

REGIONÁLNE VZŤAHY A VÄZBY

Mesto Vysoké Tatry sa nachádza v regióne Vysoké Tatry (pre tento účel za región považujeme okresy Tvrdošín, Liptovský Mikuláš, Poprad a Kežmarok), ktorý je **hraničným regiónom s Poľskou republikou a má celoštátny až medzinárodný význam**. Jeho význam je podmienený predovšetkým špecifickými a ojedinelými prírodnými danosťami.

Región Vysoké Tatry je taktiež významným regiónom aj v sídelnom systéme Slovenskej republiky.

Osídlenie regiónu je diferencované a skladá sa z viacerých veľkostných skupín obcí. Najväčší podiel zo 141 obcí definovaného územia je podiel obcí do 500 obyvateľov (34,8%). S počtom obyvateľov do 1000 je 59,6% obcí. 5 obcí je s počtom obyvateľov medzi 2 a 5 tisíc a šesť obcí 5 až 10 tisíc. Najväčšou obcou je mesto Poprad s necelými 60 tisícmi obyvateľov. Toto mesto je charakterizované ako centrum patriace do prvej skupiny¹ centier v celom osídlení Slovenskej republiky. V regióne sa ďalej nachádzajú centrá druhej skupiny Liptovský Mikuláš, Ružomberok a s menším odstupom významu mesto Kežmarok. Zo strany Oravského regiónu sa nachádzajú centrá nižšieho významu – tretej skupiny, a to mestá Dolný Kubín, Tvrdošín a Námestovo. Všetky tieto mestá sú významnými centrami zabezpečujúcimi základnú a vyššiu vybavenosť pre širšie zázemie a aj pre samotné Vysoké Tatry.

Významnosť uvedených centier podmienila vznik aglomerácií a polarizovaných sídelných sústav. V celoštátnom územnoplánovacom dokumente Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 (KŮRS 2001) sú okolo týchto centier vymedzené ťažiská osídlenia. Najvýznamnejším v tomto regióne je popradsko-spišskonovomestské a liptovskomikulášsko-ružomersko-dolnokubínske ťažisko osídlenia. S menším významom sa nachádza na Orave tvrdošínsko-námestovské ťažisko osídlenia, založené na polarizačných účinkoch jeho centier.

Celú štruktúru sídelného systému dotvárajú rozvojové osi. Podporujú sídelné väzby medzi obcami a rovnovážny sídelný rozvoj vrátane rozvoja vidieka. Vytvárajú podmienky pre dostupnosť k infraštruktúram, zachovanie a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva a zabezpečujú požiadavky na sídelnú štruktúru kladené z hľadiska ekonomických, sociálnych a environmentálnych súvislostí. Rozvojové osi tak efektívne plnia požiadavky trvalej udržateľnosti a vytvárania zdravého a environmentálne vhodného obytného i pracovného prostredia.

¹ Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001, MŽP SR, 2001



Rozvojové osi sa na Slovensku rozvíjajú v uzlovo-pásovom sídelnom systéme, ktorého osnovu tvoria centrá osídlenia a dopravno – komunikačné systémy spájajúce jednotlivé centrá.

Uvedomujúc si fakt, že mesto Vysoké Tatry má špecifické miesto v tomto systéme, na základe komplexného vyhodnotenia rozvoja sídelnej štruktúry, odporúča KURS 2001 medzi najvýznamnejšie rozvojové osi žilinsko –

