

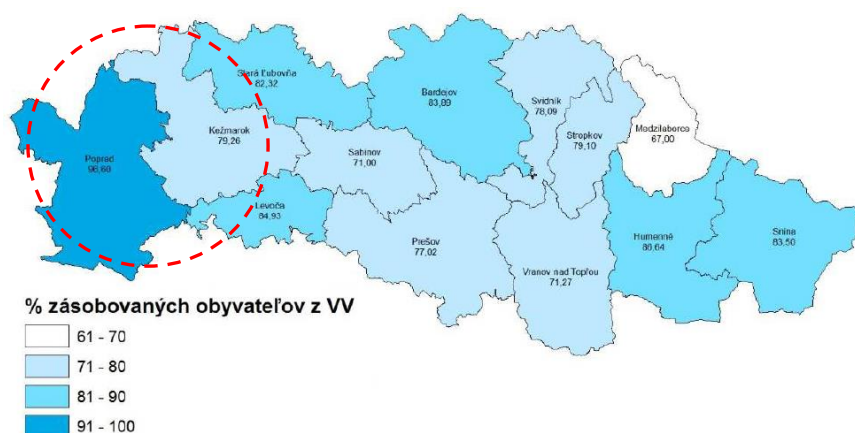
## **OBSAH**

<b>TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA</b>	<b>2</b>
Zásobovanie pitnou vodou	2
Odvádzanie a čistenie odpadových vôd	5
Zásobovanie elektrickou energiou	6
Zásobovanie plynom	6
Zásobovanie teplom	7
Telekomunikácie	7
 <b>DOPRAVA</b>	 <b>10</b>
<b>Integrovaný prístup k doprave UMR</b>	<b>10</b>
 <b>Dopravná infraštruktúra v UMR</b>	 <b>11</b>
Cestná infraštruktúra a cestná doprava	12
Železničná infraštruktúra a doprava	14
Letecká doprava	15
Cyklistická doprava	16
Pešia doprava	17

### Zásobovanie pitnou vodou

Pod Tatrami – v Poprade, Kežmarku a okolí sú obyvatelia zásobovaní vodou z podzemných vodných zdrojov spod Nízkyh Tatier – z Liptovskej Tepličky. Sú to veľmi výdatné a kvalitné vodárenské zdroje, s miernou mineralizáciou, ktorá má aj po mikrobiologickej ale aj po chemickej stránke veľmi vhodnú kvalitu na každodenné užívanie a používanie pre človeka. Je tak kvalitná, že pri minimálnom hygienickom zabezpečení a svedomitej údržbe vodárenských objektov a vodovodných sietí nevyžaduje žiadnu inú úpravu a je v súlade so všetkými požiadavkami – hygienickými a legislatívnymi na používanie a ľudskú spotrebu. Dodáva sa do vodovodov Popradského, Kežmarského, Levočského a Spišskonovoveského okresu.

Vo Vysokých Tatrách je voda vo verejných vodovodoch zmesou vody povrchovej a podzemnej. Okrem nižšej tvrdosti, ktorá je prevažne pod úrovňou odporúčanej hodnoty sú to vody tiež veľmi kvalitné a s minimálnou úpravou a dezinfekciou vhodné na zásobovanie verejným vodovodom. V týchto oblastiach sa odporúča obyvateľom občas doplniť minerály vápnik a horčík z minerálnych vôd, ale po všetkých ostatných stránkach sú vyhovujúce pre ľudskú spotrebu (14.10.2021, <https://pvpsas.sk/kvalita-vody/>).



Obrázok: Podiel obyvateľov zásobovaných z verejných vodovodov v UMR  
Zdroj: ÚPN PSK, 2019

Z hľadiska jednotlivých okresov UMR je najpriaznivejšia situácia v okrese Poprad, kde zásobovanie pitnou vodou obyvateľov dosahuje 91,37%. Zásobovanie pitnou vodou je vyššie ako krajský priemer v okrese Kežmarok (83,76%) (UPM PSK, 2019).



Obrázok: Obce napojené na verejné vodovody v UMR  
Zdroj: ÚPN PSK, 2019

Zásobovanie obcí UMR pitnou vodou z verejných vodovodov zabezpečuje Podtatranská vodárenská spoločnosť, a. s.. Podtatranská vodárenská spoločnosť, a. s., (PVS, a. s.), so sídlom v Poprade zabezpečuje

zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie sídiel v oblasti **Vysokých Tatier, Popradu**, Spiša a Zamaguria. Do jej pôsobnosti patria **okresy Poprad, Kežmarok**, Stará Ľubovňa, Levoča, Spišská Nová Ves a Gelnica.

Najväčší vodárenský systém Spišsko-Popradský SKV predstavuje prepojenie hlavných spotrebísk s najdôležitejšími zdrojmi vody. Vodárenský systém využíva najmä zdroje vody v Liptovskej Tepličke, prameň v Spišskej Teplici, ktoré dopĺňajú miestne zdroje. Spišsko-Popradský vodárenský systém dotuje **SKV Poprad – Svit, SKV Kežmarok**, SKV Levoča, SKV Spišská Nová Ves a ďalšie menšie sú vodovody a miestne vodovody po trase hlavných prívodov vody. Okrem tohto najväčšieho vodárenského systému zabezpečuje zásobovanie pitnou vodou niekoľko menších skupinových vodovodov a miestne vodovody na báze lokálnych zdrojov pitnej vody.

Veľmi nepriaznivá situácia z hľadiska zdrojov pitnej vody je v okrese Gelnica, kde prakticky neexistujú kvalitné zdroje podzemnej vody a celé zásobovanie pitnou vodou stojí na využívaní priamych odberov z povrchových tokov, ktoré bude v budúcnosti potrebné nahradiť dodávkou kvalitnej vody zo Spišsko-Popradského SKV. V niektorých miestnych vodovodoch **okresov Kežmarok**, Levoča a Spišská Nová Ves sa prejavuje deficit vodných zdrojov, najmä v obdobiach sucha. Situáciu je potrebné riešiť budovaním prívodov vody zo skupinových vodovodov, prípadne nových vodných zdrojov (ak je možnosť) (10.10.2021, [https://www.minv.sk/swift\\_data/](https://www.minv.sk/swift_data/)).

**V rámci zvýšenia kapacity vodných zdrojov v okrese Poprad je rozhodujúcou aktivitou výstavba vodnej nádrže Garajky v okrese Liptovský Mikuláš, úpravne vody, čerpacej stanice, výtlačného potrubia a hlavný privádzač pre Spišsko-popradskú vodárenskú sústavu v trase vodárenská nádrž Garajky – Šuňava – Svit – Poprad. V rámci S-P SKV ma území PSK zdvojenie prívodu vodovodu v trase Liptovská Teplička - Spišské Bystré - Spišský Štiavnik s odbočkou Vydrník, dobudovanie Lomnického skupinového vodovodu a využitie nových vodných zdrojov v Tatranských Matliaroch.**

**V okrese Kežmarok je potrebné dobudovanie Belianskeho skupinového vodovodu Výborná – Vojňany – Podhorany - Toporec – Bušovce – Spišská Bela – Krížová Ves s napojením rómskych osád a ukončenie výstavby skupinového vodovodu Osturňa – Veľká Franková – Malá Franková v celom rozsahu (UPM PSK, 2019).**

Zásobovanie vodou je v posledných rokoch poznačené značným poklesom odberov vody, ktorý je spôsobený útlmom výroby, zániku mnohých subjektov, reštrukturalizácie podnikov, obnovovania odberov vody z vlastných zdrojov a najmä zvýšením ceny vody. Základným koncepčným materiálom pre rozvoj verejných vodovodov je Plán rozvoja verejných vodovodov a kanalizácií pre územie Slovenska a PSK (UPM PSK, 2019).

Kvalita pitnej vody v UMR - okres Poprad

		Za obdobie 1.1.2021 - 30.6.2021			Rozbory v správe Vak Odberné miesta pred aj po dezinfekcii Vzorky bez kontrolných a havarijných		
Názov OM	Názov ukazovateľa	celk.tvrd	NO3	Fe	Mn	Cl2	pH
	Meraná jednotka	mmol/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	-
	Limit	-	50,0	0,20	0,050	0,3	6,50 - 9,50
Batizovce sieť OcÚ		0,14	1,2	<0,010	<0,010	0,08	7,02
Gánovce sieť ZŠ		1,6	4,8	0,016	<0,010	0,06	7,67
Gerlachov sieť Obec.úrad		0,65	7,2	0,023	0,020	0,08	6,93
Gerlachov sieť Potraviny		0,66	5,4	0,028	<0,010	0,07	6,66
Gerlachov vodojem starý 50 m3		0,66	6,8	0,037	<0,010	0,13	7,00
Nová Lesna sieť Matr. škola		0,31	3,1	0,027	<0,010	0,08	7,35
Popr. Pleso UV voda upravena		0,16	1,8	0,033	0,037	<0,05	7,60
Poprad - Kvetnica VDJ		1,8	5,8	<0,010	<0,010	0,08	7,86
Poprad - Spišská Sobotka Potraviny Fresh		1,5	4,4	0,028	0,012	0,06	7,85
Poprad - Stráže sieť Pohoštinstvo		1,1	3,8	0,055	0,010	<0,05	8,00
Poprad - Veľká sieť Veľký zámoček rešt.		1,8	6,9	0,021	<0,010	<0,05	7,74
Poprad - Veľká vodojem 2x700		1,5	7,6	<0,010	<0,010	0,09	7,76
Poprad Kalion vodojem 750 m3		1,6	3,1	<0,010	<0,010	0,09	7,62
Poprad Matejovce sieť ČOV dielňa šatne		1,6	4,2	<0,010	0,015	<0,05	7,72
Poprad sieť Juh Výkrik ANES		1,6	6,9	0,020	<0,010	<0,05	7,68
Poprad sieť Juh ZŠ, ul. Jamá (H)		1,1	2,6	0,043	<0,010	<0,05	8,01

