých infraštruktúrnych a organizačných zmien v závislosti na výstavbe multimodálnych prestupných terminálov (súvis s OP IVD).</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 CD 1	Úprava dopravného značenia na diaľnici D1 pre navádzanie vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier cez výjazdy Štrba, Mengusovce, Vysoké Tatry a Poprad-Východ	
<b>Časový horizont:</b>	2025	
OP 1 CD 2	Telematické dopravné značenie na diaľnici D1 s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier na základe disponibilnej kapacity multimodálnych prestupných terminálov	
<b>Časový horizont:</b>	2030	

OP 2 CD		Rozvoj ciest I. triedy
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Investičný program Slovenskej správy ciest do roku 2030 a 2040 dáva dobrý základ pre prispôbenie siete ciest I. triedy potrebám Prešovského kraja a regiónu Vysoké Tatry, najmä pokiaľ ide o kvalitatívne zlepšenie a tým zatriktívnenie trás pre tranzitnú dopravu mimo jadrového územia.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 2 CD 1	I/66 Poprad – Kežmarok, 1. časť – obchvaty sídel	
OP 2 CD 2	Telematické dopravné značenie na ceste I/66 s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier na základe disponibilnej kapacity multimodálnych prestupných terminálov	
<b>Časový horizont:</b>	2030	
OP 2 CD 3	Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce	
<b>Časový horizont:</b>	2040	
OP 2 CD 4	Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66	
OP 2 CD 5	Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077	
<b>Časový horizont:</b>	2050	

OP 3 CD		Rozvoj ciest II. triedy
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Všetky silne zaťažené cesty II. triedy je potrebné udržiavať v dobrom stavebnom stave, čo nie je vždy realitou. Rekonštrukcie ciest je potrebné realizovať podľa Cestného programu SÚC PSK, podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy SSC a podľa zisteného stavu na mieste.</p> <p>Cesty II. triedy plnia v Prešovskom kraji nielen funkciu doplnkových spojení v rámci okresov, ale tvoria v niektorých prípadoch základnú medziokresnú sieť alebo obchvaty miest a obcí. V regióne Vysoké Tatry sú to najmä cesty II/534, II/537, II./538, II/539 a II/540, ktoré celý región sprístupňujú z ciest vyššej kategórie. Na týchto cestách bude potrebné realizovať okrem rekonštrukcií pre zlepšenie stavebného stavu ciest aj preložky a obchvaty niektorých obcí v odôvodnených prípadoch.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		

OP 3 CD 1	II/538 Štrba – Štrbské Pleso, rekonštrukcia	
<b>Časový horizont:</b>		2025
OP 3 CD 2	II/537 Cesta slobody od križovatky s I/66 po hranicu Prešovského kraja a Žilinského kraja, rekonštrukcia	
OP 3 CD 3	II/539 Mengusovce – Vyšné Hágy, rekonštrukcia	
OP 3 CD 4	II/540 obchvat obce Veľká Lomnica	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 3 CD 5	Prevedenie súčasnej trasy cesty I/66 cez Veľkú Lomnicu do ciest II. triedy po dostavbe obchvatu Kežmarku (pripravuje SSC)	
<b>Časový horizont:</b>		2040
OP 3 CD 6	II/537 obchvat obce Starý Smokovec (podmienkou posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry)	
<b>Časový horizont:</b>		2050
OP 3 CD 7	Vybavenie krajských ciest telematikou podľa potreby – detekcia a predpoveď meteorologickej situácie, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravové váhy	
<b>Časový horizont:</b>		priebežne

<b>OP 4 CD</b>	<b>Rozvoj ciest III. triedy</b>	
<b>Popis opatrenia</b>		
Cesty III. triedy a objekty na nich vyžadujú rekonštrukcie raz za cca 20 rokov s rôznou dôkladnosťou podľa potreby a podľa plánov v strednodobom cestnom a mostnom programe SÚC PSK.		
Ďalej bude vhodné do správy kraja prebrať niektoré dnes využívané účelové cesty a postaviť nové prepojenia najmä na účely skvalitnenia prepojenia regiónu Vysoké Tatry na región Zamaguria a severného Šariša, a to ako súčasť siete ciest III. triedy.		
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):		
<b>Aktivity</b>		
OP 4 CD 1	Rekonštrukcie ciest III. triedy v správe PSK podľa finančných možností PSK	
OP 4 CD 2	Vybavenie krajských ciest telematikou podľa potreby – detekcia a predpoveď meteorologickej situácie, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravové váhy	
<b>Časový horizont:</b>		priebežne
OP 4 CD 3	III/3078 – rekonštrukcia mostov na ceste Podspády – Lysá Poľana	
OP 4 CD 4	Prevzatie cesty do Bachledovej doliny do správy PSK	
OP 4 CD 5	Prevzatie prepojenia Osturňa – Ždiar účelovou komunikáciou do správy PSK (III/3109)	
OP 4 CD 6	III/3078 nový hraničný most Lysá Poľana – Lysá Poľana	
OP 4 CD 7	III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66	
OP 4 CD 8	rekonštrukcia cesty III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná	
OP 4 CD 9	rekonštrukcia cesty III/3093 Mlynica – II/534	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 4 CD 10	III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66	
<b>Časový horizont:</b>		2040
OP 4 CD 11	Nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504)	
OP 4 CD 12	Nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice	
<b>Časový horizont:</b>		2050

OP 5 CD		Eliminácia kolíznych bodov na cestnej sieti
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie reaguje na nedostatky a poruchy bodového charakteru napravitelné lokálnymi stavebnými a organizačnými zásahmi. Spravidla ide o nevyhovujúce šírkové usporiadanie ciest v konkrétnych miestach, priestorovo nevhodne riešené križovatky s nedostatočnými rozhľadovými pomermi a obmedzenou manévrovateľnosťou autobusov, cestnej doprave nevyhovujúce železničné priecestia a podjazdy. Opatrenie sa vzťahuje na všetky kategórie ciest.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 5 CD 1	Rozšírenie zastávkových pruhov v Tatranskej Kotline	
OP 5 CD 2	Zmena organizácie parkovania na južnej krajnici cesty II/537 v Tatranskej Polianke v koordinácii s autobusovou zastávkou a lokálne zníženie rýchlosti	
OP 5 CD 3	I/66 a II/540 Veľká Lomnica – úprava križovatky zriadením odbočovacích pruhov a CSS integrovanej so zabezpečovacím zariadením železničného priecestia	
OP 5 CD 4	III/3064 podjazd Svit (bude sa realizovať ako investícia ŽSR)	
<b>Časový horizont:</b>		2025
OP 5 CD 5	Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade pri modernizácii železničného koridoru (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii železničnej trate č. 180 ako investícia ŽSR v predpokladanom termíne 2026	
<b>Časový horizont:</b>		2026
OP 5 CD 6	Smerová úprava napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3081 vrátane úpravy pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhľadových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov	
OP 5 CD 7	Smerová úprava napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3102 vrátane úpravy pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhľadových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov vrátane úpravy premiestnenia zastávky verejnej osobnej dopravy mimo priestoru križovatky	
OP 5 CD 8	Doplnenie odbočovacích pruhov na križovatke II/534 x III/3081	
OP 5 CD 9	II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 5 CD 10	Križovatka II/537 x II/534 v Starom Smokovci – rekonštrukcia	
<b>Časový horizont:</b>		2050

OP 6 CD		Upokojuvanie dopravy na prietáchoch obcí
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie reaguje na potrebu upokojuvania dopravy na prietáchoch ciest I., II. a III. triedy a miestnych zberných ciest za účelom zvýšenia bezpečnosti všetkých účastníkov premávky, zníženia atraktivity tranzitných trás a skvalitnenia verejných priestranstiev. Odporúčané zásady upokojuvania dopravy na prietáchoch ciest sídlami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zmena usporiadania a zmenšenie širok skladobných prvkov šírkového usporiadania,</li> <li>• rušenie dlhých priamych línii,</li> <li>• vkladanie ostrovčekov, deliacich pásov, vysunutých chodníkových a zelených plôch,</li> <li>• úpravy na povrchu vozovky, zmeny povrchov pri požadovanej zmene rýchlostného režimu,</li> <li>• používanie cestných prvkov,</li> <li>• výsadba stromov a kríkov pre zvýšenie frekvencie periférnych vnemov,</li> <li>• používanie dopravnno-organizačných opatrení s preventívnymi účinkami,</li> <li>• výhľadové aplikovanie zdieľaných zón (po ukotvení v legislatíve SR),</li> </ul>		



<ul style="list-style-type: none"> <li>a ďalšie.</li> </ul> Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity</b>	
OP 6 CD 1	Upokojenie dopravy na prieťahu miestnej zbernej cesty v sídle Štrbské Pleso
OP 6 CD 2	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranskej Polianke
OP 6 CD 3	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Novom a Starom Smokovci
OP 6 CD 4	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranskej Lomnici
OP 6 CD 5	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/540 (výhľadovo po zámene kategórií III/3083) v Tatranskej Lomnici
OP 6 CD 6	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranských Matliaroch
OP 6 CD 7	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Tatranskej Kotline
OP 6 CD 8	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Ždiari
OP 6 CD 9	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Podspádoch
OP 6 CD 10	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Tatranskej Javorine
<b>Časový horizont:</b>	2030
OP 6 CD 11	Upokojenie dopravy na prieťahoch ciest II. a III. tried vo vstupnom území podľa finančných možností správcov komunikácií
<b>Časový horizont:</b>	2040

<b>OP 7 CD</b>	<b>Upokojuvanie dopravy v intravilánoch obcí</b>
<b>Popis opatrenia</b>	
Opatrenie reaguje na potrebu upokojuvania dopravy na miestnych obslužných cestách za účelom zvýšenia bezpečnosti všetkých účastníkov premávky a skvalitnenia verejných priestranstiev. Opatrenie cieľi na upokojuvanie dopravy formou zón 30(20), obytných zón, školských zón, peších zón, bicyklových ciest a výnimočne lokálnym znižovaním maximálnej dovolenej rýchlosti individuálnym dopravným značením. Do budúcnosti po prijatí príslušnej legislatívy možno odporúčať aj upokojuvanie formou zdieľaných zón podľa individuálneho posúdenia vhodnosti. Tieto riešenia by mali byť podporené i stavebnými úpravami. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):	
<b>Aktivity</b>	
OP 7 CD 1	Upokojenie dopravy na miestnych obslužných cestách v sídlach jadrového územia
OP 7 CD 2	Upokojenie dopravy na miestnych obslužných cestách v sídlach vstupného územia
<b>Časový horizont:</b>	priebežne

### 3.7.9 Opatrenia v oblasti statickej dopravy

OP 1 SD		Zavedenie rezidenčného parkovania vo Vysokých Tatrách a na Štrbskom Plese
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na zavedenie parkovacej politiky v sídliskových okrskoch mesta Vysoké Tatry a na Štrbskom Plese v prospech rezidentov lokalít pre ochranu ich parkovacích kapacít pred návštevníckym parkovaním.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 SD 1	Spracovanie dopravnotechnickej a ekonomickej štúdie zavedenia parkovacej politiky v jadrovom území regiónu	
OP 1 SD 2	Spracovanie pasportu parkovacích kapacít v jadrovom území regiónu	
OP 1 SD 3	Spracovanie detailných princípov parkovacej politiky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozsah zón regulovaného parkovania a stanovenie hraníc</li> <li>• stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov</li> <li>• druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite</li> <li>• časový režim regulácie</li> <li>• cenový režim regulácie</li> <li>• rozsah nárokov na zľavy</li> </ul>	
OP 1 SD 4	Spracovanie príslušných projektových dokumentácií pre regulované zóny	
OP 1 SD 5	Posilnenie inštitucionálnych kapacít na úradoch samospráv pre potreby administrácie parkovacej politiky	
OP 1 SD 6	Implementácia princípov parkovacej politiky do praxe	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 1 SD 7	Priebežná kontrola dodržiavania pravidiel rezidenčného parkovania	
<b>Časový horizont:</b>		priebežne

OP 2 SD		Nová parkovacia politika v jadrovom území
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Zavedenie novej parkovacej politiky úzko súvisí s koncepciou nového riešenia ekologizácie dopravy v regióne Vysoké Tatry, ktoré cieľi na manažment vjazdu automobilov do mesta Vysoké Tatry (mimo Tatranskej Kotliny), Štrbského Plesa a Tatranskej Javoriny (mimo Podspádov) v podobe zadržania individuálnej motorizovanej dopravy na záchytných parkoviskách pri multimodálnych prestupných termináloch v podhorí.</p> <p>Cieľom zriaďovania záchytných parkovísk je jednak znížiť mieru zaťaženia intenzitami automobilovej dopravy v území (tak v čase regulácie vjazdu, ako aj v čase mimo nej) a podporiť využívanie udržateľných spôsobov dopravy. Opatrenie cieľi na zníženie dochádzania automobilom do jadrového územia regiónu jednak spoza hraníc zo vstupného územia i z väčšej diaľky, ale taktiež v rámci jadrového územia. Zavedenie novej parkovacej politiky sa snaží o zefektívnenie využívania existujúcich parkovacích kapacít a do budúcnosti ich postupnú redukciu v rámci revitalizácie verejného priestoru. Zároveň cieľi na akcentovanie potreby samostatného riešenia právnych a technických aspektov nového systému.</p> <p>Opatrenie je spodrobnené aktivitami, ktoré sa budú odlišovať pre územie s regulovaným vjazdom automobilov a územie s voľným vjazdom automobilov.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 2 SD 1	Pasportizácia existujúcich parkovacích kapacít na území regiónu Vysoké Tatry	
OP 2 SD 2	Detailné vyriešenie režimu povoleného vjazdu a rezervácie parkovania pre oprávnené skupiny obyvateľov	
OP 2 SD 3	Režim white-listu povolených vozidiel a možnosti jeho aktualizácie oprávnenými používateľmi Zaradenie všetkých existujúcich parkovísk vrátane parkovísk pri lyžiarskych strediskách v území s regulovaným vjazdom automobilov do rezervačného systému parkovania	
OP 2 SD 4	Udržiavanie kapacít extravilánových parkovísk pri nástupoch na turistické trasy v prevádzkyschopnom stave do plného spustenia systému manažmentu vjazdu automobilov	

OP 2 SD 5	Zriadenie parkovísk alebo parkovacích domov P+R pri letisku Poprad-Tatry, multimodálnych prestupných termináloch a odstavnej infraštruktúry pre jadrové územie v potrebných kapacitách
OP 2 SD 6	Zriadenie parkovísk alebo parkovacích domov P+R pri integrovaných mestských, horských a podhorských integrovaných dopravných uzloch v potrebných kapacitách
OP 2 SD 7	Zriadenie parkovísk P+R pri medziláhlych železničných zastávkach a nácestných autobusových zastávkach vo vstupnom území podľa potreby (podľa Štandardov kvality IDS Východ)
OP 2 SD 8	Výstavba ekologického parkoviska v Tatranskej Javorine v lokalite lyžiarskeho strediska a jeho zaradenie do rezervačného systému
OP 2 SD 9	Výstavba parkovacieho domu v Bachledovej doline
<b>Časový horizont:</b>	
	2030
OP 2 SD 10	Redukcia počtu parkovacích miest na extravilánových parkoviskách pri nástupoch na turistické trasy na kapacity zachovávajúce rezervy pre vybrané segmenty mobility (zásobovanie, ZŤP, záchranné zložky...)
OP 2 SD 11	Redukcia parkovacích miest v Tatranskej Kotline v rámci revitalizácie verejného priestoru po dostavbe terminálu a kapacitných parkovísk P+R v blízkosti urbanizovaného územia
OP 2 SD 12	Plošná ekologizácia existujúcich parkovísk formou stavebných úprav, inštalácie zachycovačov ropných látok a vybavenia pre nabíjanie elektromobilov
<b>Časový horizont:</b>	
	2040