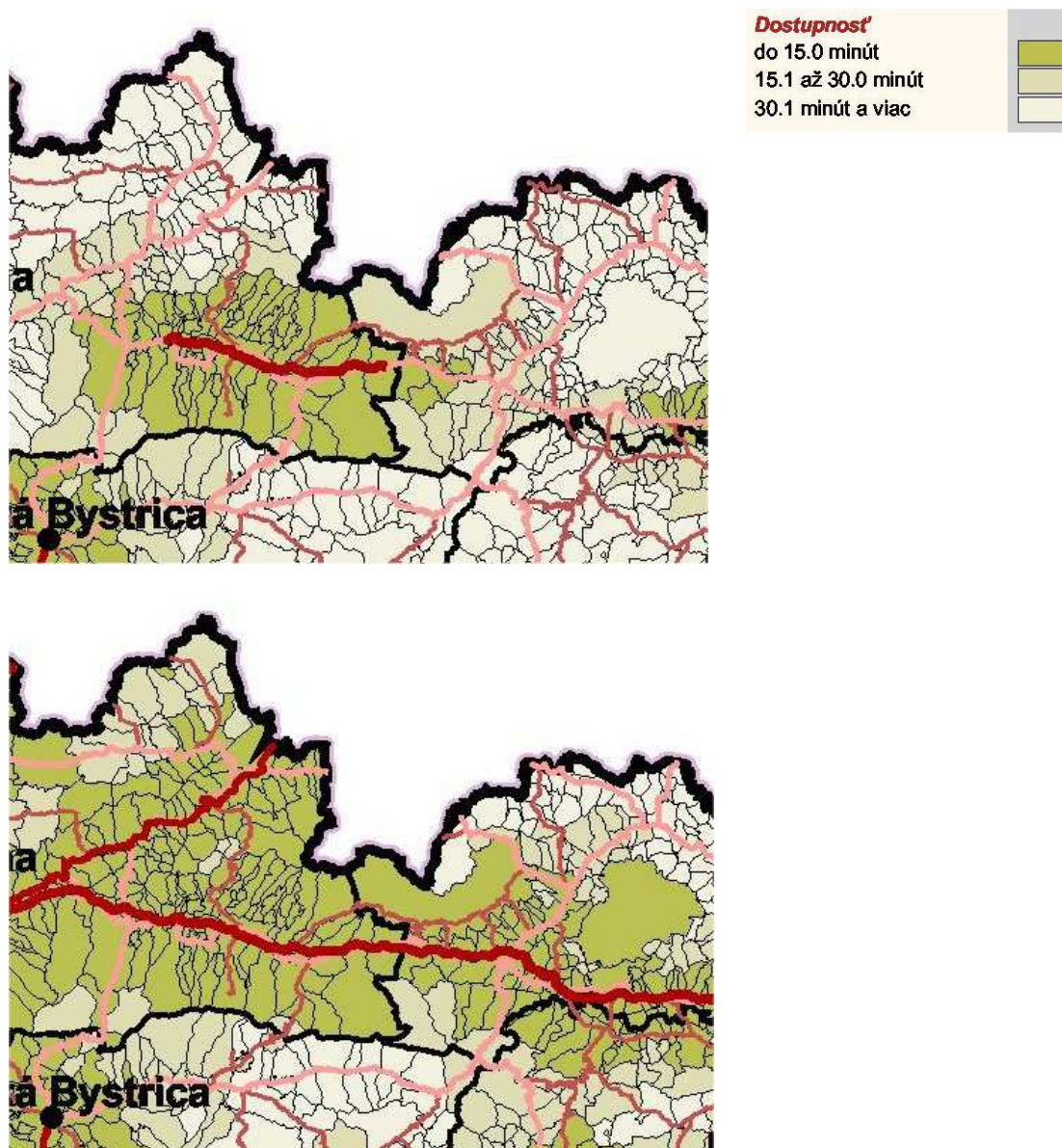
podtatranskú rozvojovú os vedenú v smere Žilina – Martin – Poprad – Prešov, ktorá je klasifikovaná ako rozvojová os prvého stupňa. Rozvojová os druhého stupňa je v regióne Vysoké Tatry liptovsko – oravská rozvojová os v trase Ružomberok – Dolný Kubín – Trstená – hranice – PR. Na východnej strane Vysokých Tatier sa tiahne rozvojová os tretieho stupňa kežmarsko – ľubovnianska rozvojová os v smere Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves.



Významným prvkom tvoriacim rozvojové osi je **dopravná sieť – cestná, železničná a pod**. Najvýznamnejší dopravným koridor regiónu Vysoké Tatry zabezpečujúci medzinárodnú dostupnosť je koridor zaradený do celoeurópskej siete TEN - T s označením Va., vedený od Bratislavy cez Žilinu, Poprad, Prešov a Košice až po ukrajinskú hranicu. V Žiline sa pripája na

koridor VI, ktorý prepája Baltské more v Poľsku s juhom Európy cez koridor Va. v Slovenskej republike. Doplnkovým koridorom v blízkosti je severojužný koridor v trase Martin, Žiar nad Hronom /alternatívne Banská Bystrica Zvolen, Šahy. Z tohto vypláva Dostupnosť mesta Vysoké Tatry a ďalších obcí tatranského regiónu k nadradenej infraštruktúre (diaľnici a rýchlostným komunikáciám) a k centrámi osídlenia **v súčasnosti a vo výhľade** sú zrejmé z priložených obrázkov v roku 2008.² V roku 2015 sa dostupnosť mesta Vysoké Tatry výrazne zlepšil v prepojení na krajské mesto Prešov dobudovaním a otvorením nového úseku D1 Spišský Štvrtok – Spišské Podhradie.