Poprad sieť PVPS, Stredisko JUH	1,6	4,3	<0,010	<0,010	<0,05	7,70
Poprad sieť RÚNZ	1,9	5,3	<0,010	<0,010	0,05	7,82
Poprad sieť Tatrakon	1,5	6,2	<0,010	<0,010	<0,05	7,79
Smokovec Dolný sieť Pod Lesom ZŠ	0,17	3,0	0,21	0,011	<0,05	7,31
Smokovec Horný sieť Vlá Vlasta	0,20	2,6	0,012	<0,010	<0,05	7,19
Smokovec Nový sieť Sibír Benzín.pumpa	0,15	2,7	0,020	0,011	<0,05	7,37
Smokovec Nový UV upravená	0,20	2,0	0,076	<0,010	0,11	6,99
Smokovec Starý vodojem 2x250m3 -odber	0,24	1,3	0,19	0,016	0,08	8,09
Svit sieť Cukrárenská výroba Štúťová ul. č. 270	1,7	6,6	0,027	<0,010	<0,05	7,70
Svit sieť ZŠ	1,5	5,6	0,017	<0,010	<0,05	7,93
Štrb. Pleso sieť ČOV PVPS	0,14	2,2	0,077	<0,010	<0,05	7,64
Štrb. Pleso sieť FIS hotel	0,12	2,0	0,040	<0,010	0,06	7,55
Štrb. Pleso vodojem nový 2, prepo. 2x650	0,16	2,1	0,040	<0,010	0,13	7,67
Štrb. Pleso vodojem nový 2x650 odtok	0,14	1,8	0,029	0,029	0,08	7,76
Štrbské Pleso ÚV upr. - umývadlo (VK6)	0,12	2,1	0,012	<0,010	0,11	7,84
T. Kotlina sieť Pohostinstvo	2,7	1,9	0,25	0,028	<0,05	8,13
T. Lesna UV upravená voda	0,14	2,1	0,084	0,011	0,3	7,34
T. Lomnica sieť SINTRA	0,25	5,9	0,14	<0,010	<0,05	6,99
T. Lomnica vodojem I. západný starý	0,28	5,7	0,041	<0,010	0,12	6,82
T. Lomnica vodojem vých. 2x60 Grand	0,30	6,5	0,14	0,024	0,08	6,83
Tatranská Lomnica sieť - hydrant pri evanj.kostole (z	0,20	4,0	0,012	<0,010	0,07	7,64
Tatranská Lomnica sieť hotel Lomnica	0,20	4,4	0,011	<0,010	<0,05	6,73
Tatranská Lomnica sieť sídl.Potraviny	0,30	5,8	0,082	<0,010	<0,05	7,74
Tatranské Matliare sieť bytovka	0,21	5,0	0,024	<0,010	0,06	6,91
Tatranské Matliare ÚV upravená	0,20	3,9	0,037	0,022	0,10	6,98
Tatranské Matliare vodojem 150 m3	0,22	6,1	<0,010	<0,010	0,10	7,03
Veľký Slavkov sieť MŠ	0,30	2,6	0,039	0,018	0,08	8,01

Zdroj: 10.10.2021, <https://pvpsas.sk/>

## Kvalita pitnej vody v UMR - okres Kežmarok

Za obdobie 1.1.2021 - 30.6.2021			Rozbory v správe Vak Odborné miesta pred aj po dezinfekcii Vzorky bez kontrolných a havarijných				
Názov OM	Názov ukazovateľa Merná jednotka Limit	celk.tvrd mmol/l	NO3 mg/l	Fe mg/l	Mn mg/l	Cl2 mg/l	pH -
		-	50,0	0,20	0,050	0,3	6,50 - 9,50
Huncovce sieť Základná škola		1,3	8,1	0,018	<0,010	<0,05	8,03
Kežmarok sieť Juh Sintra		1,7	7,7	0,20	<0,010	<0,05	8,03
Kežmarok sieť Koliba		0,56	2,9	0,017	<0,010	0,09	7,88
Kežmarok sieť Štúrova ul.pekareň GROSS		1,5	6,8	<0,010	<0,010	<0,05	7,55
Kežmarok sieť ul. Cintorínska MŠ		1,6	3,9	0,049	<0,010	<0,05	7,64
Kežmarok sieť ZŠ Hradná		0,43	2,1	0,013	0,012	0,07	7,77
Kežmarok vodojem malý 400 preruš.		1,5	5,8	<0,010	<0,010	0,10	7,52
Kežmarok vodojem Mliekárne 400 m3		0,30	3,4	0,010	0,010	0,11	7,63
Kežmarok vodojem nový 2x200		0,30	2,2	<0,010	<0,010	0,12	7,57
Kežmarok vodojem starý-zdr:Mlynčeky		0,30	2,6	<0,010	<0,010	0,09	7,69
Kežmarok vodojem veľký 6000		1,5	5,5	<0,010	<0,010	0,12	7,54
Lubica sieť OÚ		1,5	6,7	0,017	0,016	<0,05	7,93
Lubica sieť ZŠ		1,2	1,5	0,038	<0,010	<0,05	7,79
Malý Slavkov sieť MŠ		0,62	3,2	<0,010	<0,010	<0,05	7,49
Mlynčeky sieť r.d.č.10		0,48	1,9	0,039	0,011	0,12	7,84
Mlynčeky UV voda upravená		0,47	2,4	0,022	0,010	0,28	7,73
Stará Lesna sieť OÚ		0,16	2,4	0,2	<0,010	<0,05	7,00
Stará Lesna vodojem /T.Lomnica/		0,12	3,1	0,027	<0,010	0,12	7,34
Stráne pod Tatrami sieť Kolónia VS		0,33	1,9	0,020	0,011	0,16	7,73
Stráne pod Tatrami vodojem		0,60	3,0	<0,010	0,015	0,14	7,42
T. Kotlina vodojem Šarpanec 250 m3		2,5	2,1	0,10	<0,010	0,08	7,85
Veľká Lomnica nový vodojem odber		1,4	<0,5	0,087	0,020	0,12	7,94
Veľká Lomnica sieť MŠ		1,6	5,7	<0,010	0,011	<0,05	7,81
Veľká Lomnica vodojem 1000		1,3	<0,5	0,13	0,031	0,09	7,89

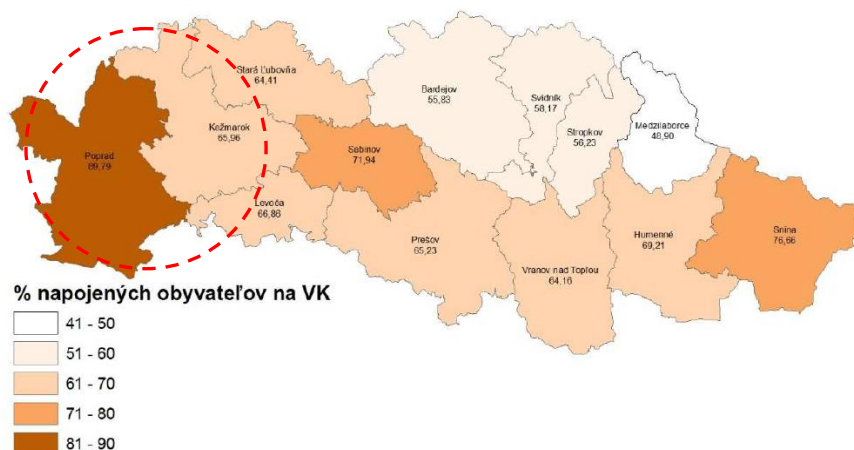
Zdroj: 10.10.2021, <https://pvpsas.sk/>

## Zásobovanie úžitkovou vodou

Značná časť priemyselných závodov je zásobovaná pitnou a úžitkovou vodou zo zdrojov podzemných vôd (studne a vrty v areáloch závodov), vodou z verejných vodovodov alebo odberom povrchových vôd z vodných tokov. Odbery úžitkovej vody pre priemysel po roku 1990 sa výrazne znížili. Z výhľadového hľadiska je prioritné znižovanie odberu vody určenej pre ľudskú spotrebu (pitnej vody) z verejných vodovodov pre prevádzkové a výrobné účely, ktoré nevyžadujú kvalitu pitnej vody a nahradenie jej dodávky z vlastných zdrojov (UPM PSK, 2019).

## Odvádzanie a čistenie odpadových vôd

Východiskovým prvkom rozvoja verejných kanalizácií je uplatňovanie zásad trvalo udržateľného rozvoja, rešpektujúcich starostlivosť o životné prostredie a zabezpečenie všetkých zákonných nárokov na využívanie vôd (vodných zdrojov). Zabezpečenie zodpovedajúceho odvádzania a čistenia odpadových vôd je stanovené požiadavkami smernice Rady 91/271/EHS a záväzkami, ktoré sa Slovenská republika zaviazala plniť v rámci predstupových rokovaní s EÚ, a ktoré sú jednoznačne definované i v zákone č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v platnom znení. Základným materiálom pre návrh odkanalizovania je aktualizácia Národného programu Slovenskej republiky pre vykonávanie smernice Rady 91/271/EHS o čistení komunálnych odpadových vôd v znení smernice Komisie 98/15/ES a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 1882/2003/ES je aktualizovaný Plán rozvoja verejných kanalizácií Slovenskej republiky resp. Prešovského kraja s využitím podkladov a materiálov získaných z vodárenských spoločností, údajov o schválených alebo pripravovaných projektoch. V rámci efektívneho odvádzania a čistenia odpadových vôd je uplatňovaný systém kanalizačných aglomerácií, ktorý vychádza z ustanovení našej a európskej právnej úpravy. Pojem aglomerácia vyjadruje územie, v ktorom je osídlenie alebo hospodárska činnosť natoľko rozvinutá, že je opodstatnené odvádzať z neho komunálne odpadové vody stokovou sieťou (podľa smernice 91/271/EHS) do čistiarny odpadových vôd, alebo na miesto ich spracovania a vypúšťania. Okres Poprad patrí spomedzi ostatných regiónov v Prešovskom kraji k najviac odkanalizovaným s percentom napojenosti od 81 do 90 %. V okrese Poprad nie je len jedna samospráva napojená na verejnú kanalizačnú sieť, ktorá nepatrí do UMR (UPM PSK, 2019).



Obrázok: Podiel obyvateľov napojených na verejnú kanalizačnú sieť v UMR  
Zdroj: ÚPN PSK, 2019

Napojenosť okresu Kežmarok sa pohybuje v rozmedzí od 61 do 70 %. Problém s napojenosťou majú hlavne samosprávy na severe okresu, ako aj niekoľko južných samospráv.



Obrázok: Obce napojené na verejnú kanalizačnú sieť v UMR  
Zdroj: ÚPN PSK, 2019

### Zásobovanie elektrickou energiou

Na území UMR nie sú žiadne významnejšie zdroje el. energie. V priestore UMR sa nachádza jedna elektráreň o inštalovanom výkone 18,4 MW. Ide o typ zdroja TG - parná turbína (UPM PSK, 2019). Zdroj prevádzkuje Chemosvit a.s. Svit (UPM PSK, 2019).