### 3.7.10 Opatrenia v oblasti leteckej dopravy

OP 1 LED		Rozvoj letiska Poprad-Tatry
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Letecká doprava otvára pre región Vysoké Tatry nové možnosti v ponuke produktov cestovného ruchu pre úplne novú, predovšetkým zahraničnú klientelu. Aby sa letisko Poprad-Tatry aktívnejšie zapojilo do života regiónu Vysoké Tatry (a Prešovského kraja), bude potrebné nájsť vhodný biznis model letiska – point-to-point (podpora turistického ruchu v incomingovej oblasti), hub-and-spoke (spojenie na vybrané uzlové letiská), charterové lety, všeobecné letectvo – s ohľadom na konkurencieschopnosť letiska. Nevyhnutným predpokladom ďalšieho rozvoja je investícia do modernizácie infraštruktúry a jej následná údržba pre udržanie v prevádzkyschopnom stave, keďže letisko je súčasťou súhrnnej siete infraštruktúry TEN-T.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 LED 1	Uvedenie letiska do normového stavu, oprava vzletovej a pristávacej dráhy, aktualizácia súvisiacich technologických zariadení	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 1 LED 2	Nájsť vhodný model spolupráce kraja s letiskom pre lepšie využitie letiska a podporu cestovného ruchu	
<b>Časový horizont:</b>		2030, priebežne

OP 2 LED		Zlepšenie dosiahnuteľnosti letiska Poprad-Tatry
<b>Popis opatrenia</b>		
<p>Opatrenie cieľi na zlepšenie dosiahnuteľnosti letiska Poprad-Tatry verejnou dopravou, pokiaľ táto potreba nastane v súvislosti s jeho ďalším rozvojom. Letisko Poprad-Tatry zapojené do života mesta Poprad a regiónu Vysoké Tatry je potrebné vhodne napojiť tiež na infraštruktúru nemotorovej dopravy, či už pre dopravu zamestnancov, alebo pre potreby turistov a užívateľov na letisku sústredených služieb tak, aby získali bezpečnú infraštruktúru, ktorou sa k letisku vedia dopraviť i bez auta a verejnej dopravy.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>		
<b>Aktivity</b>		
OP 2 LED 1	Napojenie letiska Poprad-Tatry na sieť chodníkov a cyklistickej infraštruktúry mesta Poprad a okolitých obcí (súvis s OP1ND 12 a OP2ND 20)	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 2 LED 2	Zriadenie linky MHD medzi letiskom a autobusovou a železničnou stanicou Poprad	
OP 2 LED 3	Zriadenie autobusovej linky medzi letiskom a Starým Smokovcom	
OP 2 LED 4	Trasovanie autobusovej linky Liptovský Mikuláš – Poprad cez letisko a Poprad-Veľkú	
<b>Časový horizont:</b>		podľa potreby

### 3.7.11 Opatrenia v oblasti nákladnej a kombinovanej dopravy

OP 1 NAD		Ekologizácia parku obsluhujúcich vozidiel
<b>Popis opatrenia</b>		
Urýchliť ekologizáciu vozidiel používaných pre technickú obsluhu obcí a jednotlivých mestských častí mesta Vysoké Tatry, ako sú vozidlá pre zvoz pevného komunálneho odpadu, údržbu a zimnú údržbu ciest a chodníkov pre peších v intraviláne a ďalšie.		
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 NAD 1	Nájsť spolu s ústrednými orgánmi štátnej správy vhodnú finančnú podporu pre ekologizáciu parku obsluhujúcich vozidiel	
OP 1 NAD 2	Postupné obstaranie vozidiel	
<b>Časový horizont:</b>		2030

OP 2 NAD		Možnosti riešenia citylogistiky v jadrovom území
<b>Popis opatrenia</b>		
Spracovať štúdiu o zásobovaní a súvisiacich službách s výstupom smerovaným k väčšej koncentrácii prepravy tovaru a zásielok (teda obmedzení počtu jazd vozidiel). V prípade nájdene vhodného riešenia taký systém zaviesť.		
Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):		
<b>Aktivity</b>		
OP 2 NAD 1	Spracovanie dopravno-technickej štúdie manažmentu logistiky zásobovania prevádzok v jadrovom území (súvisí s OP 1 OPK)	
<b>Časový horizont:</b>		2030
OP 2 NAD 2	Zavedenie systému manažmentu logistiky zásobovania prevádzok v jadrovom území	
<b>Časový horizont:</b>		2040

### 3.7.12 Opatrenia v oblasti inteligentných dopravných systémov

OP 1 ITS	Inteligentné telematické dopravné systémy v regióne Vysoké Tatry
<b>Popis opatrenia</b>	
<p>Pilierom nového systému obslužnosti jadrového územia regiónu Vysoké Tatry budú komplexné inteligentné dopravné systémy so špecifickými funkcionalitami zefektívňujúcimi manažment cestného hospodárstva, fungovanie novej parkovacej politiky, prevádzku verejnej dopravy a doplnkových služieb.</p> <p>V rámci navrhovaného telematického systému SÚC PSK vytvoriť sekciu pre automatické sledovanie jász vozidiel nad 3,5 tony – systém porovná, či také vozidlo má povolený vjazd (dopravná obsluha) alebo nie. Ak nie, bude majiteľ vozidla vyzvaný, aby dokázal, že vošiel oprávnene, v opačnom prípade bude sankcionovaný. Systém musí byť prepojený so systémom manažmentu vjazdu do jadrového územia. Súčasťou aplikácie takého systému do praxe môže byť tiež sprísnenie emisných noriem pre vjazd nákladných vozidiel s vytvorením nízkoemisnej alebo bezemisnej zóny.</p> <p>Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):</p>	
<b>Aktivity</b>	
OP 1 ITS 1	Systém automatického dohľadu nad dodržiavaním povoleného vjazdu pre osobné a nákladné vozidlá
OP 1 ITS 2	Systém rezervácie parkovacích miest pre individuálnych motorizovaných návštevníkov
OP 1 ITS 3	Informačný systém o disponibilných kapacitách parkovísk pri multimodálnych prestupných termináloch
OP 1 ITS 4	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave
OP 1 ITS 5	Systém vybavovania cestujúcich vo verejnej doprave
OP 1 ITS 6	Aplikácie pre prevádzku systémov zdieľanej mobility
<b>Časový horizont:</b>	priebežne



### 3.7.13 Opatrenia v oblasti inštitucionálno-administratívnych kapacít

OP 1 IAK		Administratívne kapacity pre udržateľnú mobilitu v regióne
<b>Popis opatrenia</b>		
Postupné zavádzanie opatrení pre udržateľnú mobilitu v regióne Vysoké Tatry si vyžiada posilnenie administratívnych kapacít pre riešenie rôznych novovzniknutých úloh na úrovni kraja a samospráv. Opatrenie je napĺňané nasledujúcou skupinou aktivít (pozri príklady nižšie):		
<b>Aktivity</b>		
OP 1 IAK 1	Založenie regionálnej entity pre implementáciu systému udržateľnej mobility v regióne	
<b>Časový horizont:</b>		2025
OP 1 IAK 2	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre prevádzku a obsluhu systému manažmentu dopravy	
OP 1 IAK 3	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad fungovaním verejnej dopravy s pracoviskom v RVT	
OP 1 IAK 4	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre riešenie statickej dopravy a odstavných parkovísk	
OP 1 IAK 5	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre riešenie prístupu na jednotlivých turistických trasách a nástupných bodoch	
OP 1 IAK 6	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre organizáciu nákladnej dopravy a citylogistiky	
OP 1 IAK 7	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad zavádzaním navrhnutých opatrení a ich koordináciu v celom regióne	
OP 1 IAK 8	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad dodržiavaním finančných tokov	
<b>Časový horizont:</b>		priebežne

## 4 Implementačná časť

Implementačná časť Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je kľúčovou etapou v procese dosiahnutia udržateľného rozvoja, ktorá zahŕňa konkrétne kroky s cieľom naplniť víziu mobility pre región Vysoké Tatry – minimalizovať negatívne dopady dopravného systému na životné prostredie a klimatické podmienky, zlepšiť podmienky pre verejnú a nemotorovú dopravu v regióne, dosiahnuť a udržať kvalitu infraštruktúry pre nevyhnutnú automobilovú dopravu, znižovať emisie a zvýšiť kvalitu života obyvateľov a návštevníkov. Táto fáza vyžaduje úzku spoluprácu medzi rôznymi zainteresovanými stranami a zdôrazňuje potrebu udržateľného a ekologického prístupu k doprave.

Implementačná časť sa delí na dve základné časti – **implementačný plán** a **monitorovací plán**.

### 4.1 Implementačný plán

Implementačný plán nadväzuje na návrhovú časť, v ktorej boli sformulované opatrenia pre jednotlivé oblasti rozvoja systému mobility v regióne Vysoké Tatry vytvárajúce komplexný podklad pre naplnenie vízie. Implementačný plán tieto opatrenia ďalej rozpracúva a spodrobňuje.

Implementačný plán bol vytvorený na základe širokej diskusie pracovnej skupiny pre tvorbu PUM RVT pozostávajúcej zo zástupcov zadávateľa, spracovateľa a dôležitých zainteresovaných inštitúcií, najmä dotknutých samospráv, Správy Tatranského národného parku, Asociácie slovenských kúpeľov, zástupcov železničného dopravcu ZSSK, organizátora integrovaného dopravného systému IDS Východ, Správy a údržby ciest PSK, OOCR región Vysoké Tatry, OOCR Vysoké Tatry – Podhorie a ďalších.

Implementačný plán je spracovaný v dvoch variantoch podľa:

- I. **dopravných módov**
  - poskytuje prehľadnú postupnosť krokov a aktivít, ktoré treba realizovať v rozvoji jednotlivých dopravných módov, resp. oblastí
- II. **časovej postupnosti**
  - poskytuje prehľadnú postupnosť krokov a aktivít v postupnosti podľa časového plánu realizácie naprieč všetkými segmentami a dopravnými módmi

V implementačnom pláne sú zhrnuté všetky opatrenia a ich podrobné aktivity, ktoré sú jednotlivo doplnené o nasledujúce informácie:

1. **strategický cieľ,**
2. **špecifický cieľ,**
3. **časový horizont,**
4. **variant,**
5. **nositeľ,**
6. **vykonávateľ,**
7. **zdroj financovania,**
8. **orientačný náklad,**

**Strategické ciele** predstavujú všeobecne formulované smerovanie jednotlivých aspektov dopravného systému. **Špecifické ciele** sú podrobnejšou definíciou strategických cieľov. Podrobný opis strategických a špecifických cieľov je uvedený v návrhovej časti v kapitole 3.2.

**Časové horizonty** rozdeľujú opatrenia na realizovateľné okamžite alebo s minimom potrebných vstupných faktorov a ďalej na opatrenia realizovateľné v krátkodobom, strednodobom, dlhodobom a výhľadovom horizonte. Podrobnosti popisuje tabuľka nižšie:

**Tabuľka 8 Časové horizonty implementačného plánu PUM RVT**

Označenie horizontu	Časové obdobie realizácie	Poznámka
2024, 2025, 2026	2024 – 2026	krátkodobý horizont
2030	2027 – 2030	strednodobý horizont
2040	2031 – 2040	dlhodobý horizont
2050	po roku 2040	výhľadový horizont
priebežne	v priebehu platnosti PUM RVT do roku 2040	programové opatrenia

**Variant** definuje mieru realizácie a aplikácie jednotlivých opatrení definovaných v návrhovej časti na základe sociálno-ekonomických, dopravno-prevádzkových a ekonomických faktorov:

- **nulový variant – Business as usual (BAU)** – počíta s realizáciou tých opatrení a aktivít, ktoré sú v súčasnej dobe známe a sú uvedené v rôznych územnoplánovacích dokumentáciách a koncepčných materiáloch
- **maximalistický variant – Do all (DA)** – počíta s realizáciou všetkých navrhnutých opatrení a aktivít navrhnutých v dokumente PUM RVT

**Nositeľ** opatrenia predstavuje organizáciu oficiálne zodpovednú za implementáciu a monitoring opatrenia alebo aktivity.

**Vykonávateľ** opatrenia je organizácia priamo poverená implementáciou opatrenia a aktivity, a to buď vlastnými prostriedkami, alebo výkonom dohľadu nad dodávateľmi.

**Zdroj financovania** je kľúčovým údajom k finančnému pokrytiu realizácie opatrenia alebo aktivity. Zdroj nie je precízne vyšpecifikovaný, je navrhnutý iba v podrobnosti jednotlivých úrovní verejnej a súkromnej správy – rozpočet Európskej únie, štátny rozpočet, rozpočet samosprávneho kraja, rozpočet samosprávy, prostriedky súkromnej spoločnosti – a prípadné kombinácie.

**Orientačný náklad** predstavuje odhadovanú finančnú náročnosť realizácie opatrenia alebo aktivity. Odhad finančnej náročnosti zámerov je vykonaný na základe normatívnych čiastok pre základné kvantitatívne ukazovatele ceny stavieb alebo služieb. Odhady sú vypočítané a uvedené v cenovej úrovni roka 2022 (2023). Odhady sú (najmä v prípade ocenenia infraštruktúrnych opatrení) iba približné – presnejší výpočet nákladov stanoví projektová dokumentácia pri disponovaní konkrétnou predstavou realizácie a znalosťou podrobnejších parametrov, ktoré v súčasnosti možno odhadnúť iba nahrubo. Náklady na realizáciu sa budú dynamicky meniť v čase, predovšetkým budú navýšené o mieru inflácie za príslušné obdobie od vzniku tohto implementačného plánu.