² Prevzaté z Územný generel cestnej dopravy SR, MŽP SR, Bratislava 2003

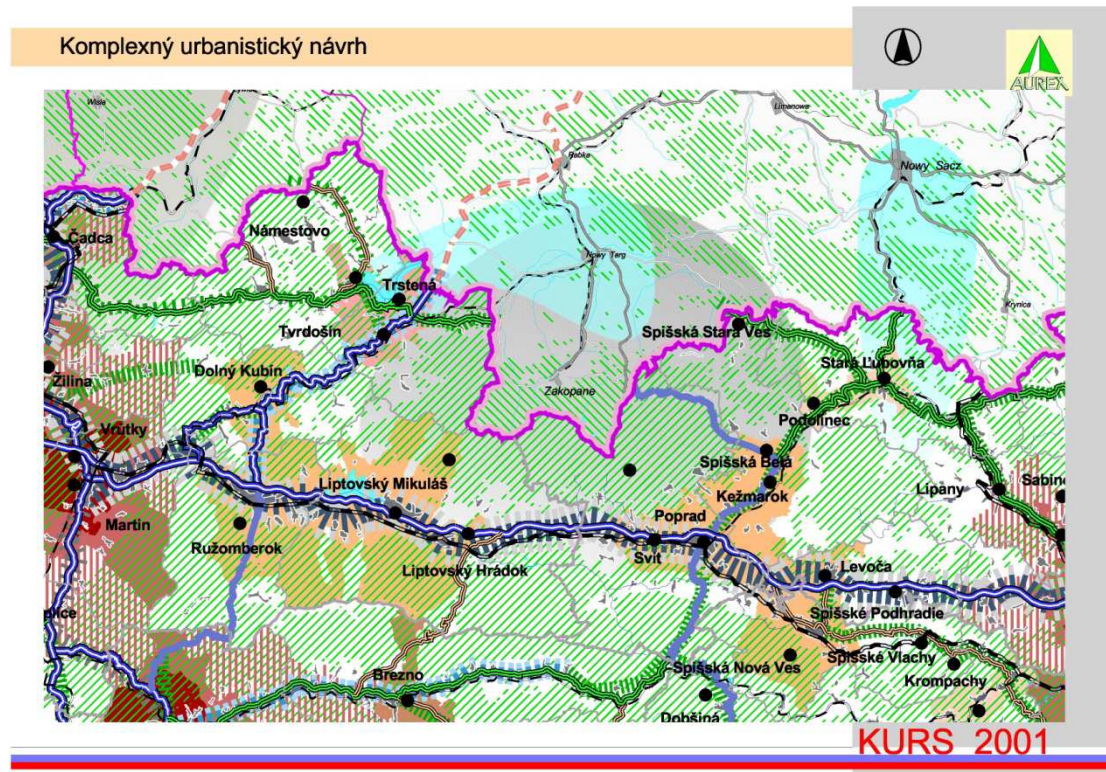


Špecifikom Slovenska sú možnosti ktoré jeho územie ponúka tranzitnej turistickej doprave, obzvlášť v smere sever – juh. Prírodné a turistické zázemie severného a stredného Slovenska ponúka možnosť pozdržať tranzitnú turistickú dopravu cez slovenské územie a prispieť tak rozvoju cestovného ruchu na Slovensku. Pre tento účel sú vyhradené dve hlavné trasy – s možnými paralelnými líniami – určené pre medzinárodnú individuálnu automobilovú a autobusovú dopravu

- západná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Trstená – Dolný Kubín – Ružomberok – Donovaly – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – MR (Budapešť), s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v úseku Ružomberok – Donovaly – Banská Bystrica,
- východná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava – Tornaľa – Kráľ – MR (Budapešť), s

- vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v úseku Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava,
a jedna trasa určená pre železničnú dopravu
- západná severojužná trasa (Krakow – Nowy Targ) PR – Trstená – Dolný Kubín – Kľačany – Vrútky – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy – MR (Budapešť).