UMR je zásobovaný el. energiou z nadradenej elektrizačnej prenosovej sústavy, ktorá napája elektrické stanice Spišská Nová Ves 400/110 kV, Lemešany 400/220/110 kV a Voľa 220/110 kV. Z týchto elektrických staníc - transformovní sú napájané 110 kV vedeniami el. stanice VVN/VN (UPM PSK, 2019).

Regiónom prechádzajú nasledovné vedenia VVN - Spišská Nová Ves- Poprad - 110 kV č. 6725 - jednoduché, Spišská Nová Ves - Lopusná dolina - 2 x 110 kV č. 6427 - dvojité, Spišská Nová Ves - Poprad - Lopusná Dolina - 2 x 110 kV č. 6428 - 6434 - dvojité vedenie. Cez obce UMR okresu Kežmarok prechádza vedenie Spišská Nová Ves - Kežmarok o výkone 110 kV č. 6411 - jednoduché a vedenie Kežmarok - Stará Ľubovňa - 110 kV č. 6410 - jednoduché vedenie.

K ďalším vedeniam okresu Poprad patria Lopusná Dolina – Poprad 1 o výkone 110 kV č. 6731 - jednoduché vedenie, Lopusná Dolina – Štrba - 110 kV č. 6724 - jednoduché vedenie, Lopusná D. – Chemosvit o výkone 2x110 kV č. 6429/ 6430 - dvojité vedenie a Lopusná D. – Chemosvit - 110 kV č. 6431 - jednoduché vedenie.

V UMR sú vybudované nasledujúce elektrické stanice: ES POPRAD 1 - 110/22 kV s inštalovaným výkonom 25 +40 + 25 MVA, ES POPRAD 2 - 110/22 kV, s inštalovaným výkonom 25 +40 MVA, ES KEŽMAROK - 110/22 kV s inštalovaným výkonom 25 +40 MVA a ES Chemosvit Svit - 110/VN s inštalovaným výkonom 3,25 MVA (UPM PSK, 2019).

### Zásobovanie plynom

Územie UMR je zásobované zemným plynom naftovým z nadradenej plynárenskej sústavy. Ako zdroj plynu slúži medzištátny plynovod VTL DN 700, PN 6,4 MPa. Na tento medzištátny plynovod je napojený vysokotlakový plynovod DN 500/300, PN 4,0 MPa v trasách Haniska pri Košiciach – Drienovská Nová Ves – **Tatranská Štrba**, Rakovec – Strážske – Humenné – Snina. Jednotlivé okresy kraja sú zásobované z vysokotlakových plynovodov, ktoré sú vybudované na pracovný tlak 2,5 až 4,0 MPa.





Obrázok: Hlavné distribučné vetvy plynovodov v UMR

Zdroj: 4.11.2021, <https://www.spp-distribucia.sk/o-spolocnosti/co-robime/mapa-distribucnej-siete/>

Distribučné siete sú prevádzkované v troch tlakových úrovniach – stredotlak (STL) – 0,3 MPa a 0,1 MPa a nízkotlak (NTL) – 2 kPa. V rámci sledovaného časového úseku tvoreného obdobím rokov 1997– 2014 vo všetkých okresoch vzrástol celkový počet plynofikovaných obcí, vzrast je zaznamenaný aj v období rokov 2007–2014, s výnimkou okresu Stará Ľubovňa, kde v tomto období nebola plynofikovaná žiadna obec. **Najvyšší stupeň plynofikácie** vykazujú **okresy Poprad**, Prešov, Sabinov a **Kežmarok**. Percentov plynofikácie okresu Poprad je cca. 99 % a okresu Kežmarok 93 % (UPM PSK, 2019).

## Zásobovanie teplom

Zvýšený stupeň plynofikácie obcí spôsobil, že v súčasných energetických podmienkach sa využíva málo zdrojov z energetických surovín. Vo vidieckych sídlach je na vykurovanie domov používané aj palivové drevo. V oblasti zásobovania teplom nedošlo k výrazným zmenám výkonových kapacít priemyselných zdrojov tepla ako aj zdrojov tepla, ktoré zásobujú bytovo-komunálnu sféru. Vzhľadom na to, nedošlo ani k výraznému nárastu v oblasti spotreby jednotlivých druhov používaných palív. Významnými zdrojmi tepla v UMR je tepláreň priemyselného podniku Chemosvit, a. s. Svit. Zásobuje obyvateľstvo teplom na kúrenie a prípravu teplej úžitkovej vody. V mestských zónach UMR (mimo mesta Vysoké Tatry) sa nachádza rozvinutá energetická infraštruktúra na vysokom stupni komfortu (zemný plyn, centrálné zásobovanie teplom). V obciach sa nachádza kvalitatívne rôznorodá energetická infraštruktúra často vyžadujúca podporu verejného sektora. Výhodou obcí oproti mestám je možnosť implementácie obnoviteľných zdrojov energie v komplexnom riešení pre užívateľov na plošne rozsiahlejšom území ako v mestách. Nakoľko si obnoviteľné zdroje žiadajú rôzny stupeň náročnosti, zásobovania, údržby a servisu, predstavujú obce zdroj potenciálnych rezerv potrebných pre zaistenie dlhodobej prevádzky s cieľom dosiahnuť kontinuálne nakladanie s energiami.

## Telekomunikácie

Rozvoj telekomunikačnej infraštruktúry zaznamenal v poslednom období výrazný kvalitatívny aj kvantitatívny nárast, predstihujúci rozvoj ostatných odvetví. Uskutočňuje sa to obnovou a rozšírením telekomunikačných technológií a prístupových sietí, výrazne sa rozvinul rozsah poskytovaných služieb po pevnej sieti, súčasne sa modernizujú a rozvíjajú služby mobilných operátorov. V dostupnosti optických zariadení v rámci UMR vidiek zaostáva, táto ponuka prakticky absentuje. Veľkí operátori ako Telekom alebo Orange sa sústreďujú hlavne na krajské mesto a okresné sídla. Alternatívni operátori, napr. Antik Telecom, Slovanet a ďalší, síce prevádzkujú optické siete aj v menších mestách v chudobnejších regiónoch, ale stále ide o omrvinky z lukratívnych častí koláča. Obce a lazy nie sú atraktívnym trhom ani pre malých hráčov. V rovnakej miere to platí aj pre operátorov CaTV, ktorí poskytujú rýchly internet väčšinou len v mestách a v prímestských oblastiach. Jediná mobilná technológia schopná v reálnej prevádzke zabezpečiť dostatočnú priepustnosť (30 až 100 Mbit/s) pre veľký počet účastníkov, je LTE. Prirovnávanie LTE k FTTH samozrejme trochu pokrívka, ale minimálne z hľadiska bežne poskytovaných rýchlostí pri optickom pripojení alebo internete cez kábelky je LTE porovnateľnou technológiou. V niektorých krajinách si preto operátori alebo vládne inštitúcie kladú otázku, či má zmysel za ťažké peniaze budovať optiku do domu, keď omnoho rýchlejšie aj lacnejšie sa dajú husto osídlené oblasti (nehovoriac o vidieku)

pokryť mobilným širokopásmovým prístupom. Samotní mobilní operátori pripúšťajú, že skutočne neobmedzený mobilný širokopásmový internet by bol neúnosne náročný na investície, a preto drahý. To je fakt. Majú v podstate pravdu aj pri tvrdení, že mobilný internet má iný účel a je orientovaný na iný typ terminálov, ako pevné pripojenie. Zatiaľ to vyzerá tak, že jedinou garanciou kvalitného a rýchleho pripojenia do internetu je kábel, a najlepšie optický. Telekomunikačné služby v Prešovskom samosprávnom kraji poskytuje niekoľko telekomunikačných operátorov, čo umožňuje možnosť výberu a nižších cien pre zákazníkov. Operátori na pevnej telekomunikačnej sieti: Slovak Telekom, a. s., Antik Telecom, s. r. o., Orange, a. s., Slovanet, a. s., SWAN, a. s., UPC, s. r. o. Operátori na mobilnej telekomunikačnej sieti: Slovak Telekom, a. s., Orange, a. s., O2 Slovakia, s. r. o., SWAN, a. s. Slovak Telekom je najväčší slovenský multimediálny operátor. Svoje produkty a služby ponúka pod značkou Telekom jednotlivcom, domácnostiam i firemným zákazníkom prostredníctvom pevnej i mobilnej telekomunikačnej siete.

#### Mobilné telekomunikačné siete

Súčasná sieť mobilných operátorov Orange, a. s., Slovak Telekom, a. s., Telefónica O2, a. s., a SWAN, a. s. poskytuje v mobilnej sieti GSM prenos hlasu a dát v rozsahu 2G (900 + 1 800 MHz), 3G (2 100 MHz) aj 4G (800 MHz, 1 800 MHz a 2 600 MHz). Jestvujúci operátori v rámci zaistenia vysokej rýchlosti prenosu dát pripájajú jednotlivé základňové stanice pomocou optických káblov na vybudovanú podzemnú transportnú optickú sieť. dôvodu rozširovania a skvalitnenia služieb je potrebné rešpektovať zahustenie základňových vysielacích staníc a budovanie nových v navrhovaných rozvojových lokalitách. Z hľadiska výhľadu služieb v rozsahu hlasových a dátových sú sprístupňované aj služby mobilnej siete štvrtej generácie – UMTS s vysokorýchlostnou dátovou sieťou pre pozemný aj satelitný prístup. Nasadenie novej multimódovej technológie umožní vyššiu flexibilitu riadenia siete a plynulú migráciu z GSM na nové technológie.