## 4.1.1 Plán implementácie opatrení podľa dopravných módov

**Tabuľka 9 Plán implementácie opatrení podľa dopravných módov**

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
<b>Opatrenia v oblasti ochrany prírody a klimatických podmienok</b>									
<b>OP 1 OPK - Nový koncept dopravnej dostupnosti jadrového územia regiónu Vysoké Tatry</b>									
OP 1 OPK 1	Spracovanie právneho rozboru stretu všeobecného práva na užívanie verejných komunikácií so zámerom zavedenia režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia	1	1.1	2024	BaU	PSK	poverený na základe verejného obstarania	PSK	
OP 1 OPK 2	Spracovanie dopravnotechnickej štúdie pre zavedenie režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia	1	1.1	2025	BaU	PSK	poverený na základe verejného obstarania	PSK	
OP 1 OPK 3	Nový systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia	1	1.1	2030	Do all				
OP 1 OPK 4	Bodová infraštruktúra pre systém manažmentu vjazdu do jadrového územia (súvis s opatreniami OP IVD)	1	1.1	2030	Do all				
OP 1 OPK 5	Parkovacia politika v jadrovom území (opatrenia OP SD)	1	1.2	2030	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 1 OPK 6	Nový systém manažmentu logistiky zásobovania prevádzok (opatrenie OP 2 NAD)	1	1.1 1.4	2030	Do all				
<b>Opatrenia v oblasti verejného priestoru</b>									
<b>OP 1 VP - Rozvoj verejných priestranstiev</b>									
OP 1 VP 1	Spracovanie manuálu verejných priestranstiev a rozširujúcich dokumentov	4	4.2	2026	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 VP 2	Formulácia programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev	4	4.2	2026	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 VP 3	Implementácia programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev	4	4.2	priebežne	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 VP 4	Odstraňovanie bariér na prirodzených trasách chodcov a cyklistov (závozy, prekážky)	4	4.1 4.2	priebežne	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
OP 1 VP 5	Budovanie infraštruktúry pre nemotorových účastníkov (pešie a obytné zóny, cyklistické komunikácie, chodníky apod.)	4	4.1	priebežne	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
<b>Opatrenia v oblasti infraštruktúry verejnej dopravy</b>									
<b>OP 1 IVD - Úpravy a modernizácie existujúcich železničných tratí pre skrátenie jazdných dôb a zvýšenie prepravných kapacít</b>									
OP 1 IVD 1	Úpravy trate č. 185 Poprad – Spišská Belá pre premávku v ½-hod. takte (rýchle križovanie v Matejovciach pri Poprade, Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej)	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 2	Odstránenie rýchlostných obmedzení na trati č. 185 v úseku Poprad-Tatry – Podolíne	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 3	Štúdia uskutočniteľnosti zvýšenia kapacity a rýchlosti na trati Poprad-Tatry – Štrbské Pleso	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 4	Vybudovanie elektrifikovanej duálnej trate Studený Potok – Tatranská Lomnica v parametroch umožňujúcich ½-hod. takt vlakov a jej začlenenie do systému TEŽ	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 5	Výstavba výhybne v priestore Tatranskej Lesnej pre umožnenie ½-hod. taktu vlakov na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 6	Zriadenie nástupišťa pre druhý ozubnicový vlak na Štrbskom Plese pre rýchle križovanie a skrátenie jazdnej doby pre umožnenie ½-hod. taktu vlakov na trati Tatranská Štrba – Štrbské Pleso	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 7	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 2 minúty v úseku Danielov Dom – Vyšné Hágy	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 8	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 2 minúty v úseku Vyšné Hágy – výhybňa Štôla	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 9	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Starý Smokovec – Pod Lesom	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 10	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Pod Lesom – Veľký Slavkov	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 11	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Veľký Slavkov – Poprad-Tatry	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 12	Skapacitnenie železničných nástupišť v horských integrovaných dopravných uzloch Starý Smokovec a Tatranská Lomnica	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 13	Úpravy trate Poprad-Tatry – Štrbské Pleso pre umožnenie ¼-hod. taktu na základe výsledkov štúdie uskutočniteľnosti	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
<b>OP 2 IVD - Nové úseky železničných tratí</b>									
OP 1 IVD 1	Štúdia uskutočniteľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny	2	2.3	2030	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 2	Štúdia uskutočniteľnosti novej trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Kežmarku	2	2.3	2030	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 3	Štúdia uskutočniteľnosti napojenia letiska Poprad-Tatry na systém TEŽ	2	2.3	2030	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 4	Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny pre prevádzku vlakov v ½-hod. takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 5	Nová trať TEŽ z Tatranskej Lomnice do Kežmarku pre prevádzku vlakov v 1-hod. (výhľadovo ½-hod.) takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	2	2.3	2050	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 6	Nové napojenie medzinárodného mobility hubu pri letisku Poprad-Tatry na sieť TEŽ s možnosťou prevádzky vlakov v ½-hod. takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	2	2.3	2050	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
<b>OP 3 IVD - Výstavba a zriadenie nových železničných zastávok</b>									
OP 3 IVD 1	Vybudovanie novej železničnej zastávky pri obci Veľká Lomnica na úseku trate Studený Potok – Tatranská Lomnica v blízkosti zástavby v obci	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 3 IVD 2	Vybudovanie novej (obnovenie pôvodnej) železničnej zastávky Spišská Belá horné nádražie	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 3 IVD 3	Vybudovanie novej železničnej zastávky pri budúcom multimodálnom prestupnom termináli Eurocamp na trati č. 185	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
Aktivita v OP									
<b>OP 4 IVD - Multimodálne prestupné terminály pre jadrové územie</b>									
OP 4 IVD 1	Multimodálny prestupný terminál Tatranská Štrba	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 2	Multimodálny prestupný terminál Nová Lesná	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 3	Multimodálny prestupný terminál Eurocamp	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 4	Multimodálny prestupný terminál Tatranská Kotlina	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 5	Multimodálny prestupný terminál Podbanské	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 6	Medzinárodný mobility hub letisko Poprad-Tatry	1 2	1.1 2.3 2.4	2040	Do all				
<b>OP 5 IVD - Odstavná infraštruktúra P+R v rámci bodovej infraštruktúry</b>									
OP 5 IVD 1	Odstavná infraštruktúra P+R Štôla s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 2	Odstavná infraštruktúra P+R Tatranská Polianka s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 3	Odstavná infraštruktúra P+R Stará Lesná s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 4	Odstavná infraštruktúra P+R Ždiar-Strednica s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 5	Odstavná infraštruktúra P+R Podspády s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
<b>OP 6 IVD - Modernizácia a rozvoj infraštruktúry mestských, horských a podhorských integrovaných dopravných uzlov</b>									
OP 6 IVD 1	Zosúladenie vybavenia uzla Poprad-Tatry so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 2	Zosúladenie vybavenia uzla Svit so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 3	Zosúladenie vybavenia uzla Studený Potok so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 4	Zosúladenie vybavenia uzla Kežmarok so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 5	Zosúladenie vybavenia uzla Spišská Belá so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 6	Zosúladenie vybavenia uzla Starý Smokovec so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 7	Zosúladenie vybavenia uzla Tatranská Lomnica so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 8	Zosúladenie vybavenia uzla Štrbské Pleso so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
<b>OP 7 IVD - Zastávky integrovanej dopravnej obsluhy pri nástupoch na turistické trasy</b>									
OP 7 IVD 1	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tri studničky	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 2	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Biely Váh	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 3	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Popradské Pleso, TEŽ	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 4	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Vyšné Hágy	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 5	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Nová Polianka	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 6	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tatranská Polianka	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 7	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Stará Lesná, TEŽ	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 8	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Biela Voda	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	



Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 7 IVD 9	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Bachledova dolina, rázcestie	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 10	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Ždiar, Tatra	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 11	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tatranská Javorina	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 12	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Lysá Poľana	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
<b>OP 8 IVD - Modernizácia a rozvoj infraštruktúry bežných medziľahých a nácestných zastávok</b>									
OP 8 IVD 1	Zosúladienie vybavenia a stavebného vyhotovenia medziľahých železničných zastávok nižších kategórií so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	priebežne	BaU	PSK	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy	
OP 8 IVD 2	Zosúladienie vybavenia a stavebného vyhotovenia nácestných autobusových zastávok nižších kategórií so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	priebežne	BaU	PSK	IDS Východ	PSK samosprávy dopravcovia	
<b>OP 9 IVD - Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave</b>									
OP 9 IVD 1	Náhrada a modernizácia zastaraných vlakových vozňov	1 2	1.3 2.3	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR, EÚ	
OP 9 IVD 2	Obstaranie a prevádzkové nasadenie nových vlakových jednotiek	1 2	1.3 2.3	2030	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR, EÚ	
OP 9 IVD 3	Obstaranie a prevádzkové nasadenie nových vozidiel a elektrických alebo akumulátorových jednotiek v súvislosti s elektrifikáciou ďalších tratí	1 2	1.3 2.3	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR, EÚ	
<b>OP 10 IVD - Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave</b>									
OP 10 IVD 1	Modernizácia vozidlového parku dopravcov PAD	1 2	1.3 2.3	2030	BaU	PSK	IDS Východ		
OP 10 IVD 2	Obstaranie a prevádzkové nasadenie ekologických nízkoemisných a bezemisných vozidiel	1 2	1.3 2.3	2030	BaU	PSK	IDS Východ		
<b>Opatrenia v oblasti organizácie verejnej dopravy</b>									
<b>OP 1 OVD - Organizácia železničnej dopravy na trati č. 180</b>									
OP 1 OVD 1	Expresy Bratislava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice v 1-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 1 OVD 2	Skrátenie jazdnej doby expresov a rýchlikov medzi Popradom a Kysakom na 51 minút zlepšenou organizáciou dopravy	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 1 OVD 3	Osobné vlaky Poprad-Tatry – Košice v 1-hod. takte (vynechajú vybrané zastávky pre urýchlenie – zastávky obsluhované vlakmi v relácii do Prešova a Lipian)	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
<b>OP 2 OVD - Organizácia železničnej dopravy na trati č. 185 (a trati č. 180)</b>									
OP 2 OVD 1	Vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa v 2-hod. takte (v nadväznosti na diaľkové expresy, rýchliky a osobné vlaky na trati č. 180 Žilina – Košice), v špičke doplnené do hodinového taktu (vynechávajú vybrané zastávky za účelom zrýchlenia a zvýšenia atraktivity spojenia)	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 2	Priame vlaky Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica (bez zastavovania medzi Popradom a Studeným Potokom) v 2-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 3	Vlaky Studený potok – Tatranská Lomnica v 2-hod. takte	2	2.1	2025	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 4	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) min v 4-hod. takte počas víkendov, v letnej a zimnej turistickej sezóne denne	2	2.1	2025	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 5	Vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa v 1-hod. takte (v nadväznosti na diaľkové expresy, rýchliky a osobné vlaky na trati č. 180 Žilina – Košice), vynechávajú vybrané zastávky za účelom zrýchlenia a zvýšenia atraktivity spojenia	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 6	Vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie v 1-hod. takte	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 7	Vlaky Studený Potok – Tatranská Lomnica v ½-hod. takte	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 8	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) 2-hod. takte počas víkendov, v letnej a zimnej turistickej sezóne denne	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 9	Urýchlenie dopravy a úspora súprav na trase Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 10	Vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie v 1-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 11	Vlaky Poprad – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte a vlaky Studený Potok – Tatranská Lomnica (– Starý Smokovec) v 1-hod. takte (zložený ½-hod. takt na trati duálneho rozchodu)	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 12	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) 2-hod. takte v celoročnej prevádzke	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
<b>OP 3 OVD - Organizácia železničnej dopravy na tratiach č. 182, 183 a 184</b>									
OP 3 OVD 1	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v 1-hod. takte (operatívne zvýšenie kapacity vypravením následného vlaku)	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 2	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ½-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 3	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 4	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v 1-hod. takte (operatívne zvýšenie kapacity vypravením následného vlaku)	2	2.1	2030	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 5	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ½-hod. takte	2	2.1	2030	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 6	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v ½-hod. takte	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 7	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v ½-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 8	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ¼-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 9	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	



Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 3 OVD 10	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok (TEŽ) v 1-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
<b>OP 4 OVD - Organizácia železničnej dopravy na nových tratiach TEŽ</b>									
OP 4 OVD 1	Príprava nového konceptu obsluhy na tratiach TEŽ zohľadňujúceho nové železničné trate	2	2.1	2040	BaU	MD SR PSK	MD SR IDS Východ	ŠR	
OP 4 OVD 2	Vlaky v úseku Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina aspoň v 1-hod. takte pokiaľ štúdia uskutočniteľnosti odobrí realizáciu trate	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 4 OVD 3	Vlaky na nových úsekoch tratí TEŽ aspoň v 1-hod. takte	2	2.1	2050	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
<b>OP 5 OVD - Implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti prímestskej autobusovej dopravy</b>									
OP 5 OVD 1	Čiastočná implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti PAD	2	2.2	2025	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 5 OVD 2	Zavedenie expresných liniek (podľa zoznamu liniek PAD v PDO PSK)	2	2.2	2025	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 5 OVD 3	Úplná implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti PAD	2	2.2	2030	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
<b>OP 6 OVD - Zavedenie autobusových liniek nad rozsah PDSO PSK pre zlepšenie obsluhy Vysokých Tatier</b>									
OP 6 OVD 1	Posilnenie autobusových liniek	2	2.2	2025	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 6 OVD 2	Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy	2 4	2.2 4.4	2030	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 6 OVD 3	Kyvadlová doprava	2	2.2	2030	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 6 OVD 4	Prehodnotenie intervalov spojov na štandardných, turistických a kyvadlových autobusových linkách spolu so spustením prevádzky vlakov na nových úsekoch TEŽ v prípade ich výstavby	2	2.1	2050	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
<b>Opatrenia v oblasti integrovaného dopravného systému</b>									
<b>OP 1 IDS - Rozvoj systému IDS Východ v regióne Vysoké Tatry</b>									
OP IDS 1	Implementácia systému IDS Východ pre regionálnu autobusovú dopravu	2	2.2	2026	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP IDS 2	Implementácia systému IDS Východ pre železničnú dopravu vrátane TEŽ	2	2.1	2030	BaU	MD SR PSK	IDS Východ	ŠR, PSK	
<b>Opatrenia v oblasti nemotorovej dopravy</b>									
<b>OP 1 ND - Výstavba nových komunikácií pre cyklistov a chodcov</b>									
OP 1 ND 1	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Lysá Poľana PL – T. Javorina – Podspády – Ždiar, Strednica	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 2	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Podspády – Jurgów PL	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 3	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Tatranská Kotlina – Lendak	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 4	Komunikácie pre cyklistov a chodcov Kežmarok – Mlynčeka	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 5	Komunikácie pre cyklistov a chodcov Kežmarok – Malý Slavkov	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 6	Komunikácia pre cyklistov a chodcov prepojenie vetva P2 – Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica vrátane napojenia prestupného terminálu Veľká Lomnica	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 7	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľká Lomnica – Stará Lesná – vetva P1	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 8	Komunikácia pre cyklistov a chodcov pozdĺž obchvatu II/540 Veľká Lomnica	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 9	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľká Lomnica – Poprad pozdĺž rieky Poprad (vetva P2 Kostrovej siete)	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 10	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Vyšné Hágy – odbočka na lesnú cestu k TEŽ Popradské pleso (po napojenie vetvy OP2ND 25)	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 11	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľký Slavkov – Nová Lesná, TEŽ – Dolný Smokovec – Horný Smokovec	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 12	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Poprad, letisko – Poprad, ul. Magurská	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 13	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Svit – Batizovce – Gerlachov – Tatranská Polianka	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 14	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Lučivná – Mengusovce – Štôla – odbočka na cyklotrasu 8858	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 15	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Štrba – Lučivná (vetva P2 Kostrovej siete)	4	4.1	2030	BaU	PSK	PSK	PSK, EÚ	
OP 1 ND 16	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Štrba – Tatranská Štrba, Tatranský Lieskovec vrátane napojenia prestupného terminálu Tatranská Štrba a cesty na Šoldov	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 17	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Šuňava – Štrba – Važec	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 18	Komunikácia pre cyklistov a chodcov od vetvy OP2ND 30 po Podbanské	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 19	Komunikácia pre cyklistov a chodcov na priedahu obcou Liptovská Kokava	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 20	Komunikácia pre cyklistov a chodcov vetva P2 Kostrovej siete – Poprad-Veľká – Veľký Slavkov	4	4.1	2040	Do all				
OP 1 ND 21	Komunikácia pre cyklistov a chodcov pozdĺž Cesty slobody popod Štrbské pleso (úsek medzi vetvami OP2ND 30 a OP2ND 25) ako rýchla spojnice Podbanské – Vyšné Hágy bez potreby zachádzky cez lokality Štrbské Pleso a Popradské pleso, TEŽ	4	4.1	2040	Do all				
<b>OP 2 ND - Stavebné skvalitnenie a úpravy existujúcich účelových ciest v prospech cyklistov a chodcov</b>									
OP 2 ND 1	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty Lysá Poľana – prírodná rezervácia Čikovská – Vojtasová v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 2	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty Rázcestie pri tablici – Ždiar, Strednica – Rázcestie Monkova dolina – Ždiar, Tatra v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
OP 2 ND 3	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku PR Fľak – cyklocestička Spišská Belá v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 4	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Lendak, ul. Mlynská – Šarpanec (trasa cyklotrasy 8898) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 5	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku cyklotrasa 2869 – Rakúsy – cyklocestička Spišská Belá (trasa cyklotrasy 8896) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 6	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku cyklotrasa 8916 – Stráne pod Tatrami – Mlynčeka v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 2 ND 7	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Malý Slavkov – cyklotrasa 5895 (trasa cyklotrasy 8916) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 8	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Malý Slavkov – Huncovce, železničná zastávka (trasa cyklotrasy 2869) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 9	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Tatranská Lomnica – Stará Lesná (trasa cyklotrasy 5879) vrátane napojenia k Astronomickému ústavu SAV v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 10	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – Eurocamp v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 11	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – cyklotrasa 8860 (trasa cyklotrasy 5879) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 12	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – Mlynica v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 13	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mlynica – cyklotrasa 8860 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 14	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mlynica – Matejovce pri Poprade v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 15	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Veľký Slavkov – Matejovce pri Poprade v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 16	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Starý Smokovec, cintorín – lokalita Na pasienku – Dolný Smokovec, motorest v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 17	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Veľký Slavkov – Hájenka Žakovská – úsek cyklotrasy 2863 – Tatranské Zruby v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 18	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – Hájenka Žakovská v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 19	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – Veľký Slavkov v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 20	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Poprad, letisko – vetva OP2ND 19 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 21	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – úsek cyklotrasy 2863 – komunikácie okolo letiska Poprad-Tatry – vetva OP2ND 20 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 22	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov, hotel Hubert – vetva OP2ND 23 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 23	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – NPR Mraznica – cyklotrasa 8858 (úsek medzi Štôlou a Novou Poliankou) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 24	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Štôla – Batizovce v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 25	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty vedenej súbežne s Cestou slobody a železničnou traťou 183 v úseku Vyšné Hágy – Popradské Pleso, TEŽ (Holá Úboč) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 26	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Štôla – NPR Uhlíšťatka – vetva OP2ND 29 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 27	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mengusovce – vetva OP2ND 26 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 28	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Lučivná – biokoridor cez D1 – vetva OP2ND 26 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 29	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso, TEŽ v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
OP 2 ND 30	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty prepájajúcej Štrbské Pleso (pod hotelom Panorama) s Cestou slobody v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 31	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Cesta slobody, Tri Studničky – Važec (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 32	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Cesta slobody, Tri Studničky – Východná (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 33	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Podbanské – Hybe (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 34	Stavebné skvalitnenie a úprava úsekov účelovej cesty Podbanské – Liptovská Kokava – Hybe (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
<b>OP 3 ND - Sprístupnenie existujúcich účelových a iných ciest pre cyklistov a chodcov</b>									
OP 3 ND 1	Sprístupnenie (legalizácia) cyklistickej cesty Ždiar – Tatranská Kotlina pre chodcov zriadením spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov	4	4.1	2030	BaU				
OP 3 ND 2	Sprístupnenie (legalizácia) cyklistickej cesty Tatranská Kotlina – Kežmarské Žľaby – Tatranská Lomnica pre chodcov zriadením spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov	4	4.1	2030	BaU				
OP 3 ND 3	Sprístupnenie (legalizácia) účelovej cesty Dolný Smokovec, motorest – Na pasienku – cyklotrasa 2863 / cintorín Starý Smokovec pre cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
OP 3 ND 4	Sprístupnenie (legalizácia) účelovej cesty Štrbské Pleso – Popradské Pleso, TEŽ pre cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
<b>OP 4 ND - Odstraňovanie nespojitostí a skvalitňovanie infraštruktúry pre nemotorovú dopravu</b>									
OP 4 ND 1	Úprava prednosti na cyklistických cestičkách pozdĺž hlavných komunikácií formou čakacích čiar	4	4.1	2025	BaU	vlastník a správca ciest	vlastník a správca ciest	vlastník a správca ciest	
OP 4 ND 2	Opatrenia mäkkého charakteru v prospech cyklistov na upokojených prieťahoch sídel zachovávajúce pozíciu cyklistov v hlavnom dopravnom priestore	4	4.1	priebežne	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 4 ND 3	Program plošnej integrácie prvkov cyklistickej infraštruktúry do križovatiek pre možnosť bezpečného prevedenia cyklistov a pre odstraňovanie nespojitostí	4	4.1	priebežne	BaU	MD SR PSK samosprávy	SSC SÚC PSK samosprávy	ŠR, PSK, samosprávy	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 4 ND 4	Program plošného zvyšovania bezpečnosti cyklistov a chodcov v premávke upokojovaním dopravy v intravilánoch (pešie zóny, obytné zóny, zóny 30, zdieľané zóny, bicyklové cesty)	4	4.1 4.2	priebežne	Do all	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
OP 4 ND 5	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov v blízkosti zastávok verejnej dopravy	4	4.1	priebežne	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 4 ND 6	Odstraňovanie bariér a budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	4	4.1	priebežne	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
<b>OP 5 ND - Zlepšovanie dostupnosti cyklistickej dopravy a vybavenosti doplnkovou infraštruktúrou</b>									
OP 5 ND 1	Zavedenie turistických cyklobusov	4	4.4	2025	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 5 ND 2	Osadenie automatických sčítačov dopravy	4	4.4	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 5 ND 3	Doplnenie schodísk vodiacími žliabkami pre možnosť vytlačenia bicykla	4	4.4	2030	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
OP 5 ND 4	Plošná inštalácia dopravného značenia pozdĺž cyklistickej infraštruktúry	4	4.4	2030	BaU	PSK samosprávy	správca infraštruktúry	PSK samosprávy	
OP 5 ND 5	Program vybavenia parteru stojanmi	4	4.4	priebežne	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy, EÚ	
OP 5 ND 6	Budovanie parkovísk B+R pri zastávkach verejnej dopravy	4	4.4	priebežne	Do all				
OP 5 ND 7	Program vybavenia územia regiónu dostatočne hustou sieťou nabíjajúcich staníc pre e-bicykle	4	4.4	priebežne	Do all				
<b>OP 6 ND - Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby</b>									
OP 6 ND 1	Začlenenie vetiev kostrovej siete cyklotrás PSK do starostlivosti kraja	4	4.1	2025	BaU	PSK	PSK	PSK	
OP 6 ND 2	Začlenenie cyklistických ciest mimo kostrovej siete do starostlivosti samospráv	4	4.1	2025	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
<b>OP 7 ND - Dokumenty podporujúce rozvoj cyklistickej a pešej dopravy</b>									
OP 7 ND 1	Pasport cyklistických komunikácií a jeho pravidelná aktualizácia	4	4.1	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 7 ND 2	Generel nemotorovej dopravy a jeho pravidelná aktualizácia	4	4.1	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 7 ND 3	Manuál tvorby verejných priestranstiev = opatrenie OP 1 VP 1	4	4.1	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
<b>Opatrenia v oblasti zdieľanej mobility</b>									
<b>OP 1 ZM - Pilotný projekt systému zdieľaných e-bicyklov na dopravné a turistické účely</b>									
OP 1 ZM 1	Stanica/e zdieľaných bicyklov Štrbské Pleso	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 2	Stanica/e zdieľaných bicyklov Starý Smokovec	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 3	Stanica/e zdieľaných bicyklov Dolný Smokovec (Pod Lesom)	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 4	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Lomnica	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 5	Stanica/e zdieľaných bicyklov Gerlachov	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 6	Stanica/e zdieľaných bicyklov Nová Lesná	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 7	Stanica/e zdieľaných bicyklov Stará Lesná	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 8	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Javorina	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 9	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Polianka	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 10	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Lesná	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 11	Stanica/e zdieľaných bicyklov Biela Voda	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 12	Stanica/e zdieľaných bicyklov Belianska jaskyňa	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 13	Stanica/e zdieľaných bicyklov Ždiar - Tatra	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 14	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Štrba	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 15	Stanica/e zdieľaných bicyklov Poprad-Tatry, letisko	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 16	Stanica/e zdieľaných bicyklov Veľká Lomnica (Studený Potok)	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 17	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Kotlina	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 18	Stanica/e zdieľaných bicyklov Lysá Poľana	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 19	Stanica/e zdieľaných bicyklov Vojtasová	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 20	Stanica/e zdieľaných bicyklov Podbanské	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 21	Stanica/e zdieľaných bicyklov Štôla	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 22	Stanica/e zdieľaných bicyklov Pod Lesom	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 23	Stanica/e zdieľaných bicyklov Eurocamp (Tatranská Lomnica)	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 24	Parkovacie kapacity pre bicykle Tichá dolina (pod Kasprov vrch)	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 25	Parkovacie kapacity pre bicykle Kôprová dolina (Kmeťov vodopád)	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 26	Parkovacie kapacity pre bicykle Popradské Pleso	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 27	Parkovacie kapacity pre bicykle Sliezsky Dom	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 28	Parkovacie kapacity pre bicykle Hrebienok	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 29	Parkovacie kapacity pre bicykle Štart	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 30	Parkovacie kapacity pre bicykle Bielovodská dolina	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	



Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
<b>Opatrenia v oblasti ciest a cestnej dopravy</b>									
<b>OP 1 CD - Rozvoj na diaľnici D1</b>									
OP 1 CD 1	Úprava dopravného značenia na diaľnici D1 pre navádzanie vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier cez výjazdy Štrba, Mengusovce, Vysoké Tatry a Poprad-Východ	2	2.6	2025	BaU	MD SR	NDS	ŠR	
OP 1 CD 2	Telematické dopravné značenie na diaľnici D1 s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier na základe disponibilnej kapacity multimodálnych prestupných terminálov	2	2.6	2030	Do all	MD SR	NDS	ŠR, EÚ	
<b>OP 2 CD - Rozvoj ciest I. triedy</b>									
OP 2 CD 1	I/66 Poprad – Kežmarok, 1. časť – obchvaty sídel	2	2.6	2030	BaU	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 2	Telematické dopravné značenie na ceste I/66 s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier na základe disponibilnej kapacity multimodálnych prestupných terminálov	2	2.6	2030	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 3	Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce	2	2.6	2040	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 4	Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66	2	2.6	2050	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 5	Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077	2	2.6	2050	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
<b>OP 3 CD - Rozvoj ciest II. triedy</b>									
OP 3 CD 2	II/538 Štrba – Štrbské Pleso, rekonštrukcia	2	2.6	2025	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 2	II/537 Cesta slobody od križovatky s I/66 po hranicu Prešovského kraja a Žilinského kraja, rekonštrukcia	2	2.6	2030	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 3	II/539 Mengusovce – Vyšné Hágy, rekonštrukcia	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 4	II/540 obchvat obce Veľká Lomnica	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 5	Prevedenie súčasnej trasy cesty I/66 cez Veľkú Lomnicu do ciest II. triedy po dostavbe obchvatu Kežmarku (pripravuje SSC)	2	2.6	2040	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 3 CD 6	II/537 obchvat obce Starý Smokovec (podmienkou posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry)	2	2.6	2050	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 7	Vybavenie krajských ciest telematikou podľa potreby – detekcia a predpoveď meteorologickej situácie, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravné váhy	2	2.6	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
<b>OP 4 CD - Rozvoj ciest III. triedy</b>									
OP 4 CD 1	Rekonštrukcie ciest III. triedy v správe PSK podľa finančných možností PSK	2	2.6	priebežne	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 2	Vybavenie krajských ciest telematikou podľa potreby – detekcia a predpoveď meteorologickej situácie, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravné váhy	2	2.6	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 3	III/3078 – rekonštrukcia mostov na ceste Podspády – Lysá Poľana	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 4	Prevzatie cesty do Bachledovej doliny do správy PSK	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 4 CD 5	Prevzatie prepojenia Osturňa – Ždiar účelovou komunikáciou do správy PSK (III/3109)	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 4 CD 6	III/3078 nový hraničný most Lysá Poľana – Lysá Poľana	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 7	III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 8	Rekonštrukcia cesty III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 9	Rekonštrukcia cesty III/3093 Mlynica – II/534	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 10	III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66	2	2.6	2040	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 11	Nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504)	2	2.6	2050	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 12	Nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice	2	2.6	2050	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
<b>OP 5 CD - Eliminácia kolíznych bodov na cestnej sieti</b>									
OP 5 CD 1	Rozšírenie zastávkových pruhov v Tatranskej Kotline	2	2.6	2025	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 2	Zmena organizácie parkovania na južnej krajnici cesty II/537 v Tatranskej Polianke v koordinácii s autobusovou zastávkou a lokálne zníženie rýchlosti	2	2.6	2025	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry	SÚC PSK	PSK samospráva	
OP 5 CD 3	I/66 a II/540 Veľká Lomnica – úprava križovatky zariadením odbočovacích pruhov a CSS integrovanej so zabezpečovacím zariadením železničného priecestia	2	2.6	2025	Do all	MD SR PSK	ŽSR SSC SÚC PSK	ŠR, PSK	
OP 5 CD 4	III/3064 podjazd Svit (bude sa realizovať ako investícia ŽSR)	2	2.6	2025	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR	
OP 5 CD 5	Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade pri modernizácii železničného koridoru (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii železničnej trate č. 180	2	2.6	2026	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR	
OP 5 CD 6	Smerová úprava napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3081 vrátane úpravy pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhľadových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 7	Smerová úprava napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3102 vrátane úpravy pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhľadových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov vrátane úpravy premiestnenia zastávky verejnej osobnej dopravy mimo priestoru križovatky	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 8	Doplnenie odbočovacích pruhov na križovatke II/534 x III/3081	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 9	II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu	2	2.6	2030	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 10	Križovatka II/537 x II/534 v Starom Smokovci – rekonštrukcia	2	2.6	2030	BaU	PSK Mesto Vysoké Tatry	SÚC PSK	PSK samospráva	
<b>OP 6 CD - Upokojuvanie dopravy na prietahoch obcí</b>									
OP 6 CD 1	Upokojenie dopravy na prietahu miestnej zbernej cesty v sídle Štrbské Pleso	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 2	Upokojenie dopravy na prietahu cesty II/537 v Tatranskej Polianke	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 6 CD 3	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Novom a Starom Smokovci	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 4	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranskej Lomnici	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 5	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/540 (výhľadovo po zámene kategórií III/3083) v Tatranskej Lomnici	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 6	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranských Matliaroch	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 7	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Tatranskej Kotline	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 8	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Ždiari	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 9	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Podspádoch	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 10	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Tatranskej Javorine	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 11	Upokojenie dopravy na prieťahoch ciest II. a III. tried vo vstupnom území podľa finančných možností správcov komunikácií	2 4	2.6 4.2	2040	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
<b>OP 7 CD - Upokojovanie dopravy v intravilánoch obcí</b>									
OP 7 CD 1	Upokojenie dopravy na miestnych obslužných cestách v sídlach jadrového územia	4	4.2	priebežne	Do all	samospráva	samospráva	samospráva vlastníci ciest	
OP 7 CD 2	Upokojenie dopravy na miestnych obslužných cestách v sídlach vstupného územia	4	4.2	priebežne	Do all	samospráva	samospráva	samospráva vlastníci ciest	
<b>Opatrenia v oblasti statickej dopravy</b>									
<b>OP 1 SD - Zavedenie rezidenčného parkovania vo Vysokých Tatrách a na Štrbskom Plese</b>									
OP 1 SD 1	Spracovanie dopravnotechnickej a ekonomickej štúdie zavedenia parkovacej politiky v jadrovom území regiónu	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 2	Spracovanie pasportu parkovacích kapacít v jadrovom území regiónu	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 3	Spracovanie detailných princípov parkovacej politiky: • rozsah zón regulovaného parkovania a stanovenie hraníc • stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov • druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite • časový režim regulácie • cenový režim regulácie • rozsah nárokov na zľavy	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 4	Spracovanie príslušných projektových dokumentácií pre regulované zóny	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 5	Posilnenie inštitucionálnych kapacít na úradoch samospráv pre potreby administrácie parkovacej politiky	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 6	Implementácia princípov parkovacej politiky do praxe	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 7	Priebežná kontrola dodržiavania pravidiel rezidenčného parkovania	1	1.2	priebežne	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
<b>OP 2 SD - Nová parkovacia politika v jadrovom území</b>									
OP 2 SD 1	Pasportizácia existujúcich parkovacích kapacít na území regiónu Vysoké Tatry	1	1.2	2030	BaU	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 2 SD 2	Detailné vyriešenie režimu povoleného vjazdu a rezervácie parkovania pre oprávnené skupiny obyvateľov	1	1.1 1.2	2030	BaU	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 2 SD 3	Režim white-listu povolených vozidiel a možnosti jeho aktualizácie oprávnenými používateľmi	1	1.1 1.2	2030	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 2 SD 4	Zaradenie všetkých existujúcich parkovísk vrátane parkovísk pri lyžiarskych strediskách v území s regulovaným vjazdom automobilov do rezervačného systému parkovania	1 2	1.1 1.2 2.5	2030	Do all				
OP 2 SD 5	Udržiavanie kapacít extravilánových parkovísk pri nástupoch na turistické trasy v prevádzkyschopnom stave do plného spustenia systému manažmentu vjazdu automobilov	2	2.5	2030	BaU	vlastníci pozemkov	vlastníci pozemkov alebo poverené osoby	vlastníci pozemkov	
OP 2 SD 6	Zriadenie parkovísk alebo parkovacích domov P+R pri letisku Poprad-Tatry, multimodálnych prestupných termináloch a odstavnej infraštruktúry pre jadrové územie v potrebných kapacitách	2	2.4	2030	Do all				
OP 2 SD 7	Zriadenie parkovísk alebo parkovacích domov P+R pri integrovaných mestských, horských a podhorských integrovaných dopravných uzloch v potrebných kapacitách	2	2.4	2030	Do all				
OP 2 SD 8	Zriadenie parkovísk P+R pri medziľahých železničných zastávkach a nácestných autobusových zastávkach vo vstupnom území podľa potreby (podľa štandardov kvality IDS Východ)	2	2.4	2030	Do all				
OP 2 SD 9	Výstavba ekologického parkoviska v Tatranskej Javorine v lokalite lyžiarskeho strediska a jeho zaradenie do rezervačného systému	1 2	1.2 1.3 2.5	2030	Do all				
OP 2 SD 10	Výstavba parkovacieho domu v Bachledovej doline	2	2.5	2030	Do all				
OP 2 SD 11	Redukcia počtu parkovacích miest na extravilánových parkoviskách pri nástupoch na turistické trasy na kapacity zachovávajúce rezervy pre vybrané segmenty mobility (zásobovanie, ZŤP, záchranné zložky...)	1	1.2	2040	Do all				