Podmienkou akceptovateľnosti cestných trás pre medzinárodnú turistickú dopravu je nekompromisné vylúčenie tranzitu nákladnej dopravy z úsekov lokalizovaných v environmentálne najcitlivejších územiach.



Doplnkovú funkciu vzájomného prepojenia cestných trás v atraktívnom prostredí pohoria Vysokých Tatier by mal plniť Malý tatranský okruh v trase

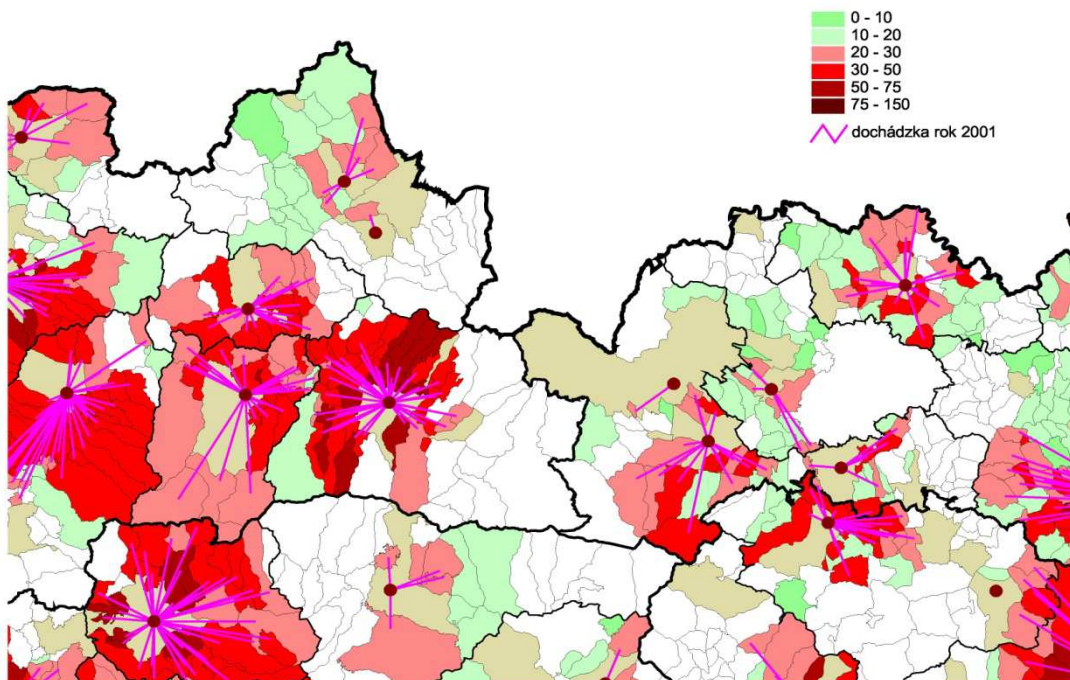
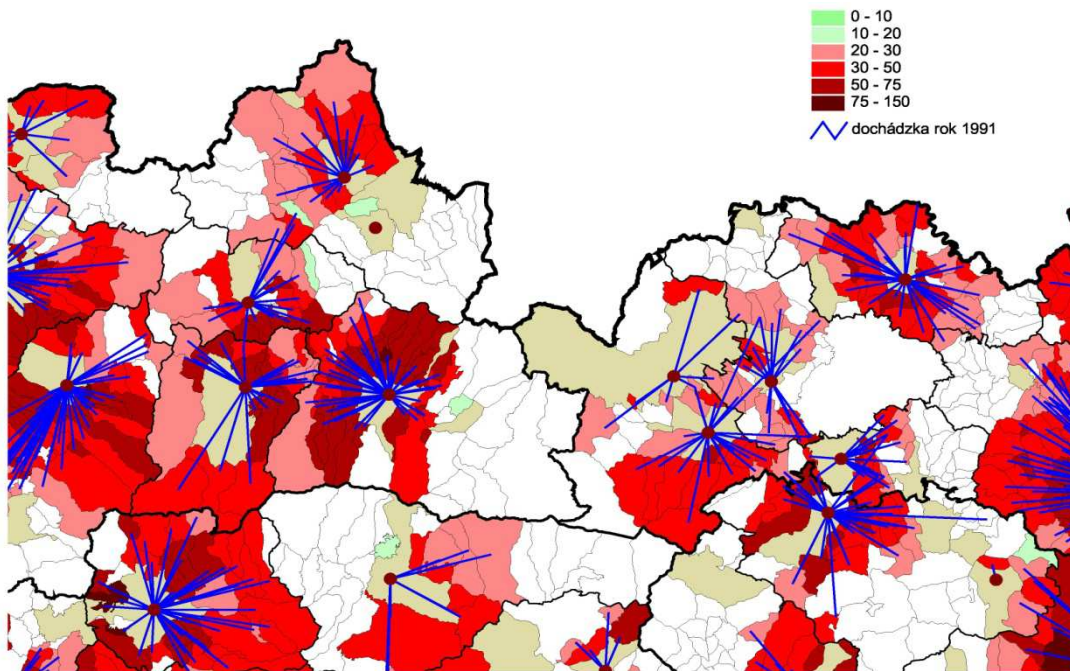
- Vitanová – Oravice – Zuberec – Liptovský Hrádok – Pribylina – Starý Smokovec – Ždiar – Javorina (Malý tatranský okruh) s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v celom úseku.