#### Technická infraštruktúra mesto Svit

Mesto má vybudovanú kompletnú technickú infraštruktúru (plyn, elektrina, telekomunikácie a doprava). Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie zabezpečuje Podtatranská vodárenská spoločnosť so sídlom v Poprade, ktorá zabezpečuje tieto služby pre okresy Poprad, Kežmarok, Stará Ľubovňa, Spišská Nová Ves, Levoča a Gelnica. Zásobovanie pitnou vodou je zabezpečené prostredníctvom skupinového vodovodu Poprad - Svit, ktorý je súčasťou Spišskopopradského vodárenského systému, ktorý využíva najmä zdroje vody v Liptovskej Teplicke s bilančnou kapacitou nad 350l/s. (Podtatranská vodárenská spoločnosť, a. s., 2013). Mesto Svit spolu s ďalšími mestami a obcami (Poprad, Vysoké Tatry a obce Spišská Teplica, Nová Lesná, Mlynica, Štrba, Lučivná a Veľká Lomnica) je napojené na novú čistiareň ČOV Poprad - Matejovce, ktorá má kapacitu pre viac ako 143 000 obyvateľov. V súčasnosti je nová čistiareň vyťažaná na 85% kapacity. Nová čistiareň umožnila v regióne pripojiť 33 700 obyvateľov na verejnú kanalizáciu. (Podtatranská vodárenská spoločnosť, a. s., 2013). V priemyselnom areáli Chemosvit zabezpečuje dodávku pitnej a technologickej vody vlastnými zariadeniami spoločnosť CHEMOSVIT ENERGOCHEM, a.s. Pitná voda v priemyselnom parku pochádza z dvoch nezávislých zdrojov, t.j. z vlastnej studne (studňa je situovaná v rezervácii „BABA“) a z verejného vodovodu Podtatranskej vodárenskej prevádzkovej spoločnosti a. s. (CHEMOSVIT ENERGOCHEM, a.s., 2015).

#### Technická infraštruktúra mesto Vysoké Tatry

Mesto Vysoké Tatry má v každej riešenej mestskej časti vybudovanú vodovodnú a kanalizačnú sieť s ČOV, patriace do správy PVS v Poprade (väčšie mestské časti) alebo priamo pod správu liečebných ústavov. V záujme zabezpečenia zdrojov vody pre obyvateľstvo sa navrhuje prednostne využívať existujúce a zdokumentované zdroje pitnej vody. Vo všetkých mestských častiach je vybudovaná verejná kanalizácia a ČOV. Vo väčších mestských častiach je v správe PVS, a.s. Poprad a v menších mestských častiach (liečebné ústavy a sanatóriá) sú správcovia kanalizácie liečebné ústavy. Podobne je to s čistením odpadových vôd. Z hľadiska zásobovania elektrickou energiou je mesto Vysoké Tatry rozdelené na 5 centier napájania - Štrbské Pleso, Vyšné Hágy, Smokovce, Tatranská Lomnica a Podbanské. Riešené je aj zásobovanie v smere Tatranské Matliare po Tatranskú kotlinu. Distribučný rozvod VN je o napätí 22 a 10kV. Hlavným zdrojom sú ES 110/22 kV PP1,PP2 a ES 110/22 kV Kežmarok. Distribučné transformačné stanice /DST/ sú 22/0,4 kV a 10/0,4 kV. Prakticky všetky DST sú napájané kábelovými vedeniami typu 150 AXEKCY, 95 al.120 ANKTOYPV. Riešené územie z hľadiska zásobovania zemným plynom vo Vysokých Tatrách – Tatranskom Národnom Parku sa skladá z nasledovných



stredísk: Tatranská Kotlina, Tatranské Matliare, Tatranská Lomnica, Tatranská Lesná, Starý Smokovec (Smokovce), Tatranské Zruby, Tatranská Polianka, Danielov Dom, Nová Polianka, Vyšné Hágy, Štrbské Pleso. Uvedená oblasť je zásobovaná zemným plynom z dvoch hlavných zdrojov. Z VTL plynovodu DN 300 PN 40 Drienovská Nová Ves – Tatranská Štrba VTL prípojom časť Štrbské Pleso a cez VTL DN 300/200 PN 25 Gánovce – Stará Ľubovňa – Slovenská Ves – Vysoké Tatry časti: Smokovce, Tatranské Zruby, Tatranská Polianka, Nová Polianka, Vyšné Hágy, Tatranská Lomnica, Eurocamp, Tatranská Lesná, Tatranské Matliare, Tatranská Kotlina. Všetky uvedené strediská – mestské časti – sú plynofikované. Zásobovanie jednotlivých odberov je zabezpečené STL rozvodom s jednotným tlakom 100 kPa z príslušných jestvujúcich regulačných staníc RS, ktoré sú situačne vyznačené vo výkresovej časti. Materiál rozvodu je (až na nepatrné prípojky) ocel (ÚPM Vysoké Tatry, 2009).

#### Technická infraštruktúra mesto Kežmarok

Mesto Kežmarok je zásobované pitnou vodou z nasledujúcich zdrojov: potok Biela voda s kapacitou 75 l/s, podzemné zdroje Liptovská Teplička s kapacitou 25,5 l/s, vrt BTH1 T. Kotlina s kapacitou 94 l/s. Kapacita úpravne vody Mlynčeky je 75 l/s a na vodovodnú sieť je napojených 16 902 obyvateľov, ktorí za rok 2010 odobrali 1186 tis.m<sup>3</sup> pitnej vody. Celková kapacita vodojemov je 7600 m<sup>3</sup> – 1x 400 m<sup>3</sup> Mliekarnie, 1x 400 m<sup>3</sup> mesto, 1x 400 m<sup>3</sup> Malý Slavkov, 1x 400 m<sup>3</sup> prerušovací Suchá hora, 1x 6000 m<sup>3</sup> Suchá hora, prívod z Liptovskej Tepličky. Vodovodná sieť je v správe spoločnosti VEOLIA – Podtatranská vodárenská prevádzková spoločnosť, a.s.. V meste je vybudovaná kanalizačná sieť jednotnej sústavy odvádzajúca odpadové vody z mesta a Ľubice do čistiarene odpadových vôd. Čistiareň sa nachádza na severnom okraji mesta pri rieke Poprad. Kapacitne čistiareň bola navrhovaná na čistenie odpadových vôd aj z Malého Slavkova a Mlynčekov. Základ stokovej siete tvoria kmeňová stoka A ukončená v čistiarni odpadových vôd do ktorej sú zaústené zberače. Čistiareň odpadových vôd bola budovaná od roku 1970 do roku 1989, kedy bola uvedená do užívania. Trvalá prevádzka vrátane intenzifikácie je od roku 1993. Vyhotovená je s mechanickým a biologickým čistením s kalovým a plynovým hospodárstvom. Projektované kapacity sú 14 000 m<sup>3</sup> /deň, Q<sub>24</sub> = 126 l/s, EO = 56 000, pričom skutočnosť je 7 969 m<sup>3</sup> /deň, Q<sub>24</sub> = 92,24 l/s, EO = 36 955. Recipientom je rieka Poprad, rkm 99,2. ČOV kapacitne vyhovuje. Mesto Kežmarok je v súčasnosti zásobené elektrickou energiou z rozvodne 110/22 kV Kežmarok. Pre zásobovanie mesta slúžia 22 kV vedenia č. 481, 482, 485. Mesto Kežmarok je v súčasnosti v plnom rozsahu plynofikované. Zásobovačom plynu je diaľkový plynovod Vysoké Tatry - Veľká Lomnica - Kežmarok - Spišská Belá DN 200 PN 25 a Gánovce - Stará Ľubovňa. STL rozvod plynu slúži ako palivová základňa pre väčšie (nad 30 kW) a menšie domáce kotolne (do 30 kW), ako aj pre lokálne spotrebiče. K jednotlivým spotrebičom bude potrebná doregulácia príslušným zariadením a meraním. Materiál navrhovaného STL rozvodu a prípojok bude z PE (ÚPN Kežmarok, 2013).

## DOPRAVA

### Integrovaný prístup k doprave UMR

**Integrovaný dopravný systém (IDS)** je systém dopravnej obsluhy UMR s väzbami na okolité regióny, verejnou dopravou, ktorý zahŕňa viac druhov dopravy a linky viacerých dopravcov, v ktorých sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných prepravných a tarifných podmienok. Dopravu v rámci IDS v UMR by mali zabezpečiť rôzne dopravné prostriedky: vlaky, zubačky, autobusy, lanovky. Návaznosť na automobilovú a cyklistickú dopravu môžu zabezpečovať **systémy P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)**. V rámci IDS môžu cestujúcich prepravovať rôzni dopravcovia. Cestujúci môžu využiť jednotný cestovný lístok, ktorý platí bez ohľadu na dopravcu a použitý dopravný prostriedok. Miera integrácie sa však líši (niektorí dopravcovia na území IDS nie sú jeho účastníkmi). Za prvý IDS tohto typu býva označovaný systém, ktorý vznikol v Hamburgu v roku 1965. Spočiatku boli organizátori dopravy v rámci IDS vlastníci spoločnosťou dopravcov, postupne prešli do vlastníctva objednávateľov dopravy (mestá, okresy). Dnes v Nemecku, Rakúsku a Švajčiarsku existuje mnoho IDS. Spravidla sa označujú ako dopravný zväz (nem. Verkehrsverbund) (2.12.2021, [https://sk.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD\\_dopravn%C3%BD\\_syst%C3%A9m](https://sk.wikipedia.org/wiki/Integrovan%C3%BD_dopravn%C3%BD_syst%C3%A9m)).

#### Poslanie integrovaného dopravného systému UMR

Poslaním integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy v UMR je vytvorenie takého systému, ktorý pri daných ekonomických možnostiach uspokojí optimálnym spôsobom prepravné potreby obyvateľov a návštevníkov **Tatranského regiónu**, tj. poskytne dostatočne kvalitnú a cenovo prístupnú ponuku potenciálnym zákazníkom. Všeobecne to znamená použitie spoločného cestovného dokladu (prestupných cestovných lístkov) bez ohľadu na konkrétneho prevádzkovateľa dopravy a vzájomnú časovú a priestorovú koordináciu dopravných prostriedkov jednotlivých druhov dopravy participujúcich na IDS, teda optimalizáciu dopravného procesu. Rozhodujúcim kritériom by totiž mala byť dostupnosť cieľov ciest v **Tatranskom a Podtatranskom regióne**, a to čo najefektívnejším spôsobom.

#### Prínosy pre cestujúcich v UMR

**čas cestovania** - tento čas sa skladá z času potrebného na zvolenie vhodného spoja, čakania na spoj, času stráveného vo vozidle a prípadne času potrebného na prestup; je nevyhnutné minimalizovať všetky tieto čiastkové časy tak, aby výsledný čas bol čo najkratší. Prostriedkom na to je intervalový cestovný poriadok s vysokým počtom spojov a dobrou nadväznosťou na ostatné spoje.