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 2 SD 12	Redukcia parkovacích miest v Tatranskej Kotline v rámci revitalizácie verejného priestoru po dostavbe terminálu a kapacitných parkovísk P+R v blízkosti urbanizovaného územia	4	4.2	2040	Do all				
OP 2 SD 13	Plošná ekologizácia existujúcich parkovísk formou stavebných úprav, inštalácie zachycovačov ropných látok a vybavenia pre nabíjanie elektromobilov	1	1.3	2040	Do all				
<b>Opatrenia v oblasti leteckej dopravy</b>									
<b>OP 1 LED - Rozvoj letiska Poprad-Tatry</b>									
OP 1 LED 1	Uvedenie letiska do normového stavu, oprava vzletovej a pristávacej dráhy, aktualizácia súvisiacich technologických zariadení	2	2.8	2030	Do all	MD SR	Letisko Poprad-Tatry	ŠR	
OP 1 LED 2	Nájsť vhodný model spolupráce kraja s letiskom pre lepšie využitie letiska a podporu cestovného ruchu	2	2.8	2030 priebežne	BaU	MD SR PSK OOCR	Letisko Poprad-Tatry PSK OOCR		
<b>OP 2 LED - Zlepšenie dosiahnuteľnosti letiska Poprad-Tatry</b>									
OP 2 LED 1	Napojenie letiska Poprad-Tatry na sieť chodníkov a cyklickej infraštruktúry mesta Poprad a okolitých obcí (súvis s OP1ND 12 a OP2ND 20)	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 LED 2	Zriadenie linky MHD medzi letiskom a autobusovou a železničnou stanicou Poprad	2	2.2	podľa potreby	Do all	PSK Mesto Poprad	IDS Východ		
OP 2 LED 3	Zriadenie autobusovej linky medzi letiskom a Starým Smokovcom	2	2.2	podľa potreby	Do all	PSK	IDS Východ		
OP 2 LED 4	Trasovanie autobusovej linky Liptovský Mikuláš – Poprad cez letisko a Poprad-Veľkú	2	2.2	podľa potreby	Do all	PSK v spolupráci so ŽSK	IDS Východ		-
<b>Opatrenia v oblasti nákladnej a kombinovanej dopravy</b>									
<b>OP 1 NAD - Ekologizácia parku obsluhujúcich vozidiel</b>									
OP 1 NAD 1	Nájsť spolu s ústrednými orgánmi štátnej správy vhodnú finančnú podporu pre ekologizáciu parku obsluhujúcich vozidiel	1 3	1.3 3.1	2030	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	samosprávy, PSK	
OP 1 NAD 2	Postupné obstaranie vozidiel	1	1.3	2030	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	samosprávy, PSK, EÚ	
<b>OP 2 NAD - Možnosti riešenia citylogistiky v jadrovom území</b>									
OP 2 NAD 1	Spracovanie dopravnotechnickej štúdie manažmentu logistiky zásobovania prevádzok v jadrovom území (súvisí s OP 1 OPK)	1	1.4	2030	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 2 NAD 2	Zavedenie systému manažmentu logistiky zásobovania prevádzok v jadrovom území	1	1.4	2040	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
<b>Opatrenia v oblasti inteligentných dopravných systémov</b>									
<b>OP 1 ITS - Inteligentné telematické dopravné systémy v regióne Vysoké Tatry</b>									
OP 1 ITS 1	Systém automatického dohľadu nad dodržiavaním povoleného vjazdu pre osobné a nákladné vozidlá	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK		
OP 1 ITS 2	Systém rezervácie parkovacích miest pre individuálnych motorizovaných návštevníkov	2	2.7	priebežne	Do all				
OP 1 ITS 3	Informačný systém o disponibilných kapacitách parkovísk pri multimodálnych prestupných termináloch	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	SSC SÚC PSK		
OP 1 ITS 4	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	IDS Východ		
OP 1 ITS 5	Systém vybavovania cestujúcich vo verejnej doprave	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	IDS Východ		
OP 1 ITS 6	Aplikácie pre prevádzku systémov zdieľanej mobility	2	2.7	priebežne	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
<b>Opatrenia v oblasti inštitucionálno-administratívnych kapacít</b>									
<b>OP 1 IAK – Administratívne kapacity pre udržateľnú mobilitu v regióne</b>									
OP 1 IAK 1	Založenie regionálnej entity pre implementáciu systému udržateľnej mobility v regióne	3	3.1 3.2 3.3 3.4	2025	Do all	PSK	PSK + ostatné subjekty	ŠR, EÚ, PSK	
OP 1 IAK 2	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre prevádzku a obsluhu systému manažmentu dopravy	1 2	1.1 2.7	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK	ŠR, EÚ, PSK	
OP 1 IAK 3	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad fungovaním verejnej dopravy s pracoviskom v RVT	2	2.1 2.2	priebežne	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 1 IAK 4	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre riešenie statickej dopravy a odstavných parkovísk	1 3	1.2 3.4	priebežne	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 IAK 5	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre riešenie prístupu na jednotlivých turistických trasách a nástupných bodoch	2	2.5	priebežne	Do all	PSK Správa TANAP	SÚC PSK Správa TANAP	ŠR, PSK	
OP 1 IAK 6	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre organizáciu nákladnej dopravy a citylogistiky	1	1.4	priebežne	Do all	samosprávy	SÚC PSK samosprávy	samosprávy	
OP 1 IAK 7	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad zavádzaním navrhnutých opatrení a ich koordináciu v celom regióne	3	3.1 3.2 3.3 3.4	priebežne	Do all	PSK	PSK	PSK	
OP 1 IAK 8	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad dodržiavaním finančných tokov	3	3.1 3.2 3.3 3.4	priebežne	Do all	PSK	PSK	PSK	



#### 4.1.2 Plán implementácie opatrení podľa časovej postupnosti

Plán implementácie opatrení podľa dopravných módov bol predstavený v predchádzajúcej kapitole. V tejto kapitole je zopakovaný v rozčlenení opatrení podľa časovej postupnosti, čo poskytne lepšiu prehľadnosť pri zostavovaní budúcich akčných plánov.

##### 4.1.2.1 Balík opatrení do roku 2026

Tabuľka 10 Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2026

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonačateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 1 OPK 1	Spracovanie právneho rozboru stretu všeobecného práva na užívanie verejných komunikácií so zámerom zavedenia režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia	1	1.1	2024	BaU	PSK	poverený na základe verejného obstarania	PSK	
OP 1 OPK 2	Spracovanie dopravnotechnickej štúdie pre zavedenie režimu regulovaného vjazdu automobilov do jadrového územia	1	1.1	2025	BaU	PSK	poverený na základe verejného obstarania	PSK	
OP 1 VP 1	Spracovanie manuálu verejných priestranstiev a rozširujúcich dokumentov	4	4.2	2026	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 VP 2	Formulácia programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev	4	4.2	2026	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 9 IVD 1	Náhrada a modernizácia zastaraných vlakových vozňov	1 2	1.3 2.3	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR, EÚ	
OP 1 OVD 1	Expresy Bratislava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice v 1-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 1 OVD 2	Skrátenie jazdnej doby expresov a rýchlikov medzi Popradom a Kysakom na 51 minút zlepšenou organizáciou dopravy	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 1 OVD 3	Osobné vlaky Poprad-Tatry – Košice v 1-hod. takte (vynechajú vybrané zastávky pre urýchlenie – zastávky obsluhované vlakmi v relácii do Prešova a Lipian)	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 1	Vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa v 2-hod. takte (v nadväznosti na diaľkové expresy, rýchliky a osobné vlaky na trati č. 180 Žilina – Košice), v špičke doplnené do hodinového taktu (vynechávajú vybrané zastávky za účelom zrýchlenia a zvýšenia atraktivity spojenia)	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 2	Priame vlaky Poprad-Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica (bez zastavovania medzi Popradom a Studeným Potokom) v 2-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 3	Vlaky Studený potok – Tatranská Lomnica v 2-hod. takte	2	2.1	2025	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 4	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) min v 4-hod. takte počas víkendov, v letnej a zimnej turistickej sezóne denne	2	2.1	2025	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 1	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v 1-hod. takte (operatívne zvýšenie kapacity vypravením následného vlaku)	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 2	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ½-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 3	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte	2	2.1	2025	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 5 OVD 1	Čiastočná implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti PAD	2	2.2	2025	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 5 OVD 2	Zavedenie expresných liniek (podľa zoznamu liniek PAD v PDO PSK)	2	2.2	2025	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 6 OVD 1	Posilnenie autobusových liniek	2	2.2	2025	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP IDS 1	Implementácia systému IDS Východ pre regionálnu autobusovú dopravu	2	2.2	2026	BaU	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 4 ND 1	Úprava prednosti na cyklistických cestičkách pozdĺž hlavných komunikácií formou čakacích čiar	4	4.1	2025	BaU	vlastník a správca ciest	vlastník a správca ciest	vlastník a správca ciest	
OP 5 ND 1	Zavedenie turistických cyklobusov	4	4.4	2025	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 5 ND 2	Osadenie automatických sčítačov dopravy	4	4.4	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 6 ND 1	Začlenenie vetiev kostrovej siete cyklotrás PSK do starostlivosti kraja	4	4.1	2025	BaU	PSK	PSK	PSK	
OP 6 ND 2	Začlenenie cyklistických ciest mimo kostrovej siete do starostlivosti samospráv	4	4.1	2025	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
OP 7 ND 1	Pasport cyklistických komunikácií a jeho pravidelná aktualizácia	4	4.1	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 7 ND 2	Generel nemotorovej dopravy a jeho pravidelná aktualizácia	4	4.1	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 7 ND 3	Manuál tvorby verejných priestranstiev = opatrenie OP 1 VP 1	4	4.1	2025	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 CD 1	Úprava dopravného značenia na diaľnici D1 pre navádzanie vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier cez výjazdy Štrba, Mengusovce, Vysoké Tatry a Poprad-Východ	2	2.6	2025	BaU	MD SR	NDS	ŠR	
OP 3 CD 2	II/538 Štrba – Štrbské Pleso, rekonštrukcia	2	2.6	2025	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 5 CD 1	Rozšírenie zastávkových pruhov v Tatranskej Kottline	2	2.6	2025	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 2	Zmena organizácie parkovania na južnej krajnici cesty II/537 v Tatranskej Polianke v koordinácii s autobusovou zastávkou a lokálne zníženie rýchlosti	2	2.6	2025	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry	SÚC PSK	PSK samospráva	
OP 5 CD 3	I/66 a II/540 Veľká Lomnica – úprava križovatky zriadením odbočovacích pruhov a CSS integrovanej so zabezpečovacím zariadením železničného priecestia	2	2.6	2025	Do all	MD SR PSK	ŽSR SSC SÚC PSK	ŠR, PSK	
OP 5 CD 4	III/3064 podjazd Svit (bude sa realizovať ako investícia ŽSR)	2	2.6	2025	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR	
OP 5 CD 5	Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade pri modernizácii železničného koridoru (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii železničnej trate č. 180	2	2.6	2026	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR	
OP 1 IAK 1	Založenie regionálnej entity pre implementáciu systému udržateľnej mobility v regióne	3	3.1 3.2 3.3 3.4	2025	Do all	PSK	PSK + ostatné subjekty	ŠR, EÚ, PSK	

4.1.2.2 Balík opatrení do roku 2030

Tabuľka 11 Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2030

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 1 OPK 3	Nový systém manažmentu vjazdu automobilov do jadrového územia	1	1.1	2030	Do all				
OP 1 OPK 4	Bodová infraštruktúra pre systém manažmentu vjazdu do jadrového územia (súvis s opatreniami OP IVD)	1	1.1	2030	Do all				
OP 1 OPK 5	Parkovacia politika v jadrovom území (opatrenia OP SD)	1	1.2	2030	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 1 OPK 6	Nový systém manažmentu logistiky zásobovania prevádzok (opatrenie OP 2 NAD)	1	1.1 1.4	2030	Do all				
OP 1 IVD 1	Úpravy trate č. 185 Poprad – Spišská Belá pre premávku v ½-hod. takte (rýchle križovanie v Matejovciach pri Poprade, Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej)	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 2	Odstúpenie rýchlostných obmedzení na trati č. 185 v úseku Poprad-Tatry – Podolíne	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 3	Štúdia uskutočniteľnosti zvýšenia kapacity a rýchlosti na trati Poprad-Tatry – Štrbské Pleso	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 2 IVD 1	Štúdia uskutočniteľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny	2	2.3	2030	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 2 IVD 2	Štúdia uskutočniteľnosti novej trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Kežmarku	2	2.3	2030	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 2 IVD 3	Štúdia uskutočniteľnosti napojenia letiska Poprad-Tatry na systém TEŽ	2	2.3	2030	BaU	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 3 IVD 1	Výbudovanie novej železničnej zastávky pri obci Veľká Lomnica na úseku trate Studený Potok – Tatranská Lomnica v blízkosti zástavby v obci	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 3 IVD 2	Výbudovanie novej (obnovenie pôvodnej) železničnej zastávky Spišská Belá horné nádražie	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 3 IVD 3	Výbudovanie novej železničnej zastávky pri budúcom multimodálnom prestupnom termináli Eurocamp na trati č. 185	2	2.3	2030	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 4 IVD 1	Multimodálny prestupný terminál Tatranská Štrba	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 2	Multimodálny prestupný terminál Nová Lesná	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 3	Multimodálny prestupný terminál Eurocamp	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 4	Multimodálny prestupný terminál Tatranská Kotlina	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 4 IVD 5	Multimodálny prestupný terminál Podbanské	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all				
OP 5 IVD 1	Odstavná infraštruktúra P+R Štôla s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 2	Odstavná infraštruktúra P+R Tatranská Polianka s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 3	Odstavná infraštruktúra P+R Stará Lesná s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 4	Odstavná infraštruktúra P+R Ždiar-Strednica s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 5 IVD 5	Odstavná infraštruktúra P+R Podspády s obsluhou verejnou dopravou	1 2	1.1 2.3 2.4	2030	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK IDS Východ	PSK, EÚ	
OP 6 IVD 1	Zosúladenie vybavenia uzla Poprad-Tatry so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 2	Zosúladenie vybavenia uzla Svit so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 3	Zosúladenie vybavenia uzla Studený Potok so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 4	Zosúladenie vybavenia uzla Kežmarok so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 5	Zosúladenie vybavenia uzla Spišská Belá so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 6	Zosúladenie vybavenia uzla Starý Smokovec so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 6 IVD 7	Zosúladenie vybavenia uzla Tatranská Lomnica so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 6 IVD 8	Zosúladienie vybavenia uzla Štrbské Pleso so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	2030	BaU	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 1	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tri studničky	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 2	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Biely Váh	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 3	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Popradské Pleso, TEŽ	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 4	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Vyšné Hágy	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 5	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Nová Polianka	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 6	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tatranská Polianka	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 7	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Stará Lesná, TEŽ	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 8	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Biela Voda	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 9	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Bachledova dolina, rázcestie	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 10	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Ždiar, Tatra	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 11	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Tatranská Javorina	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 7 IVD 12	Zastávka integrovanej dopravnej obsluhy Lysá Poľana	2	2.3 2.5	2030	Do all	PSK samosprávy	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy, dopravcovia	
OP 9 IVD 2	Obstaranie a prevádzkové nasadenie nových vlakových jednotiek	1 2	1.3 2.3	2030	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR, EÚ	
OP 10 IVD 1	Modernizácia vozidlového parku dopravcov PAD	1 2	1.3 2.3	2030	BaU	PSK	IDS Východ		
OP 10 IVD 2	Obstaranie a prevádzkové nasadenie ekologických nízkoemisných a bezemisných vozidiel	1 2	1.3 2.3	2030	BaU	PSK	IDS Východ		
OP 2 OVD 5	Vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa v 1-hod. takte (v nadväznosti na diaľkové expresy, rýchliky a osobné vlaky na trati č. 180 Žilina – Košice), vynechávajú vybrané zastávky za účelom zrýchlenia a zvýšenia atraktivity spojenia	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 6	Vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie v 1-hod. takte	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 7	Vlaky Studený Potok – Tatranská Lomnica v ½-hod. takte	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 8	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) 2-hod. takte počas víkendov, v letnej a zimnej turistickej sezóne denne	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 4	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v 1-hod. takte (operatívne zvýšenie kapacity vypravením následného vlaku)	2	2.1	2030	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 5	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ½-hod. takte	2	2.1	2030	BaU	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 6	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v ½-hod. takte	2	2.1	2030	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 5 OVD 3	Úplná implementácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK v oblasti PAD	2	2.2	2030	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 6 OVD 2	Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy	2 4	2.2 4.4	2030	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 6 OVD 3	Kyvadlová doprava	2	2.2	2030	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP IDS 2	Implementácia systému IDS Východ pre železničnú dopravu vrátane TEŽ	2	2.1	2030	BaU	MD SR PSK	IDS Východ	ŠR, PSK	
OP 1 ND 1	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Lysá Poľana PL – T. Javorina – Podspády – Ždiar, Strednica	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 2	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Podspády – Jurgów PL	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 3	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Tatranská Kotlina – Lendak	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 4	Komunikácie pre cyklistov a chodcov Kežmarok – Mlynčeky	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 5	Komunikácie pre cyklistov a chodcov Kežmarok – Malý Slavkov	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 6	Komunikácia pre cyklistov a chodcov prepojenie vetva P2 – Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica vrátane napojenia prestupného terminálu Veľká Lomnica	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 7	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľká Lomnica – Stará Lesná – vetva P1	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 8	Komunikácia pre cyklistov a chodcov pozdĺž obchvatu II/540 Veľká Lomnica	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 9	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľká Lomnica – Poprad pozdĺž rieky Poprad (vetva P2 Kostrovej siete)	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 10	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Vyšné Hágy – odbočka na lesnú cestu k TEŽ Popradské pleso (po napojenie vetvy OP2ND 25)	4	4.1	2030	BaU				