**spoľahlivosť a bezpečnosť** - jednoznačne kvalitatívny ukazovateľ verejnej dopravy v UMR. Garancia dodržovania cestovných poriadkov v systéme a prestupných väzieb musí byť štandardom, na ktorý sa môže cestujúci spoľahnúť. Nemenej dôležitým atribútom je bezpečnosť. Cestujúci sa musí v prostriedkoch verejnej dopravy cítiť bezpečne.

**cena** - by mala byť priamo úmerná kvalite systému, avšak lacnejšia než pri použití automobilu na tú istú cestu (napr. do Vysokých Tatier spojených s nákladmi na parkovanie); ďalej je potrebné množstevnými zľavami stimulovať cestujúcich na pravidelné používanie hromadnej dopravy, nevyhnutná je však aj prijateľná cena pre náhodných cestujúcich - napr. turistov. Štandardom je jednotný cestovný doklad v systéme.

**pohodlie** - ide nielen o pohodlie pri samotnej jazde, ale aj o pohodlie pri nástupe do vozidla, pri čakaní na zastávke, prístupe k zastávke, zaobstarávaní cestovného dokladu a v neposlednom rade aj pri získavaní informácií.

**informačný systém** - je dôležitý spoločný cestovný poriadok všetkých zaintegrovaných druhov dopravy, internetový cestovný poriadok, vhodné sú svetelné informačné panely umiestnené na zastávkach.

**doplňkové služby - možnosť bezplatného parkovania automobilov (Park & Ride) a bicyklov (Bike & Ride) v blízkosti zastávok integrovaného dopravného systému, požičovne bicyklov** (5.12.2021, <https://www.idzk.sk/28-vyhody-integrovaney-dopravy/>).

Kvalitný IDS v UMR by mohol byť veľmi účinný prostriedok v snahe obmedziť individuálnu automobilovú dopravu hľvna v prísne chránenom prostredí TANAPu. Pre väčší účinok je vhodné kombinovať ho s ďalšími opatreniami - podpora nadväzujúcich druhov dopravy, reštrikcie automobilizmu. Výsledkom je zníženie podielu automobilov na celkovom objeme dopravy, čo znamená najmä (5.12.2021, <http://www.svetdopravy.sk/nove-moznosti-integrovaných-dopravných-systémov-v-sr/>):

zníženie zamorenia ovzdušia exhaláciami v TANAPe,  
zníženiu hluku v chránenom území,  
zníženie záberu verejného priestranstva,  
zníženie nákladov na budovanie infraštruktúry pre automobily,  
zvýšenie bezpečnosti,  
zvýšenie celkovej pohody obyvateľov (2.12.2021, <https://www.idzk.sk/28-vyhody-integrovaney-dopravy/>).

## Implementácia integrovaného dopravného systému v UMR

Vzhľadom na technickú, aj ekonomickú náročnosť implementácie úplne nového konceptu IDS, treba dodržať postupné, na seba nadväzujúce kroky:

### Charakteristika súčasného stavu:

Identifikácia a definovanie jednotlivých druhov dopravy v UMR,  
Identifikácia kľúčových strategických koridorov v UMR a jeho blízkom okolí,  
Identifikácia riešení, druhov a minimálnych požiadaviek na informačné a komunikačné technológie,  
Identifikácia prevádzkových, trhových, finančných, sociálnych, technicko-technologických, ekonomických a prestížneho rizika.

### Porovnávanie systémov:

Hodnotenie silných a slabých stránok pre jednotlivé druhy dopravy v UMR,  
Hodnotenie silných a slabých stránok pre jednotlivé režimy strategických koridorov,  
Hodnotenie silných a slabých stránok informačných a komunikačných technológií,  
Hodnotenie rizika z hľadiska, dopravy, prepravy, tarífneho zabezpečenia pod.,  
Preskúmanie výhod integrovaného systému v kontexte plánovania a hodnotenia dopravy v UMR,  
Hodnotenie techniky dopravného plánovania a zaistenia integrovaného systému v UMR,  
Simulácia a abstraktné modelovanie IDS,

### Návrh riešení:

Návrh IDS,  
Realizácia IDS,

### Overovanie IDS:

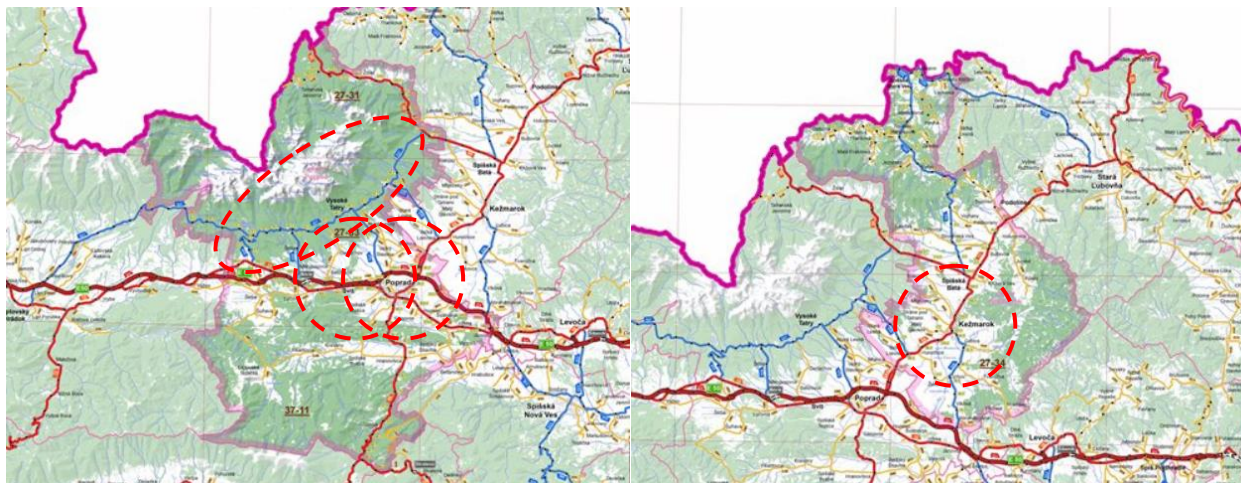
Efektivita IDS. (5.12.2021, <http://www.svetdopravy.sk/nove-moznosti-integrovaných-dopravných-systémov-v-sr/>).

## Dopravná infraštruktúra v UMR

Po vstupe Slovenska do EÚ boli multimodálne koridory a ich doplnkové dopravné siete, pôvodne stanovené v rámci projektu TINA, začlenené do dopravnej siete krajín Európskej únie TEN – T. Paneurópska dopravná sieť pokrýva celé územie Európskej únie. Ako hlavné dopravné siete TEN-T na území prístupujúcich štátov sú definované siete, ktoré sú súčasťou multimodálnych dopravných koridorov, ktoré boli schválené Paneurópskou konferenciou ministrov dopravy ECM/CEMT v Helsinkách v roku 1997. Výsledné riešenie trás siete TEN-T v zásade akceptuje špecifické dopravné podmienky a sídelnú štruktúru územia Slovenska.

### Základná sieť TEN – T

- multimodálny koridor č. V vetva Va (TEM 4) (Rakúsko) - Bratislava/Jarovce – Žilina – Prešov/Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina, totožný s trasou diaľnice D1, po úsekoch s napojovacími uzlami - Važec (I/18), Štrba (II/538), **Mengusovce (II/539)**, **letisko Poprad a I/18**, **Poprad - Veľká (II/534)**, **Poprad - Matejovce (I/66A)**, Jánovce (I/18), Levoča (I/18 a II/533), Spišské Podhradie (I/18, II/547), Beharovce, Široké (I/18), Bertotovce, Chminianska Nová Ves Prešov - Západ (II/546, I/18), Prešov - Juh (I/20, I/68), lokalizovaný pre cesty a konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy.



Okres Poprad

Okres Kežmarok

Obrázok: Cestná sieť okresu Poprad a Kežmarok

Zdroj: <https://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Mapy-cestnej-siete-SR/>

Medzinárodná sieť „E“ - sieť európskych ciest E50, E371, a „TEM“ – transeurópskych magistral E50. Dopravná sieť zaradená podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC) cestné prepojenie Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné hranica KSK (Michalovce – hranica Ukrajina).

Transeurópske magistrály TEM v UMR sú:

- TEM 4 (E 50) v trase hranica ŽSK – **Poprad** – Prešov – hranica KSK,

## Cestná infraštruktúra a cestná doprava

### Dopravné koridory

Regionálnu dopravnú sieť UMR v nadväznosti na celoštátnu a sieť susediacich regiónov vytvárajú cesty:

- I/18, I/21, I/74 hranica ŽSK - **Poprad** – Levoča – Prešov - Lipníky - Vranov nad Topľou – Humenné hranica KSK (Michalovce) v rámci výhľadovej siete cestných komunikácií v systéme AGR,

Cesta I/18 red Štrbou sa križuje s II/538 a III/3060. V Štrbe sa križuje s III/3063, III/III/2343 a s III/3064. V meste Svit je I/18 križovaná cestou III/3065 a za mestom II/534. Cesta vstupuje do Popradu a križuje sa s I/66 a III/3066. Po výjazde z Popradu nasleduje križovatka s III/3073, v obci Hozelec s III/3067 a v Švábovciach s III/3068 a v Hôrke s II/536 (25.10.2021, <https://sk.wikipedia.org/wiki/>).

- I/66, I/66A, I/77 I/68 hranica BBSK - **Poprad** – Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – hranica PR ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,

V Poprade sa križuje s III/3080, III/3076, I/18 a diaľnicu D1. I/66 následne prechádza do okresu Kežmarok a križuje sa s III/3093, vo Veľkej Lomnici s II/540, v Huncovciach s III/3094, III/3095 a vchádza do Kežmarku. Tu sa križuje s II/536, III/3096, III/3097, III/3098, križuje sa s I/77 a II/542 v Spišskej Belej a opäť prechádza do okresu Poprad. Tu sa pri osade Tatranská Kotlina križuje s Cestou Slobody, ktorá v jej trase vedie až po hraničný priechod. I/66 sa ešte v katastrálnom území Vysokých Tatier križuje s III/3077 a v Tatranskej Javorine s III/3078 a končí na hranici s Poľskom, kde nadväzuje cesta DW960 (25.10.2021, [https://sk.wikipedia.org/wiki/Cesta\\_I\\_.\\_triedy\\_66\\_\(Slovensko\)](https://sk.wikipedia.org/wiki/Cesta_I_._triedy_66_(Slovensko))).

- III/3078, I/66, I/66A (Krakow – Nowy Targ) hranica PL – Podspády – Spišská Belá – **Kežmarok - Poprad** – Vernár – hranica KSK (Rožňava) ako hlavný koridor pre medzinárodnú turistickú dopravu,  
- II/537, I/66 (Pribylina) – **Starý Smokovec** – Tatranská Javorina – Lysá Poľana – hranica PL ako hlavný koridor pre medzinárodnú turistickú dopravu,

Cesta II/537 na svojej dĺžke 62,111 km spája mestá Liptovský Hrádok a osady mesta Vysoké Tatry. Spolu s časťou cesty I/67 od Tatranskej Kotliny po Tatranskú Javorinu nesie názov Cesta slobody. Cesta II/537 sa začína v meste Liptovský Hrádok na križovatke s I/18, odkiaľ pokračuje k obci Liptovský Peter a križovatke s D1 a E50. Okrajom Vavrišova a Pribyliny pokračuje údolím Belej k Podbanskému, odkiaľ vedie náročným terénom k Štrbskému Plesu (cesta tu vystupuje do výšky cca 1260 m n. m.), ku križovatke s cestou II/538. Pokračuje k osadám Vyšné Hágy (križovatka s II/539), Nová Polianka, Tatranská Polianka, Tatranské Zruby a Starý Smokovec. Nasleduje križovatka s cestou II/534 a osady Tatranská Lesná, Tatranská Lomnica (križovatka s II/540), Tatranské Matliare a Kežmarské Žľaby. Končí pri osade Tatranská Kotlina križovatkou s cestou I/67, po ktorej do Tatranskej Javoriny pokračuje Cesta slobody (25.10.2021, [https://sk.wikipedia.org/wiki/Cesta\\_II.\\_triedy\\_537\\_\(Slovensko\)\)](https://sk.wikipedia.org/wiki/Cesta_II._triedy_537_(Slovensko)))).

- I/66, I/66A, I/77, I/68 **Poprad** – Ľubotín ako koridor nadregionálnej úrovne,

#### Dopravná obsluha regiónov

V súlade s KURS 2001 v znení Z a D 2011 sa dopravné UMR nachádza v dopravnom gravitačnom centre Východ. Na území UMR sú definované hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osi zohľadňujúce ich význam v území.

Hlavnú dopravnú rozvojovú os západ - východ tvorí prepojenie:

- hranica ŽSK - **Poprad** – Levoča – Prešov – Vranov nad Topľou - Humenné – št. hranica Ukrajina.

Vedľajšie dopravné rozvojové osi sever – juh tvoria prepojenia:

- hranica PL - **Kežmarok** – **Poprad** - hranica BBSK,
- hranica PL - Lysá nad Dunajcom – Spišská Stará Ves – Spišská Belá – **Kežmarok** – Ruskinovce (bývalý VO Javorina) – Levoča - hranica KSK ( Spišská Nová Ves),

#### Návrh opatrení pre rozvoj cestnej dopravy:

##### Okres Poprad

- dopravná stavba „**Podjazd Svät**“ na ceste III/3064 - cestný podjazd železnice ako spojnice rozdeleného územia mesta **Svät** (rekreačná oblasť, záhradkárská osada, kompostáreň) a dopravného spojenia obcí **Batizovce**, Gerlachov, osady **Tatranská Polianka** s pokračovaním do mesta **Vysoké Tatry**,
- predĺženie cesty II/538 Tatranská Štrba - **Štrbské Pleso** v trase cesty III/3060 s napojením na diaľnicu pri obci Štrba,
- vytvorenie na ceste I/66, I/66A v úseku **Poprad** - Matejovce - Spišská Belá rezervy na, s obchvatmi obcí Matejovce, **Veľká Lomnica**, Huncovce, **Kežmarok**, Spišská Belá (v nadväznosti na cestu I/77 s obchvatom obce Bušovce),
- prepojenie vnútromestskou komunikáciou v parametroch cesty III. triedy v meste **Poprad** v úseku medzi cestami III/3075 a III/3076 s križovaním železničnej trate a cesty I/18 a I/66,
- cestné prepojenie medzi cestami II/534, III/3080 a I/66 v severnej časti mesta **Poprad** a obce **Veľký Slavkov**,
- úpravu cesty I/66 v jestvujúcom koridore mimo zastavané územie obcí,
- zohľadnenie komunikačného systému cestnej dopravy mesta **Vysoké Tatry** v schválenom ÚPN mesta **Vysoké Tatry**,
- úpravu cesty II/539 Mengusovce - **Vyšné Hágy** s funkciou radiálnej obsluhy stredísk **Vysokých Tatier**, s nárastom dopravy, vzhľadom k liečebnému charakteru strediska **Vyšné Hágy**,
- úpravu cesty II/534 **Poprad mesto** - **Poprad** Veľká (napojenie na D1) - **Starý Smokovec** a v rámci ÚPN Vysoké Tatry a jej vypojenie na navrhovanú preložku Cesty slobody II/537,
- na ceste II/540 **Veľká Lomnica** - **Tatranská Lomnica** pre preložku do trasy cesty III/3083 v kategórii C 9,5/60 a v úseku apartmánových domov v areáli Eurocamp v kategórii B 2-MZ 14/60. V úseku areál Eurocamp - **Veľká Lomnica**,
- preložka cesty **Veľká Lomnica** – **Tatranská Lomnica** do trasy cesty III/3083 s úpravou parametrov.

##### Okres Kežmarok

- preložka cesty I/66 v úsekoch obcí **Veľká Lomnica** a Huncovce južne od zastavaného územia,
- preložka cesty I/66 v meste **Kežmarok**, v úseku od okružnej križovatky v priemyselnej zóne Pradiareň obchvatom mimo zastavané územie mesta smerom na Spišskú Belú,



## Železničná infraštruktúra a doprava

Dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGC, AGTC), koridory konvenčných tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy tvoria trate prechádzajúce regiónom UMR:

- E 40, C - E 40 (Le Havre - Paríž - Norimberg - Praha - Hranice na Morave - Ostrava - Čadca – Žilina) hranica ŽSK - **Poprad** – hranica KSK (Košice – Čierna nad Tisou - Čop),

Základná sieť TEN-T, trať Košice - Žilina, ktorá je súčasťou multimodálneho koridoru č. Va Bratislava - Žilina - Prešov/Košice - Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina (lokalizovaného pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy), zasahuje územie UMR len na úseku Vydník - **Poprad** - Štrba - Vážec - (Poprad - Košice). Trať vo svojom komplexe má celoštátny a medzinárodný význam v dopravnom systéme SR, je zaradená do medzinárodných dohôd AGC a AGTC a pripravuje sa jej modernizácia pre traťovú rýchlosť 160 km/h. Po modernizácii trate sa predpokladá jej zaťaženie najmä tranzitnými prepravnými prúdmi v smere východ - západ (Čierna n. Tisou – Košice - Žilina). Z hľadiska skladby sa zvýši podiel nákladnej dopravy, najmä kvôli potrebe rýchlych a presných logistických vlakov. Pripustná výkonnosť trate počas normálnej prevádzky sa radikálne nezmení.



Obrázok: Železničná sieť v regióne UMR

Zdroj: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3a/Railways\\_Slovakia\\_SK.svg/1024px-Railways\\_Slovakia\\_SK.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/3/3a/Railways_Slovakia_SK.svg/1024px-Railways_Slovakia_SK.svg.png)

V UMR sú vybudované nasledujúce trate nadregionálneho a regionálneho významu: Tatranská Lomnica, s kategóriou 4, dĺžka trate - 8,796 km v smere do Výhybne Studený Potok, č. t. 112 C, trať Poprad - Tatry s kategóriou 5, dĺžka trate 13,088 km, v smere do obce Starý Smokovec, č. t. 112 D, Starý Smokovec s kategóriou 5, dĺžka trate 16,022 v smere na Štrbské Pleso, č. t. 112 D, Tatranská Lomnica s kategóriou 5, dĺžka trate 5,950 km, č. t. 112 E v smere Starý Smokovec a Štrbské Pleso s kategóriou 5, dĺžka trate 4,609 km v smere obec Štrba, č. t. 112 F. Tatranská elektrická železnica (TEŽ), vrátane ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso, vytvára hlavný nosný systém vnútornej hromadnej dopravy osôb Štrbského Plesa a mesta Vysoké Tatry s cieľom zabezpečiť zlepšenie jej kvalitatívnych parametrov, prostredníctvom stavebných a technických opatrení.

V Komplexnom programe riešenia železničných tratí SR sa uvádza, že na území UMR sa nachádzajú nebezpečné železničné priecestia na tratiach Studený Potok – Tatranská Lomnica a Poprad – Podolíne.

Návrh opatrení pre rozvoj železničnej dopravy v rámci UMR:

Vytvoriť územný koridor a územno-technické podmienky železničnej dopravy PSK pre:

- dopravnú infraštruktúru navrhnutú na zaradenie do európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC), koridory tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy,
- modernizáciu trate 105A - hranica KSK (Žilina) - **Poprad** – hranica KSK (Košice) na rýchlosť 120 – 160 km/h,
- posilnenie železničnej dopravy na tratiach (Žilina) hranica ŽSK – **Poprad** – hranica KSK (Košice a Červená Skala – Margecany) z dôvodu zabezpečenia minimalizácie vplyvu cestnej dopravy na dotknuté chránené územia,
- modernizáciu železničnej trate č. 112A **Poprad** - Plaveč a železničný uzol Plaveč,
- územnú rezervu pre druhú koľaj a stavebné úpravy jednokoľajovej trate **Poprad – Starý Smokovec**,

- zvládnutie hromadnej dopravy osôb, vytvorením integrovaného dopravného systému na celom území mesta **Vysoké Tatry vrátane Štrbského Plesa**,
- vytvorenie podmienok zvýšenia cestovnej rýchlosti vlakových súprav TEŽ prostredníctvom odstránenia úsekov s nízkou dovolenou traťovou rýchlosťou,

## Letecká doprava

Letisko Poprad-Tatry patrí do súhrnnej siete letísk systému transeurópskej dopravnej siete TEN-T. V súčasnosti sa z tohto letiska vykonáva pravidelná a nepravidelná (charterová) letecká doprava. Leží vo výške 718 m n. m., je najvyššie položené letisko pre dopravné lietadlá na krátke a stredné vzdialenosti v strednej Európe.