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 1 ND 11	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Veľký Slavkov – Nová Lesná, TEŽ – Dolný Smokovec – Horný Smokovec	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 12	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Poprad, letisko – Poprad, ul. Magurská	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 13	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Svit – Batizovce – Gerlachov – Tatranská Polianka	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 14	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Lučivná – Mengusovce – Štôla – odbočka na cyklotrasu 8858	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 15	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Štrba – Lučivná (vetva P2 Kostrovej siete)	4	4.1	2030	BaU	PSK	PSK	PSK, EÚ	
OP 1 ND 16	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Štrba – Tatranská Štrba, Tatranský Lieskovec vrátane napojenia prestupného terminálu Tatranská Štrba a cesty na Šoldov	4	4.1	2030	BaU				
OP 1 ND 17	Komunikácia pre cyklistov a chodcov Šuňava – Štrba – Važec	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 18	Komunikácia pre cyklistov a chodcov od vetvy OP2ND 30 po Podbanské	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 ND 19	Komunikácia pre cyklistov a chodcov na priefahu obcou Liptovská Kokava	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 1	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty Lysá Pofana – prírodná rezervácia Číkovská – Vojtasová v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 2	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty Rázcestie pri tablici – Ždiar, Strednica – Rázcestie Monkova dolina – Ždiar, Tatra v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
OP 2 ND 3	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku PR Flák – cyklocestička Spišská Belá v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 4	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Lendak, ul. Mlynská – Šarpanec (trasa cyklotrasy 8898) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 5	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku cyklotrasa 2869 – Rakúsy – cyklocestička Spišská Belá (trasa cyklotrasy 8896) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 6	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku cyklotrasa 8916 – Stráne pod Tatrami – Mlynčeky v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 7	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Malý Slavkov – cyklotrasa 5895 (trasa cyklotrasy 8916) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 8	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Malý Slavkov – Huncovce, železničná zastávka (trasa cyklotrasy 2869) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 9	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Tatranská Lomnica – Stará Lesná (trasa cyklotrasy 5879) vrátane napojenia k Astronomickému ústavu SAV v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 10	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – Eurocamp v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 11	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – cyklotrasa 8860 (trasa cyklotrasy 5879) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 12	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Stará Lesná – Mlynica v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 13	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mlynica – cyklotrasa 8860 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 14	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mlynica – Matejovce pri Poprade v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 15	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Veľký Slavkov – Matejovce pri Poprade v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 16	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Starý Smokovec, cintorín – lokalita Na pasienku – Dolný Smokovec, motorest v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 17	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Veľký Slavkov – Hájenka Žakovská – úsek cyklotrasy 2863 – Tatranské Zruby v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 18	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – Hájenka Žakovská v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 19	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – Veľký Slavkov v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 20	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Poprad, letisko – vetva OP2ND 19 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 21	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – úsek cyklotrasy 2863 – komunikácie okolo letiska Poprad-Tatry – vetva OP2ND 20 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 22	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov, hotel Hubert – vetva OP2ND 23 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 23	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Gerlachov – NPR Mraznica – cyklotrasa 8858 (úsek medzi Štôlou a Novou Poliankou) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 24	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Štôla – Batizovce v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 25	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty vedenej súbežne s Cestou slobody a železničnou traťou 183 v úseku Vyšné Hágy – Popradské Pleso, TEŽ (Holá Úboč) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 26	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Štôla – NPR Uhlíšťatka – vetva OP2ND 29 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 27	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Mengusovce – vetva OP2ND 26 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 28	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Lučivná – biokoridor cez D1 – vetva OP2ND 26 v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 29	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso, TEŽ v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				



Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 2 ND 30	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty prepájajúcej Štrbské Pleso (pod hotelom Panorama) s Cestou slobody v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 31	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Cesta slobody, Tri Studničky – Važec (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 32	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Cesta slobody, Tri Studničky – Východná (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 33	Stavebné skvalitnenie a úprava účelovej cesty v úseku Podbanské – Hybe (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 2 ND 34	Stavebné skvalitnenie a úprava úsekov účelovej cesty Podbanské – Liptovská Kokava – Hybe (ŽSK) v prospech cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	Do all				
OP 3 ND 1	Sprístupnenie (legalizácia) cyklistickej cesty Ždiar – Tatranská Kotlina pre chodcov zriadením spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov	4	4.1	2030	BaU				
OP 3 ND 2	Sprístupnenie (legalizácia) cyklistickej cesty Tatranská Kotlina – Kežmarské Žľaby – Tatranská Lomnica pre chodcov zriadením spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov	4	4.1	2030	BaU				
OP 3 ND 3	Sprístupnenie (legalizácia) účelovej cesty Dolný Smokovec, motorest – Na pasienku – cyklotrasa 2863 / cintorín Starý Smokovec pre cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
OP 3 ND 4	Sprístupnenie (legalizácia) účelovej cesty Štrbské Pleso – Popradské Pleso, TEŽ pre cyklistov a chodcov	4	4.1	2030	BaU				
OP 5 ND 3	Doplnenie schodísk vodičmi žliabkami pre možnosť vytlačenia bicykla	4	4.4	2030	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
OP 5 ND 4	Plošná inštalácia dopravného značenia pozdĺž cyklistickej infraštruktúry	4	4.4	2030	BaU	PSK samosprávy	správca infraštruktúry	PSK samosprávy	
OP 1 ZM 1	Stanica/e zdieľaných bicyklov Štrbské Pleso	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 2	Stanica/e zdieľaných bicyklov Starý Smokovec	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 3	Stanica/e zdieľaných bicyklov Dolný Smokovec (Pod Lesom)	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 4	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Lomnica	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 5	Stanica/e zdieľaných bicyklov Gerlachov	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 6	Stanica/e zdieľaných bicyklov Nová Lesná	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 7	Stanica/e zdieľaných bicyklov Stará Lesná	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 8	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Javorina	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 9	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Polianka	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 10	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Lesná	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 11	Stanica/e zdieľaných bicyklov Biela Voda	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 12	Stanica/e zdieľaných bicyklov Belianska jaskyňa	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 13	Stanica/e zdieľaných bicyklov Ždiar - Tatra	4	4.3	2030	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 CD 2	Telematické dopravné značenie na diaľnici D1 s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier na základe disponibilnej kapacity multimodálnych prestupných terminálov	2	2.6	2030	Do all	MD SR	NDS	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 1	I/66 Poprad – Kežmarok, 1. časť – obchvaty sídel	2	2.6	2030	BaU	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 2	Telematické dopravné značenie na ceste I/66 s dynamickou navigáciou vodičov smerujúcich do Vysokých Tatier na základe disponibilnej kapacity multimodálnych prestupných terminálov	2	2.6	2030	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 3 CD 2	II/537 Cesta slobody od križovatky s I/66 po hranicu Prešovského kraja a Žilinského kraja, rekonštrukcia	2	2.6	2030	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 3	II/539 Mengusovce – Vyšné Hágy, rekonštrukcia	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 3 CD 4	II/540 obchvat obce Veľká Lomnica	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 3	III/3078 – rekonštrukcia mostov na ceste Podspády – Lysá Poľana	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 4	Prevzatie cesty do Bachledovej doliny do správy PSK	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 4 CD 5	Prevzatie prepojenia Osturňa – Ždiar účelovou komunikáciou do správy PSK (III/3109)	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 4 CD 6	III/3078 nový hraničný most Lysá Poľana – Lysá Poľana	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 7	III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 8	Rekonštrukcia cesty III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 9	Rekonštrukcia cesty III/3093 Mlynica – II/534	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 5 CD 6	Smerová úprava napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3081 vrátane úpravy pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhládových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 7	Smerová úprava napojenia ciest na križovatke II/537 x III/3102 vrátane úpravy pozdĺžneho zakrivenia pri železničnom priecestí pre zlepšenie rozhládových pomerov a možnosť lepšej manévrovateľnosti autobusov vrátane úpravy premiestnenia zastávky verejnej osobnej dopravy mimo priestoru križovatky	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 8	Doplnenie odbočovacích pruhov na križovatke II/534 x III/3081	2	2.6	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 5 CD 9	II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu	2	2.6	2030	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 5 CD 10	Križovatka II/537 x II/534 v Starom Smokovci – rekonštrukcia	2	2.6	2030	BaU	PSK Mesto Vysoké Tatry	SÚC PSK	PSK samospráva	
OP 6 CD 1	Upokojenie dopravy na prieťahu miestnej zbernej cesty v sídle Štrbské Pleso	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 2	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranskej Polianke	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 3	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Novom a Starom Smokovci	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 4	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranskej Lomnici	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 5	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/540 (výhľadovo po zámene kategórií III/3083) v Tatranskej Lomnici	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 6	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty II/537 v Tatranských Matliaroch	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 7	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Tatranskej Kotline	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 8	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Ždiari	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 9	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Podspádoch	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 6 CD 10	Upokojenie dopravy na prieťahu cesty I/66 v Tatranskej Javorine	2 4	2.6 4.2	2030	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 1 SD 1	Spracovanie dopravnotechnickej a ekonomickej štúdie zavedenia parkovacej politiky v jadrovom území regiónu	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 2	Spracovanie pasportu parkovacích kapacít v jadrovom území regiónu	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 3	Spracovanie detailných princípov parkovacej politiky: • rozsah zón regulovaného parkovania a stanovenie hraníc • stanovenie pravidiel parkovania rezidentov, abonentov a návštevníkov • druh tarifných pásem a ich zavedenie na parkovacích kapacitách v lokalite • časový režim regulácie • cenový režim regulácie • rozsah nárokov na zľavy	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 4	Spracovanie príslušných projektových dokumentácií pre regulované zóny	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 5	Posilnenie inštitucionálnych kapacít na úradoch samospráv pre potreby administrácie parkovacej politiky	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 1 SD 6	Implementácia princípov parkovacej politiky do praxe	1	1.2	2030	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 2 SD 1	Pasportizácia existujúcich parkovacích kapacít na území regiónu Vysoké Tatry	1	1.2	2030	BaU	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 2 SD 2	Detailné vyriešenie režimu povoleného vjazdu a rezervácie parkovania pre oprávnené skupiny obyvateľov	1	1.1 1.2	2030	BaU	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 2 SD 3	Režim white-listu povolených vozidiel a možnosti jeho aktualizácie oprávnenými používateľmi	1	1.1 1.2	2030	Do all	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	PSK Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba Obec Ždiar Obec Tat. Javorina	
OP 2 SD 4	Zaradenie všetkých existujúcich parkovísk vrátane parkovísk pri lyžiarskych strediskách v území s regulovaným vjazdom automobilov do rezervačného systému parkovania	1 2	1.1 1.2 2.5	2030	Do all				
OP 2 SD 5	Udržiavanie kapacít extravilánových parkovísk pri nástupoch na turistické trasy v prevádzkyschopnom stave do plného spustenia systému manažmentu vjazdu automobilov	2	2.5	2030	BaU	vlastníci pozemkov	vlastníci pozemkov alebo poverené osoby	vlastníci pozemkov	
OP 2 SD 6	Zriadenie parkovísk alebo parkovacích domov P+R pri letisku Poprad-Tatry, multimodálnych prestupných termináloch a odstavnej infraštruktúry pre jadrové územie v potrebných kapacitách	2	2.4	2030	Do all				
OP 2 SD 7	Zriadenie parkovísk alebo parkovacích domov P+R pri integrovaných mestských, horských a podhorských integrovaných dopravných uzloch v potrebných kapacitách	2	2.4	2030	Do all				
OP 2 SD 8	Zriadenie parkovísk P+R pri medzilahých železničných zastávkach a nácestných autobusových zastávkach vo vstupnom území podľa potreby (podľa Štandardov kvality IDS Východ)	2	2.4	2030	Do all				
OP 2 SD 9	Výstavba ekologického parkoviska v Tatranskej Javorine v lokalite lyžiarskeho strediska a jeho zaradenie do rezervačného systému	1 2	1.2 1.3 2.5	2030	Do all				
OP 2 SD 10	Výstavba parkovacieho domu v Bachledovej doline	2	2.5	2030	Do all				
OP 1 LED 1	Uvedenie letiska do normového stavu, oprava vzletovej a pristávacej dráhy, aktualizácia súvisiacich technologických zariadení	2	2.8	2030	Do all	MD SR	Letisko Poprad-Tatry	ŠR	
OP 1 LED 2	Nájsť vhodný model spolupráce kraja s letiskom pre lepšie využitie letiska a podporu cestovného ruchu	2	2.8	2030 priebežne	BaU	MD SR PSK OOCR	Letisko Poprad-Tatry PSK OOCR		
OP 2 LED 1	Napojenie letiska Poprad-Tatry na sieť chodníkov a cyklistickej infraštruktúry mesta Poprad a okolitých obcí (súvis s OP1ND 12 a OP2ND 20)	4	4.1	2030	Do all				
OP 1 NAD 1	Nájsť spolu s ústrednými orgánmi štátnej správy vhodnú finančnú podporu pre ekologizáciu parku obsluhujúcich vozidiel	1 3	1.3 3.1	2030	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	samosprávy, PSK	
OP 1 NAD 2	Postupné obstaranie vozidiel	1	1.3	2030	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	samosprávy, PSK, EÚ	



Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 2 NAD 1	Spracovanie dopravno-technickej štúdie manažmentu logistiky zásobovania prevádzok v jadrovom území (súvisí s OP 1 OPK)	1	1.4	2030	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	