Základné informácie		
Typ letiska	medzinárodné civilné	
Prevádzkovateľ	Letisko Poprad-Tatry, a. s.	
Otvorenie	1938	
Mesto	Poprad	
Nadmorská výška	718 m n. m.	
Poloha	49°04'25"S 20°14'28"V	
Vzletové a pristávacie dráhy		
Smer	Dĺžka	Povrch
46631	2 600 m	betón
07R/25L	760 m	tráva
Štatistika (2018)		
Cestujúcich	94249	
Pohybov	6 781 lietadiel	

Zdroj: [https://sk.wikipedia.org/wiki/Letisko\\_Poprad-Tatry](https://sk.wikipedia.org/wiki/Letisko_Poprad-Tatry), 10.10.2021

Letisko Poprad-Tatry bolo otvorené v roku 1938, ale pravidelná civilná doprava začala až v roku 1943. V období bývalého Česko-Slovenska bolo letisko jedným z troch medzinárodných letísk v krajine. Je najvyššie položeným medzinárodným letiskom v strednej Európe (718 m n. m.), vďaka svojej geografickej polohe má mimoriadne dobré poveternostné podmienky (často leží nad hranicou hmly), a tak je využívané aj ako náhradné letisko pre lietadlá pôvodne smerujúce do Košíc, Sliača, Žiliny či dokonca Bratislavy. Letisko je využívané tak na pravidelné linky ako i vyhlídkové lety, charterové lety najmä z Ruska, Ukrajiny, Estónska a Nemecka v zimných a k morským destináciám v letných mesiacoch, využívajú ho súkromné a obchodné lietadlá z celej Európy, aerokluby a letecké školy, slúži aj ako základňa vrtuľníka leteckej záchrannej zdravotnej služby. Od 3. decembra 2005 bola v prevádzke pravidelná linka Poprad – Londýn, ktorá lietala 4x týždenne. V roku 2007 sa cez letisko prepravilo 60 176 pasažierov. V prvom štvrtroku roka 2009 bolo plánované sprevádzkovanie pravidelnej linky spoločnosti Danube Wings Poprad – Bratislava. V súčasnosti je z letiska prevádzkovaná pravidelná letecká linka Poprad-Praha, Poprad-Gdansk, Poprad-Varšava (12.10.2021, <https://sk.wikipedia.org/wiki/Poprad>). Letisko je otvorené celoročne sedem dní v týždni a využívajú ho:

- pravidelné lety
- nepravidelné lety
- charterové lety s turistami a športovcami
- súkromné a obchodné lety
- výcvikové lety
- Vrtuľníková záchranná zdravotná služba
- Aeroklub Poprad
- Spoločnosť TLS Air - vyhlídkové lety (12.10.2021, <http://www.airport-poprad.sk/sk/podstranky/letisko/>)

## Cyklistická doprava

Základná sieť cyklociest a cyklotrás v UMR je založená na základnej sieti území s cyklodopravou, ktoré sú navzájom prepojené do uzavretého systému cyklokoridormi. Doplnená je návrhom prepojujúcich cyklociest na hraničné priechody do Poľska, a na územia okolitých regiónov. Za územia s cyklodopravou sú považované

aglomerácie sídel UMR ako Poprad, Svit, Vysoké Tatry a Kežmarok zložené z týchto miest a ostatných obcí UMR, z ktorých je centrum najbližšieho mesta dostupné za 30 minút cesty na bicykli (predovšetkým ako alternatíva k individuálnej automobilovej doprave). Je definované ako územie Pre dopravnú obsluhu aglomerácie cyklistickou dopravou, určenou prioritne na prenášanie dopravného výkonu, je navrhnutá základná kostra cyklociest, ako nemotoristických miestnych komunikácií, určených pre cyklistickú premávku s vylúčením alebo oddelením akejkoľvek nemotorovej dopravy. Riešenie vychádza z predpokladu, že mestá vytvárajú dostatočnú ponuku pracovných príležitostí pre svojich obyvateľov a zároveň obyvateľov okolitých obcí.

Pre potreby UMR sú cyklokoridory hierarchicky členené do dvoch úrovní. Nadregionálne cyklokoridory, spoločne s prihraničnými územiaми cyklo dopravy, kopírujú hranice UMR a kraja. Regionálne cyklokoridory sú navrhnuté na obsluhu UMR najmä v severojužnom a východo-západnom smere. Južnou časťou UMR prechádza nadregionálny cyklokoridor - VII Kozie chrbty. V rámci UMR sa nachádzajú nasledujúce regionálne cyklokoridory: Údolie Popradu - údolie Hornádu č. 19, Kežmarok - Levoča č. 20, Údolie Popradu - údolie Torysy č. 21, Východné Tatry - Liptov č. 23, Východné Tatry - Štrba č.24, Východné Tatry - údolie Popradu - Svit č.25, Východné Tatry - údolie Popradu - Poprad č.26, Východné Tatry - údolie Popradu - Kežmarok č.27, Východné Tatry - údolie Popradu - Spišská Belá č.28, Zamagurie - Východné Tatry č. 29, Zamagurie - údolie Popradu č.30, Pieniny - údolie Popradu č.31, Pieniny č.32, Východné Tatry - údolie Popradu - Veľká Lomnica č.33.

Navrhovaná cyklotrasa v nadväznosti na trasu EuroVelo 11:

- v lokalitách zapísaných v Zozname Svetového dedičstva UNESCO súvisiaca s trasou Eurovelo 11: trasa Stará Ľubovňa – **Kežmarok** – Levoča, Spišské Podhradie – Torysa po lokalitách zapísaných v Zozname svetového dedičstva UNESCO.

#### Okres Poprad

- cyklotrasa 007 **Podtatranská** cyklomagistrála, RCk,
- cyklotrasa **Tatranská** cyklomagistrála, RCk,
- koridor pre cyklotrasy pod názvom „**Cesta okolo Tatier**“ pre mesto **Poprad** (N), RCk,
- cyklochodníky s napojením obce **Veľká Lomnica** na sieť cyklochodníkov v regióne k. ú. **Huncoviec, Popradu – Matejoviec, Tatranskej Lomnice a Starej Lesnej** (N), RCc,
- cyklochodníky a cyklotrasy historicko-kultúrno-prírodná **Cesta okolo Tatier**, RCc, RCk,
- cyklochodník pozdĺž cesty **Veľká Lomnica – Stará lesná – Tatranská Lomnica** v napojení na okružnú trasu **Šarpanec – Spišská Belá – Kežmarok – Huncovce – Veľká Lomnica – Stará Lesná – Tatranská Lomnica – Šarpanec** RCc, RCk,
- cyklocesta **Štrba – Lučivná – Svit**, RCc,
- cyklocesta **Svit – Batizovce – Gerlachov – Smokovce (alebo Tatranská Polianka)**, RCc, RCk,
- cyklocesta **Poprad** - Kvetnica (obaľovačka) – Gánovce – Kišovce – Betlanovce – Podlesok, RCc, NRCK.

#### Okres Kežmarok

- cyklochodníky s napojením na sieť cyklochodníkov v regióne – k. ú. Výborná, **Tatranská Kotlina**, Spišská Magura a Spišská Belá (N), prevažná časť je v RCc, RCk,
- cyklochodníky v obci Lendak s napojením na sieť cyklochodníkov v regióne – k. ú. Výborná, **Tatranská Kotlina** a Spišská Magura, (cyklomagistrála „Cesta okolo Tatier“ a cyklotrasy regionálneho a nadregionálneho významu) (N), prevažná časť je v RCc, RCk,
- **cyklistické cesty Levočských vrchov** (bývalý VO Javorina) s napojením na všetky medzinárodné cyklotrasy (N), v rozsahu základnej siete nadregionálnych a regionálnych cyklokoridorov,
- cyklotrasa **Tvarožná – Vrbov** s napojením na cyklotrasy **Kežmarok, Vrbov, Hradisko, Vlkovce, Hradisko – Brezová** (N), RCc, RCk,

#### Pešia doprava

Pešia doprava priamo súvisí s cestnou a cyklistickou dopravou, predovšetkým regionálnymi turistickými a cykloturistickými trasami, ktoré prepájajú významné turistické centrá regiónu a centrá nachádzajúce sa v záujmovom území UMR.

### **Doprava - mesto Poprad**

Poprad leží pri hlavnej komunikácii spájajúcej východ a západ Slovenska – ceste E 50, vedenej v trase diaľnice D1. Mestom prechádza cesta I/18, ktorú križuje I/66 a II/534. Z Popradu je do Liptovského Mikuláša 54 km, do Kežmarku 15 km, do Prešova 76 km a do Rožňavy 72 km. Starý Smokovec vo Vysokých Tatrách je vzdialený 13 km. Poprad je taktiež dôležitým železničným uzlom, leží na trase paneurópskeho koridoru č. 5. Zo železničného smeru Žilina – Košice sa odtiaľto dá cestovať do Vysokých Tatier, kam vedie trať č. 183 Tatranských elektrických železníc a do Starej Ľubovne (trať č. 185). Trať medzi Popradom a Starým Smokovcom je druhou elektrickou železničnou traťou na Slovensku (otvorená 17. 12. 1908). Železničná stanica prešla rekonštrukciou a modernizáciou (ukončenie v r. 2008). Vybudované boli ostrovné nástupištia, podchod, výťahy a zabezpečil sa lepší pohyb pre telesne postihnutých na vozíku.

### **Doprava - mesto Svit**

Mesto Svit má dopravné napojenie na všetky druhy dopravy medzinárodného významu, a to cesta I/18 a železničná doprava v smere Žilina – Košice. Zvyšujúci nárast automobilovej dopravy zmierňuje vybudovaný diaľničný úsek D1. Do Svitú sa návštevníci môžu dostať cestovnými komunikáciami, železnicou ako i letecky, len pár kilometrov vzdialeným letiskom Poprad – Tatry. Mesto má vybudovaný cyklochodník v celkovej dĺžke 12 km a vedie od Svitú popri rieke Poprad a jej prítoku Mlynica, pri západnom okraji mesta Poprad poľom. Mesto má vhodné podmienky a kapacity pre rozširovanie cyklodopravy na odľahčenie automobilovej dopravy v meste. Mesto pristupuje k problematike dopravy seriózne a plánuje vypracovanie strategických dokumentov v oblasti dopravy spolu s vybudovaním ďalších cyklistických trás v spolupráci s inými mestami či obcami (PHRSR Svit, 2015).