4.1.2.3 Balík opatrení do roku 2040

Tabuľka 12 Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2040

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 1 IVD 4	Výbudovanie elektrifikovanej duálnej trate Studený Potok – Tatranská Lomnica v parametroch umožňujúcich ½-hod. takt vlakov a jej začlenenie do systému TEŽ	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 5	Výstavba výhybne v priestore Tatranskej Lesnej pre umožnenie ½-hod. taktu vlakov na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 6	Zriadenie nástupišťa pre druhý ozubnicový vlak na Štrbskom Plese pre rýchle križovanie a skrátenie jazdnej doby pre umožnenie ½-hod. taktu vlakov na trati Tatranská Štrba – Štrbské Pleso	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 7	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 2 minúty v úseku Danielov Dom – Vyšné Hágy	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 8	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 2 minúty v úseku Vyšné Hágy – výhybňa Štôla	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 9	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Starý Smokovec – Pod Lesom	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 10	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Pod Lesom – Veľký Slavkov	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 11	Skrátenie jazdnej doby vlakov o 1 minútu v úseku Veľký Slavkov – Poprad-Tatry	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 12	Skapacitnenie železničných nástupišť v horských integrovaných dopravných uzloch Starý Smokovec a Tatranská Lomnica	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 1 IVD 13	Úpravy trate Poprad-Tatry – Štrbské Pleso pre umožnenie ¼-hod. taktu na základe výsledkov štúdie uskutočniteľnosti	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 2 IVD 4	Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny pre prevádzku vlakov v ½-hod. takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	2	2.3	2040	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 4 IVD 6	Medzinárodný mobility hub letisko Poprad-Tatry	1 2	1.1 2.3 2.4	2040	Do all				
OP 9 IVD 3	Obstaranie a prevádzkové nasadenie nových vozidiel a elektrických alebo akumulátorových jednotiek v súvislosti s elektrifikáciou ďalších tratí	1 2	1.3 2.3	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR, EÚ	
OP 2 OVD 9	Urýchlenie dopravy a úspora súprav na trase Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 10	Vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie v 1-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 11	Vlaky Poprad – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte a vlaky Studený Potok – Tatranská Lomnica (– Starý Smokovec) v 1-hod. takte (zložený ½-hod. takt na trati duálneho rozchodu)	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 2 OVD 12	Priame vlaky Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa – Plaveč – Muszyna (– Krynica) 2-hod. takte v celoročnej prevádzke	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 7	Vlaky Štrba – Tatranský Lieskovec – Štrbské Pleso (OŽ) v ½-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 8	Vlaky Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v ¼-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 9	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v 1-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 3 OVD 10	Vlaky Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok (TEŽ) v 1-hod. takte	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 4 OVD 1	Príprava nového konceptu obsluhy na tratiach TEŽ zohľadňujúceho nové železničné trate	2	2.1	2040	BaU	MD SR PSK	MD SR IDS Východ	ŠR	
OP 4 OVD 2	Vlaky v úseku Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina aspoň v 1-hod. takte pokiaľ štúdia uskutočniteľnosti odobrí realizáciu trate	2	2.1	2040	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 1 ND 20	Komunikácia pre cyklistov a chodcov vetva P2 Kostrovej siete – Poprad-Veľká – Veľký Slavkov	4	4.1	2040	Do all				
OP 1 ND 21	Komunikácia pre cyklistov a chodcov pozdĺž Cesty slobody popod Štrbské pleso (úsek medzi vetvami OP2ND 30 a OP2ND 25) ako rýchla spojinka Podbanské – Vyšné Hágy bez potreby zachádzky cez lokality Štrbské Pleso a Popradské pleso, TEŽ	4	4.1	2040	Do all				
OP 1 ZM 14	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Štrba	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 15	Stanica/e zdieľaných bicyklov Poprad-Tatry, letisko	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 16	Stanica/e zdieľaných bicyklov Veľká Lomnica (Studený Potok)	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 17	Stanica/e zdieľaných bicyklov Tatranská Kotlina	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 18	Stanica/e zdieľaných bicyklov Lysá Poľana	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 19	Stanica/e zdieľaných bicyklov Vojtasová	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 20	Stanica/e zdieľaných bicyklov Podbanské	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 21	Stanica/e zdieľaných bicyklov Štôla	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 22	Stanica/e zdieľaných bicyklov Pod Lesom	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 23	Stanica/e zdieľaných bicyklov Eurocamp (Tatranská Lomnica)	4	4.3	2040	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 ZM 24	Parkovacie kapacity pre bicykle Tichá dolina (pod Kasprov vrch)	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 1 ZM 25	Parkovacie kapacity pre bicykle Kôprová dolina (Kmeťov vodopád)	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 26	Parkovacie kapacity pre bicykle Popradské Pleso	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 27	Parkovacie kapacity pre bicykle Sliezsky Dom	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 28	Parkovacie kapacity pre bicykle Hrebienok	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 29	Parkovacie kapacity pre bicykle Štart	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 1 ZM 30	Parkovacie kapacity pre bicykle Bielowodská dolina	4	4.4	2040	Do all	Správa TANAP	Správa TANAP	EÚ, Správa TANAP	
OP 2 CD 3	Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce	2	2.6	2040	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 3 CD 5	Prevedenie súčasnej trasy cesty I/66 cez Veľkú Lomnicu do ciest II. triedy po dostavbe obchvatu Kežmarku (pripravuje SSC)	2	2.6	2040	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 4 CD 10	III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66	2	2.6	2040	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 6 CD 11	Upokojenie dopravy na prieťahoch ciest II. a III. tried vo vstupnom území podľa finančných možností správcov komunikácií	2 4	2.6 4.2	2040	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK	
OP 2 SD 11	Redukcia počtu parkovacích miest na extravilánových parkoviskách pri nástupoch na turistické trasy na kapacity zachovávajúce rezervy pre vybrané segmenty mobility (zásobovanie, ZŤP, záchranné zložky...)	1	1.2	2040	Do all				
OP 2 SD 12	Redukcia parkovacích miest v Tatranskej Kotline v rámci revitalizácie verejného priestoru po dostavbe terminálu a kapacitných parkovísk P+R v blízkosti urbanizovaného územia	4	4.2	2040	Do all				
OP 2 SD 13	Plošná ekologizácia existujúcich parkovísk formou stavebných úprav, inštalácie zachytávačov ropných látok a vybavenia pre nabíjanie elektromobilov	1	1.3	2040	Do all				
OP 2 NAD 2	Zavedenie systému manažmentu logistiky zásobovania prevádzok v jadrovom území	1	1.4	2040	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	

#### 4.1.2.4 Balík opatrení do roku 2050

Tabuľka 13 Plán implementácie opatrení – balík opatrení do roku 2050

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 2 IVD 5	Nová trať TEŽ z Tatranskej Lomnice do Kežmarku pre prevádzku vlakov v 1-hod. (výhľadovo ½-hod.) takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	2	2.3	2050	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 2 IVD 6	Nové napojenie medzinárodného mobility hubu pri letisku Poprad-Tatry na sieť TEŽ s možnosťou prevádzky vlakov v ½-hod. takte po posúdení štúdiou uskutočniteľnosti a vplyvov na životné prostredie	2	2.3	2050	Do all	MD SR	ŽSR	ŠR, EÚ	
OP 4 OVD 3	Vlaky na nových úsekoch tratí TEŽ aspoň v 1-hod. takte	2	2.1	2050	Do all	MD SR	železničný dopravca	ŠR	
OP 6 OVD 4	Prehodnotenie intervalov spojov na štandardných, turistických a kyvadlových autobusových linkách spolu so spustením prevádzky vlakov na nových úsekoch TEŽ v prípade ich výstavby	2	2.1	2050	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 2 CD 4	Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66	2	2.6	2050	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 2 CD 5	Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077	2	2.6	2050	Do all	MD SR	SSC	ŠR, EÚ	
OP 3 CD 6	II/537 obchvat obce Starý Smokovec (podmienkou posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena územného plánu mesta Vysoké Tatry)	2	2.6	2050	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 11	Nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504)	2	2.6	2050	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 12	Nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice	2	2.6	2050	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	

#### 4.1.2.5 Balík priebežných opatrení

Tabuľka 14 Plán implementácie opatrení – balík priebežných opatrení

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 1 VP 3	Implementácia programu zvyšovania kvality verejných priestranstiev	4	4.2	priebežne	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 VP 4	Odstraňovanie bariér na prirodzených trasách chodcov a cyklistov (závary, prekážky)	4	4.1 4.2	priebežne	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy	
OP 1 VP 5	Budovanie infraštruktúry pre nemotorových účastníkov (pešie a obytné zóny, cyklistické komunikácie, chodníky apod.)	4	4.1	priebežne	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 8 IVD 1	Zosúladienie vybavenia a stavebného vyhotovenia medziľahých železničných zastávok nižších kategórií so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	priebežne	BaU	PSK	IDS Východ	ŠR, PSK, samosprávy	
OP 8 IVD 2	Zosúladienie vybavenia a stavebného vyhotovenia nácestných autobusových zastávok nižších kategórií so štandardami kvality IDS Východ	2	2.3 2.4	priebežne	BaU	PSK	IDS Východ	PSK samosprávy dopravcovia	
OP 4 ND 2	Opatrenia mäkkého charakteru v prospech cyklistov na upokojených prieťahoch sídel zachovávajúce pozíciu cyklistov v hlavnom dopravnom priestore	4	4.1	priebežne	Do all	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 4 ND 3	Program plošnej integrácie prvkov cyklistickej infraštruktúry do križovatiek pre možnosť bezpečného prevedenia cyklistov a pre odstraňovanie nespojitostí	4	4.1	priebežne	BaU	MD SR PSK samosprávy	SSC SÚC PSK samosprávy	ŠR, PSK, samosprávy	
OP 4 ND 4	Program plošného zvyšovania bezpečnosti cyklistov a chodcov v premávke upokojovaním dopravy v intravilánoch (pešie zóny, obytné zóny, zóny 30, zdieľané zóny, bicyklové cesty)	4	4.1 4.2	priebežne	Do all	samosprávy	samosprávy	samosprávy	

Č. OP	Názov špecifickej aktivity	SC	ŠC	Horizont	Variant	Nositeľ	Vykonávateľ	Zdroj fin.	Orientačný náklad
OP 4 ND 5	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov v blízkosti zastávok verejnej dopravy	4	4.1	priebežne	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 4 ND 6	Odstraňovanie bariér a budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	4	4.1	priebežne	BaU	PSK samosprávy	PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 5 ND 5	Program vybavenia parteru stojanmi	4	4.4	priebežne	BaU	samosprávy	samosprávy	samosprávy, EÚ	
OP 5 ND 6	Budovanie parkovísk B+R pri zastávkach verejnej dopravy	4	4.4	priebežne	Do all				
OP 5 ND 7	Program vybavenia územia regiónu dostatočne hustou sieťou nabíjajúcich staníc pre e-bicykle	4	4.4	priebežne	Do all				
OP 3 CD 7	Vybavenie krajských ciest telematikou podľa potreby – detekcia a predpoveď meteorologickej situácie, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravové váhy	2	2.6	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 1	Rekonštrukcie ciest III. triedy v správe PSK podľa finančných možností PSK	2	2.6	priebežne	BaU	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 4 CD 2	Vybavenie krajských ciest telematikou podľa potreby – detekcia a predpoveď meteorologickej situácie, termokamery, sčítače dopravy, merače emisií, nápravové váhy	2	2.6	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK	PSK, EÚ	
OP 7 CD 1	Upokojenie dopravy na miestnych obslužných cestách v sídlach jadrového územia	4	4.2	priebežne	Do all	samospráva	samospráva	samospráva vlastníci ciest	
OP 7 CD 2	Upokojenie dopravy na miestnych obslužných cestách v sídlach vstupného územia	4	4.2	priebežne	Do all	samospráva	samospráva	samospráva vlastníci ciest	
OP 1 SD 7	Priebežná kontrola dodržiavania pravidiel rezidenčného parkovania	1	1.2	priebežne	BaU	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	Mesto Vysoké Tatry Obec Štrba	
OP 2 LED 2	Zriadenie linky MHD medzi letiskom a autobusovou a železničnou stanicou Poprad	2	2.2	podľa potreby	Do all	PSK Mesto Poprad	IDS Východ		
OP 2 LED 3	Zriadenie autobusovej linky medzi letiskom a Starým Smokovcom	2	2.2	podľa potreby	Do all	PSK	IDS Východ		
OP 2 LED 4	Trasovanie autobusovej linky Liptovský Mikuláš – Poprad cez letisko a Poprad-Veľkú	2	2.2	podľa potreby	Do all	PSK v spolupráci so ŽSK	IDS Východ		-
OP 1 ITS 1	Systém automatického dohľadu nad dodržiavaním povoleného vjazdu pre osobné a nákladné vozidlá	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK		
OP 1 ITS 2	Systém rezervácie parkovacích miest pre individuálnych motorizovaných návštevníkov	2	2.7	priebežne	Do all				
OP 1 ITS 3	Informačný systém o disponibilných kapacitách parkovísk pri multimodálnych prestupných termináloch	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	SSC SÚC PSK		
OP 1 ITS 4	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	IDS Východ		
OP 1 ITS 5	Systém vybavovania cestujúcich vo verejnej doprave	2	2.7	priebežne	Do all	PSK	IDS Východ		
OP 1 ITS 6	Aplikácie pre prevádzku systémov zdieľanej mobility	2	2.7	priebežne	Do all	PSK samosprávy	prevádzkovateľ systému	prevádzkovateľ systému	
OP 1 IAK 2	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre prevádzku a obsluhu systému manažmentu dopravy	1 2	1.1 2.7	priebežne	Do all	PSK	SÚC PSK	ŠR, EÚ, PSK	
OP 1 IAK 3	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad fungovaním verejnej dopravy s pracoviskom v RVT	2	2.1 2.2	priebežne	Do all	PSK	IDS Východ	PSK	
OP 1 IAK 4	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre riešenie statickej dopravy a odstavných parkovísk	1 3	1.2 3.4	priebežne	Do all	PSK samosprávy	SÚC PSK samosprávy	PSK samosprávy	
OP 1 IAK 5	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre riešenie prístupu na jednotlivých turistických trasách a nástupných bodoch	2	2.5	priebežne	Do all	PSK Správa TANAP	SÚC PSK Správa TANAP	ŠR, PSK	
OP 1 IAK 6	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre organizáciu nákladnej dopravy a citylogistiky	1	1.4	priebežne	Do all	samosprávy	SÚC PSK samosprávy	samosprávy	
OP 1 IAK 7	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad zavádzaním navrhnutých opatrení a ich koordináciu v celom regióne	3	3.1 3.2 3.3 3.4	priebežne	Do all	PSK	PSK	PSK	
OP 1 IAK 8	Inštitucionálno-administratívne kapacity pre dohľad nad dodržiavaním finančných tokov	3	3.1 3.2 3.3 3.4	priebežne	Do all	PSK	PSK	PSK	

## 4.2 Monitorovací plán

Monitorovací plán je integrálnou súčasťou Implementačnej časti Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry. Zameriava sa hodnotenie dôsledkov implementácie opatrení a aktivít navrhnutých v návrhovej časti a realizovaných na základe plánu implementácie. V monitorovacom pláne je hodnotené napĺňanie špecifických cieľov na základe stanovených podrobných indikátorov.

### 4.2.1 Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov

Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov vychádzajú z opisu formulácie týchto cieľov v návrhovej časti. Monitorovať je možné kvantitatívne napĺňanie ako počty prvkov, veľkosti plôch, percentuálne podiely a ďalšie ukazovatele a taktiež kvalitatívne napĺňanie, ktoré preukazuje, či sa darí dosahovať nová kvalita fungovania dopravného systému v regióne.

Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov boli popísané v Tabuľka 2 v kapitole 3.2.2.

### 4.2.2 Plán monitorovania

Plán monitorovania je navrhnutý podľa jednotlivých špecifických cieľov. V prípade niektorých špecifických cieľov môže byť monitorovanie vykonané podľa viacerých indikátorov. V tabuľke sú uvedené špecifické ciele s ukazovateľmi, jednotkami a ak bolo možné presnejšie určenie, aj s počiatočnými hodnotami spolu s návrhmi na dosiahnutie hodnôt v jednotlivých časových horizontoch.

Tabuľka 15 Plán monitorovania špecifických cieľov

Špecifický cieľ	Indikátory	Zdroj dát	Jednotky	Počiatkový stav 2022	Cieľový stav
<b>1.1. Multimodálne prestupné terminály, záchytné parkoviská a manažment vjazdu do jadrového územia</b>	Počet multimodálnych prestupných terminálov pre jadrové územie	OD PSK IDS Východ ŽSR	ks	0	2025 1 2030 5 2035 6 2040 - 2050 -
	Počet parkovísk P+R v rámci odstavnej infraštruktúry záchytných bodov	OD PSK IDS Východ	ks	0	2025 0 2030 5 2035 5 2040 7 2050 -
	Podiel tranzitnej dopravy jadrovým územím	dopravné prieskumy	%	15 %	2025 14 % 2030 10 % 2035 5 % 2040 2 % 2050 1 %
	Zníženie hodnoty emisií	SHMÚ	µg.m <sup>-3</sup> / %	Rok 2022 = 100 %	2025 -10 % 2030 -15 % 2035 -25 % 2040 -40 % 2050 -60 %
<b>1.2. Riadené a rezervované parkovanie v jadrovom území</b>	Počet rezervácií parkovania za časové obdobie	OD PSK správca systému	Ks/rok	0	2025 0 2030 300 tis. 2035 400 tis. 2040 400 tis. 2050
	Podiel cieľovej dopravy jednodňových turistov v jadrovom území	OD PSK správca systému	%		2025 2030 2035 2040 2050
	Počet lokalít turistického významu s vyriešeným parkovaním	OD PSK	ks	0	2025 2 2030 10 2035 20 2040 25 2050
<b>1.3. Ekologická dopravná infraštruktúra a vozidlový park</b>	Podiel ekologických vozidiel vo vozidlovom parku	SÚC PSK samosprávy	%		2025 15 % 2030 30 % 2035 50 % 2040 80 % 2050 100 %
	Podiel ekologicky vyriešených parkovísk v chránených územiach	Správa TANAP samosprávy	%	0	2025 5 % 2030 40 % 2040 80 % 2050 100 %
<b>1.4. Vyriešená nákladná doprava a citylogistika</b>	Podiel ekologickej nákladnej dopravy v rámci dopravnej obsluhy jadrového územia	OD PSK samosprávy	%		2025 5 % 2030 50 % 2035 100 % 2040 2050
	Podiel ekologických vozidiel vo vozidlovom parku nákladnej dopravy	OD PSK Dopravcovia	%		2025 5 % 2030 50 % 2035 90 % 2040 100 % 2050
<b>2.1. Posilnenie roly železničnej dopravy v systéme verejnej dopravy</b>	Podiel železničnej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v regióne	IDS Východ	%	Rok 2022 = 100 %	2025 +3% 2030 +10 % 2035 +20 % 2040 +30 % 2050 +50 %
<b>2.2. Posilnenie roly autobusovej dopravy v systéme verejnej dopravy</b>	Podiel autobusovej dopravy na celkovom objeme prepravnej práce v regióne	IDS Východ	%	Rok 2022 = 100 %	2025 +3% 2030 +7 % 2035 +10 % 2040 +12 % 2050 +14 %
	Zavedená prevádzka skibusov od terminálov a záchytných parkovísk k lyžiarskym areálom	IDS Východ prevádzkovatelia	linky		2025 2 2030 5 2035 10 2040 15 2050



Špecifický cieľ	Indikátory	Zdroj dát	Jednotky	Počiatkový stav 2022	Cieľový stav
2.3. Kvalitná infraštruktúra verejnej dopravy	Počet modernizačných prvkov fyzickej a informačnej dopravnej infraštruktúry	IDS Východ	ks		2025 2030 2035 2040 2050
	Podiel moderných a modernizovaných vozidiel	železniční a autobusoví dopravcovia	%		2025 2030 2035 2040 2050
2.4. Dostatočné parkovacie kapacity pri zastávkach, staniach a termináloch verejnej dopravy	Počet zastávok, staníc a terminálov v súlade so Štandardmi kvality IDS Východ	IDS Východ samosprávy	ks		2025 2030 2035 2040 2050
2.5. Vyriešená obsluha miest nástupu na turistické trasy a lyžiarskych areálov	Počet ekologicky vyriešených lokalít nástupu na turistické trasy a lyžiarskych areálov z pohľadu obslužnosti	Správa TANAP samosprávy	ks	0	2025 2030 2040 2050
2.6. Kvalitná a bezpečná infraštruktúra pre cestnú dopravu	Celková dĺžka cestnej siete vo veľmi dobrom a dobrom stave	Cestná databanka	km		2025 2030 2035 2040 2050
	Realizácia a sprevádzkovanie dopravných stavieb	NDS, SSC, SÚC PSK	---		2025 2030 2035 2040 2050
	Počet mostov v bezchybnom až dobrom stave	Cestná databanka	ks		2025 2030 2040 2050
	Počet nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily v regióne	NDS, SSC, SÚC PSK samosprávy	ks	31 (8 v jadr. území)	2025 2030 2035 2040 2050
2.7. Telematické systémy ako nástroj zefektívňovania dopravnej obslužnosti regiónu	Zavedené telematické systémy	OD PSK	---		2025 2030 2035 2040 2050
2.8. Letecká doprava ako súčasť dopravnej obsluhy a cestovného ruchu	Počet prepravených cestujúcich na letisku Poprad-Tatry	Letisko Poprad-Tatry	ks	53 tis. (priemer poslednej dekády)	2025 60 tis. 2030 150 tis. 2035 250 tis. 2040 300 tis. 2050
	Podiel letecky dopravených turistov na celkovom počte turistov v rámci cestovného ruchu v regióne	Letisko Poprad-Tatry OOCR	%		2025 2 % 2030 6 % 2035 8 % 2040 10 % 2050 20 %
3.1. Európske a národné dotácie dopravnej infraštruktúry	Nastavenie dotačných titulov				2025 2030 2035 2040 2050
3.2. Ubytovacia daň	Nastavenie systému				2025 2030 2035 2040 2050
3.3. Sieťové cestovné lístky v cene ubytovacej dane aj parkovacích poplatkov a vyššie tržby	Navýšenie tržieb verejnej dopravy dane aj parkovacích poplatkov a vyššie tržby				2025 2030 2035 2040 2050
3.4. Príjmy z parkovania po zavedení plošného parkovacieho rezervačného systému	Navýšenie tržieb z parkovania				2025 2030

Špecifický cieľ	Indikátory	Zdroj dát	Jednotky	Počiatkový stav 2022	Cieľový stav
					2035 2040 2050
4.1. Kvalitná a bezpečná infraštruktúra pre cyklistickú a pešiu dopravu	Dĺžka kvalitných a bezpečných spravovaných cyklistických trás	OD PSK	km	46 km	2025 80 km 2030 353 km 2040 364 km
	Počet bezbariérových priechodov	samosprávy vlastníci chodníkov	ks		2025 2030 2035 2040 2050
	Podiel nemotorovej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce	OD PSK	%		2025 2030 2035 2040 2050
4.2. Kvalitný a atraktívny verejný priestor v sídlach	Vykonané bezpečnostné audity a inšpekcie problémových lokalít	samosprávy	---	0	2025 2030 2035 2040 2050
	Počet realizovaných projektov úprav verejného priestoru	samosprávy	ks	0	2025 2030 2035 2040 2050
	Počet dopravne upokojených problémových lokalít	samosprávy	ks	0	2025 2030 2035 2040
4.3. Zdieľaná mikromobilita ako podporovaný dopravný mód	Počet staníc zdieľaných prostriedkov mikromobility	samosprávy	ks	0	2025 2030 2035 2040 2050
	Počet dopravných prostriedkov systému mikromobility	samosprávy prevádzkovatelia systému	ks	0	2025 2030 2035 2040 2050
	Počet užívateľov za časové obdobie	samosprávy	ks	0	2025 2030 2035 2040 2050
4.4. Doplnková infraštruktúra pre cyklistickú dopravu	Počet realizovaných projektov doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov	samosprávy	ks		2025 2030 2035 2040 2050
	Počet nových stojanov, úschovní na bicykle a parkovísk B+R	samosprávy	ks		2025 2030 2035 2040 2050
	Počet verejných nabíjajúcich staníc pre elektrické bicykle	samosprávy prevádzkovatelia infraštruktúry	ks	0	2025 2030 2035 2040 2050
	Počet prvkov doplnkovej infraštruktúry	samosprávy	ks		2025 2030 2035 2040 2050
	Zavedená prevádzka cyklobusov	IDS Východ	---		2025 2030 2040 2050

#### 4.2.3 Hodnotenie a monitoring implementácie

Monitorovanie procesu implementácie plánu udržateľnej mobility je integrálnou súčasťou tohto procesu. Jeho hlavnou úlohou je priebežná kontrola efektívneho vynakladania prostriedkov na napĺňanie Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry.

Monitoring sa bude po prvé zameriavať na výstupy jednotlivých opatrení a ich aktivít. Toto vyhodnotenie je kvantitatívne, čo znamená, že sa iba hodnotí, či opatrenie bolo naplnené plne alebo sčasti, teda či bola postavená identifikovaná časť infraštruktúry, bol zavedený navrhnutý model prevádzky verejnej dopravy alebo či bolo naplnené inštitucionálne opatrenie. Toto hodnotenie musí byť realizované každoročne.

Základom pre túto časť monitoringu je implementačný plán, kde sú v tabuľke uvedené všetky opatrenia a aktivity vrátane časového horizontu, v ktorom majú byť naplnené.

Po druhé sa monitoring bude zameriavať na výsledky opatrení (aktivít), pričom sa bude kvalitatívne vyhodnocovať ich dopad, teda či realizované opatrenia priniesli očakávané účinky, napríklad, či sa zvýšil podiel verejnej dopravy na celkovej prepravnej práci apod. Toto hodnotenie, keďže je zložitejšie a je potrebné naň získať viac údajov a dát, sa navrhuje vykonávať v päťročných intervaloch, konkrétne v rokoch 2026, 2031, 2036 a 2040 (pokiaľ už nebude spracovaný a schválený nový strategický dokument).

Táto časť sa bude vyhodnocovať podľa plánu monitorovania, kde sú k jednotlivým špecifickým cieľom navrhnuté ukazovatele i základné zdroje dát pre hodnotenie ich napĺňania vrátane želaných hodnôt v jednotlivých vyššie uvedených časových horizontoch.

##### 4.2.3.1 Organizovanie hodnotenia

Ústredným pracoviskom, ktoré spracúva každoročné monitorovacie správy pre vedenie PSK a zastupiteľstvo PSK je Odbor dopravy Prešovského samosprávneho kraja.

Výkonná agentúra (vykonávateľ) spracúva k 15. decembru bežného roka vyhodnotenie napĺňania opatrení (aktivít), ktoré jej boli zverené na vykonanie. Toto vyhodnotenie odovzdá nadradenej (či už hierarchicky, alebo podľa zmluvy) inštitúcii, ktorá je nositeľom dotknutých opatrení, teda Nositeľovi.

Nositeľ zhromaždí všetky vyhodnotenia, sumarizuje ich a v rokoch spracovania komplexného hodnotiaceho materiálu doplní hodnotenie výsledkov aktivít (ich účinkov), samozrejme, pokiaľ má relevantné dáta a takto spracované hodnotenie postúpi Odboru dopravy Prešovského samosprávneho kraja do 15. januára nasledujúceho roka.

OD PSK vypracuje na základe hodnotení od všetkých nositeľov informáciu pre vedenie kraja a krajské zastupiteľstvo do 15. apríla prebiehajúceho roka za uplynulý rok. Pri tomto hodnotení sa predpokladá, že vedenie kraja a zastupiteľstvo vezme tento dokument na vedomie.

V rokoch 2026, 2031, 2036 a 2040 (pokiaľ už nebude spracovaný nový strategický dokument) spracuje Odbor dopravy PSK podrobný hodnotiaci materiál vrátane hodnotenia výsledkov (účinkov) a napĺňania jednotlivých špecifických cieľov. Pri tomto komplexnom hodnotení sa predpokladá, že bude analyzovať najmä nezrovnalosti oproti stanovenému plánu a bude obsahovať návrhy na úpravu postupu implementácie Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry na prerokovanie a schválenie zastupiteľstvu PSK, a to do 15. júna uvedeného roka. V prípade úprav postupu by uznesenie krajského zastupiteľstva malo byť rovnako záväzné, ako bude záväzné uznesenie o schválení PUM RVT a PUM PSK.

#### 4.2.3.2 Riešenie spätnej väzby

Monitoring a hodnotenie nemá iba zistiť napĺňanie plánu udržateľnej mobility, ale má vedeniu kraja pomôcť pri implementácii tohto plánu v záujme obyvateľov kraja. Preto sa zdôrazňuje princíp spätnej väzby ako dôležitého elementu procesu implementácie a jej monitorovania. Pokiaľ sa v priebehu piatich rokov (perióda hodnotenia – teda v rokoch 2026, 2031, 2036 a 2040) nedarí napĺňať niektoré časti plánu (dosahovať stanovené hodnoty napĺňania špecifických cieľov), treba analyzovať, či je chyba na strane realizujúcich inštitúcií, alebo či sa natoľko zmenili predpoklady, že opatrenie stráca na aktuálnosti a podľa toho následne upraviť ďalší postup implementácie, pričom treba mať na zreteli strategické aj špecifické ciele formulované v PUM RVT.

Z toho dôvodu je dôležité, aby hodnotiace správy boli schválené s rovnakou účinnosťou, ako samotný Plán udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry a Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja.

V ostatných rokoch, keď sa vypracováva iba správa pre informovanie, môže vedenie kraja alebo zastupiteľstvo kraja uložiť vypracovanie návrhu aktualizácie, prípadne to môže navrhnúť OD PSK, ak na to vidí dôvod.

## 5 Zhrnutie II. časti PUM RVT

Druhá etapa Plánu udržateľnej mobility regiónu Vysoké Tatry je spoločným výstupom návrhovej časti (Fáza C) a implementačnej časti (Fáza D).

Návrhová časť na základe zberu dát, analýz a poznania územia a jeho dopravného systému a taktiež na základe vízie mobility pre región Vysoké Tatry prechádza k formulovaniu budúceho rozvoja. Na základe vízie mobility v regióne – minimalizovať negatívne dopady dopravného systému na životné prostredie a klimatické podmienky, zlepšiť podmienky pre verejnú a nemotorovú dopravu v regióne, dosiahnuť a udržať kvalitu infraštruktúry pre nevyhnutnú automobilovú dopravu, znižovať emisie a zvýšiť kvalitu života obyvateľov a návštevníkov – boli sformulované strategické a podrobné špecifické ciele. Strategické ciele vyjadrujú stav, ku ktorému treba napredovať. Exaktné meranie strategických cieľov nie je za každých okolností možné. Kvantifikovateľné a merateľné sú špecifické ciele, ktoré naplňajú stratégiu.

Hlavným a prvým strategickým cieľom a dôvodom realizácie tohto dokumentu je ekologicky udržateľný dopravný systém v regióne, ktorý dokáže územia regiónu Vysokých Tatier bohatému na prírodné hodnoty a celoštátne i nadnárodne významnému turistickému cieľu zaručiť ochranu životného prostredia pred negatívnymi vplyvmi dopravy pochádzajúcej predovšetkým z uspokojovania potrieb turistického ruchu a taktiež ochranu klimatických podmienok vhodných na liečenie, ktoré sú v regióne vyhlásené vo viacerých lokalitách jadrového územia.

Ostatné strategické ciele smerujú k výkonnému, spoľahlivému a ekonomicky udržateľnému dopravnému systému regiónu. Posledným strategickým cieľom je nemotorová doprava, ktorá by sa mala stať plnohodnotným dopravným módom, ktorý prevezme nezanedbateľnú časť prepravnej práce.

Na základe predchádzajúcich úvah sú následne spracované koncepcie riešenia ochrany územia pred negatívnymi vplyvmi dopravy, skvalitnenia stavu verejných priestorov a následne riešenia jednotlivých subsystémov dopravného systému regiónu Vysoké Tatry v kontexte dopravného systému Prešovského samosprávneho kraja, pričom všetky popisované subsystémy vo výsledku vytvoria jeden vzájomne previazaný dopravný systém.

Návrhová časť vychádza z dopravného modelu, v ktorom sú popísané viaceré varianty zaťaženia, návrhové scenáre a výhľadové prognózy dopravy. Neoddeliteľnou súčasťou koncepcie je popis potreby posilnenia inštitucionálno-administratívnych kapacít na viacerých správnych úrovniach, ktoré si vyžiada implementácia opatrení pre udržateľnú mobilitu v regióne. Na popísané koncepcie nadväzujú návrhy opatrení, ktoré sú rozdelené na čiastkové aktivity reprezentujúce jednotlivé kroky smerujúce k dosiahnutiu naplnenia opatrenia.

Implementačná časť je nadväznou etapou k návrhovej časti v procese dosiahnutia udržateľného rozvoja. Implementačná časť zhrňa konkrétne kroky s cieľom naplniť víziu mobility pre región Vysoké Tatry a rozširuje ich o viaceré dôležité informácie kľúčové pre samotnú realizáciu. Implementačná časť sa skladá z dvoch základných komponentov – implementačný a monitorovací plán.

Implementačný plán bol vytvorený na základe širokej diskusie pracovnej skupiny pre tvorbu PUM RVT pozostávajúcej zo zástupcov zadávateľa, spracovateľa a dôležitých zainteresovaných inštitúcií, najmä dotknutých samospráv, Správy Tatranského národného parku, Asociácie slovenských kúpeľov, zástupcov železničného dopravcu ZSSK, organizátora integrovaného dopravného systému IDS Východ, Správy a údržby ciest PSK, OOCR región Vysoké Tatry, OOCR Vysoké Tatry – Podhorie a ďalších.

Implementačný plán jednotlivým opatreniam a ich aktivitám priraduje príslušný strategický a špecifický cieľ, časový horizont realizácie, inštitúcie zodpovedné za implementáciu, navrhuje zdroj



financovania a približne odhaduje finančnú náročnosť realizácie. Je spracovaný v rozdelení na opatrenia podľa dopravných módov a taktiež podľa časového rámca realizácie, čím vytvára balíčky opatrení, ktoré budú realizované a zavádzané v postupných etapách, ktorých výsledkom je naplnenie vízie mobility pre región Vysoké Tatry.

Monitorovací plán predstavuje plán na hodnotenie dôsledkov implementácie opatrení a aktivít navrhnutých v návrhovej časti a realizovaných na základe plánu implementácie. V monitorovacom pláne je hodnotené napĺňanie špecifických cieľov na základe podrobne stanovených indikátorov.