### **Doprava - mesto Vysoké Tatry**

Hlavnou komunikačnou osou, navzájom prepájajúcou tri hlavné urbanizačné celky Mesta Vysoké Tatry - Štrbské Pleso, Starý Smokovec a Tatranskú Lomnicu, je cesta II/537. Táto cesta vytvára prístup k mestu v západnom smere z existujúcej diaľničnej križovatky D1 v Liptovskom Hrádku a v severovýchodnom smere z cesty I/67 v lokalite Tatranská Kotlina. Na trase cesty ležia najdôležitejšie tatranské osady a zariadenia cestovného ruchu, rekreácie i liečebné objekty. Cesta II/537 – Cesta slobody – plní funkciu hlavnej zbernej a obslužnej komunikácie so sústredenou občianskou a turistickou vybavenosťou. Nadradenú cestnú infraštruktúru európskej siete TEN-T, situovanú na južnom okraji záujmového územia, s cestou II/537 vo Vysokých Tatrách spája sústava radiálnych komunikácií regionálneho a lokálneho významu: II/538 Tatranská Štrba – Štrbské Pleso, II/539 Mengusovce – Vyšné Hágy, III/018150 Svit – Tatranská Polianka, II/534 Poprad – Starý Smokovec a III/5343 a III/5344 Poprad – Veľký Slavkov – Starý Smokovec. Z cesty I/67 celoštátneho významu, ktorá vedie východným a severným okrajom záujmového územia, je cesta II/537 vo Vysokých Tatrách prepojená cestami regionálneho a lokálneho významu: II/540 Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica, III/5401 Veľký Slavkov – Stará Lesná – Tatranská Lomnica a III/06726 a III/5378 Kežmarok – Mlynčeky – Kežmarské Žľaby. Jediným plne využívaným veľkokapacitným parkoviskom je parkovisko na Štrbskom Plese. Parkoviská v lokalitách Pod Lesom a Tatranská Lomnica Eurocamp sú využívané iba minimálne. Viac sú využívané menšie parkoviská v jednotlivých tatranských strediskách a tie kapacitne často nestačia. Hlavnou pešou trasou turistického charakteru je Tatranská magistrála. Jej trasa je vedená v západovýchodnom smere v priestore severne od cesty II/537. Sieť turistických horských chodníkov vychádza zo stredísk pozdĺž cesty II/537 a smeruje k horským cieľom a chatám. V urbanizovaných častiach mesta Vysoké Tatry sa nachádzajú komunikácie pre pešiu dopravu. Na území Mesta Vysoké Tatry sú vyznačené cyklistické trasy, kategorizované podľa stupňa ich náročnosti. Cyklistické trasy vychádzajú/končia v strediskách cestovného ruchu pozdĺž cesty II/537. Cyklistické trasy smerujúce k hrebeňom Vysokých Tatier majú – okrem trás do Tichej a Kôprovskej doliny – najvyššiu obtiažnosť expert. V nasledujúcej tabuľke je spracovaný prehľad vyznačených cyklistických trás (PHSR, 2005).

Železničnú prepravu vo Vysokých Tatrách zabezpečujú dva nosné dopravné systémy – Tatranské elektrické železnice (TEŽ) a Ozubnicová železnica (OŽ), ktoré spájajú hlavné centrá Vysokých Tatier.



Obrázok: Tatranská železnica

Zdroj: 5.12.2021, <https://www.vysoke-tatry.travel/informacie/prakticke-informacie/>

#### Tatranské elektrické železnice (TEŽ) – “Električky”

Zabezpečujú prepravu na trati Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso a na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica. Prepravu tu zabezpečujú moderné nízkopodlažné elektrické vlakové súpravy.

#### Ozubnicová železnica (OŽ) – “Zubačka”

Prepravuje cestujúcich medzi železničnou stanicou Štrba a je významným turistickým východiskom do Vysokých Tatier.

Na tratiach TEŽ a OŽ je zavedený uzavretý tarifný systém Tatranských elektrických železníc (UTS TEŽ) s plnohodnotným samoobslužným výpravným systémom (SVS), to znamená bez sprevádzania vlakov sprevádzajúcim personálom (5.12.2021, <https://www.vysoke-tatry.travel/informacie/prakticke-informacie/>).

### Doprava - mesto Kežmarok

Mesto Kežmarok ako významné hospodársko-spoločenské, kultúrne a správne centrum Horného Spiša, leží na hlavnej dopravnej osi cesty I. triedy č. 67 Poprad - Kežmarok - Javorina (štátna hranica PR) resp. smer Stará Ľubovňa. V zmysle nadradenej územno-plánovacej dokumentácie (ÚPN-VÚC Prešovského kraja) schválenej Nariadením vlády SR č. 216/1998 zo dňa 7. apríla 1998 má komunikácia nadregionálny význam a v širších nadväznostiach aj medzinárodný. Do tejto cesty I. triedy priamo na území mesta ústi cesta II. triedy č. 536 v dopravnom smere Kežmarok - Ľubica - Vrbov - Janovce s napojením na cestu I/18 smer Prešov. Plánovaná trasa diaľnice D-1 v koridore cesty č. 18 preberie funkciu medzinárodného cestného ťahu E - 50 vo východo - západnom smere. Požadovaný napojovací uzol cesty II/536 na diaľnicu D - 1 zvýrazňuje funkciu tejto cesty ako diaľničného privádzača diaľkovej dopravy z okresov Kežmarok aj Stará Ľubovňa na dopravný smer krajských sídiel Prešov a Košice. Uvedená koncepcia cestnej dopravy riešila súčasnú nevhodnosť prieťahov uvedených ciest, s požiadavkou postupného riešenia obchvatov sídel a bola schválená ako záväzná časť ÚPN-VÚC Prešovského kraja, menovite ako verejnoprospešné stavby. Katastrálnym územím mesta Kežmarok prechádzajú cesty: cesta prvej triedy I/67 v trase Veľká Lomnica – Spišská Belá, cesta druhej triedy II/536 v trase križ. s I/67 Kežmarok – Ľubica, cesta tretej triedy III/067 24 v trase križ. s I/67 Kežmarok – Veľký Slavkov, cesta tretej triedy III/067 25 v trase križ. s I/67 Kežmarok – Stráne pod Tatrami, cesta tretej triedy III/067 26 v trase križ. s I/67 Kežmarok – Rakúsy. Mimo zastavaného územia bude v zmysle STN 73 6101 výhľadové šírkové usporiadanie preložky cesty I.tr. v kategórii C 22,5/100(80), šírkové usporiadanie cesty II.triedy v kategórii C 9,5/70 a III.triedy v kategórii C 7,5/60. V zastavanom území bude v zmysle STN 73 6110 výhľadové šírkové usporiadanie cesty druhej triedy v kategórii MZ 12(11,5)/50 vo funkčnej triede B2 a výhľadové usporiadanie ciest tretej triedy v kategórii MZ 8,5(8,0)/50 vo funkčnej triede B3. Hlavné pešie trasy celomestského významu tvoria radiálne prepojenia historického centra mesta do jednotlivých zón obytných, pracoviskových a rekreačných. Hlavné zdroje a ciele peších, okrem železničnej a autobusovej stanice - výhľadovo tzv. „dopravná zóna“, sledujú trasy automobilovej dopravy a obchodno-vybavenostné centrá. Autobusová osobná hromadná doprava v Kežmarku je



hlavným nositeľom prepravných vzťahov. Najzaťaženejší smer je v trase Poprad - Kežmarok - Spišská Belá. Centrálna autobusová stanica SAD, vybudovaná v rozsahu 16 nástupných stanovišť v 5-tich nástupných hranách (nástupísk) a 2 výstupné stanoviská, má dostatočnú plošnú kapacitu. Autobusové nástupište postráda výpravnú staničnú budovu, ktorú je potrebné realizovať. Územím mesta Kežmarok prechádza jednokoľajná železničná trať č. 185 regionálneho významu. Na území mesta sú zriadené: železničná stanica (2 dopravné + 1 výťažná koľaj) a jedna zastávka v severnej časti mesta. Na južnom zhlaví koľajiska stanice je vybudovaný nákladkový obvod a odovzdávková koľaj železničných vlečiek pre južný priemyselný areál (ÚPN KEžmarok, 2013).

## Zhrnutie problémov a pozitív

pozitíva	problémy
Viac ako 90 % zásobovanie pitnou vodou v okrese Poprad	Len cca. 70 až 85 % zásobovanie pitnou vodou v okrese Kežmarok
Nové vodné zdroje v Tatranských Matliaroch	Vybrané samosprávy okresu Kežmarok bez verejných vodovodov
Vysoká kvalita vodných zdrojov,	Nedostatočná kapacita vodovodnej siete
Vysoká úroveň odkanalizovania obcí a miest v okrese Poprad	Nedobudovaný Lomnický skupinový vodovod
Dostatočné kapacity zásobovania elektrickou energiou	Nedobudovaný Beliansky skupinový vodovod
Samostatný energetický zdroj v meste Svit - 18,4 MW elektrárň,	Nedostatočné napojenie na kanalizačnú sieť v okrese Kežmarok
Zásobovanie samsopráv UMR zemným plynom	Slabá penetrácia optického internetu v podhorských obciach UMR
Prechádzajúci plynovod - medzištátny VTL DN 700 PN 6,4MPa	Potrebná výstavba preložiek cesty I/66 (Kežmarok, Veľká Lomnica)
Okres Poprad a Kežmarok s jedným z najvyšších stupňov plynofikácie v Prešovskom kraji	Nevyhovujúce kapacity parkovacích miest v priestore TANAPu,
Významný zdroj tepla v UMR je tepláreň priemyselného podniku Chemosvit, a. s. Svit.	Nevybudovaný integrovaný systém dopravy v tatranskom priestore
Realitívne dobré pokrytie optickou infraštruktúrou v mestách UMR	Nedostatočne vybudovaná sieť chodníkov mimo tatranské osady
Prechádzajúce multimodálne korydory	Nevyhovujúci stav ciest II triedy v TANAPe,
Letisko Poprad	
Vybudovaná sieť tatranskej železnice	
Prechádzajúce transeurópske magistrály - TEM 5 (E50)	
Prechádzajúca cesta D1	
Dobré napojenie regiónu na železničnú sieť	
Vybudovaná sieť cykloturistických trás	