Prepojenie malého tatranského okruhu na severe cez Poľskú republiku uzatvára navrhovaný dopravný celoštátnej úrovne tiahnucci sa východo-západne cez severné časti územia SR a sčasti cez PR a to

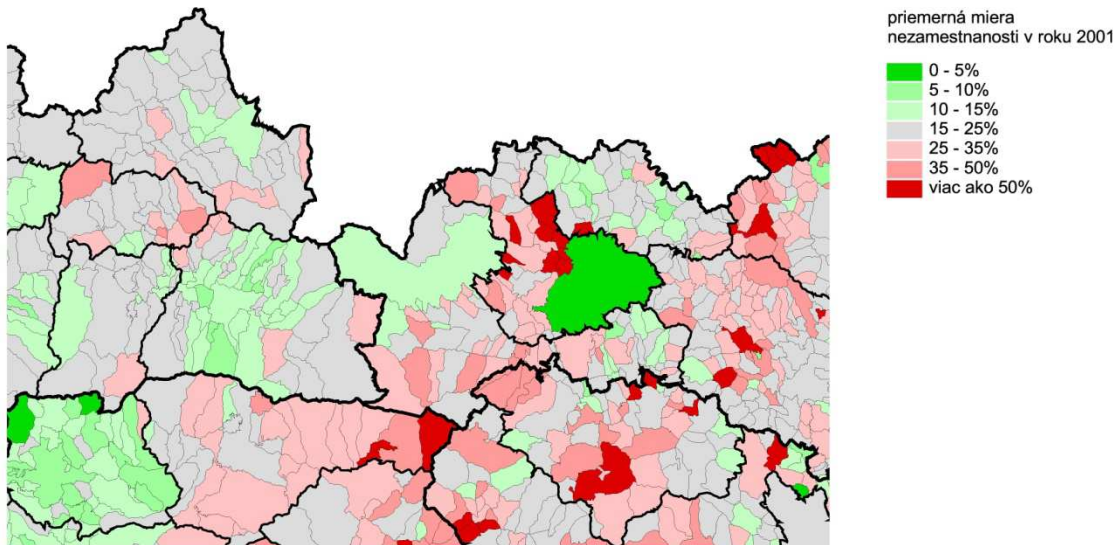
- ČR – Makov – Čadca – Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Oravská Lesná – Námestovo – Trstená – Suchá Hora – PR s pokračovaním PR – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Bardejov – Svidník.

Významným sídelnotvorným prvkom je rozloženie pracovísk a bývania v území. V predchádzajúcom období sa aktivity zabezpečujúce pracovné príležitosti sústreďovali predovšetkým do vybraných centier. Po roku 1990 nastali prudké zmeny v rozvoji

ekonomickej základne, čo viedlo k zmenám počtu a rozmiestneniu pracovných príležitostí. Zmeny v dochádzke za prácou medzi sčítaniami v roku 1991 a 2001 ako aj stav nezamestnanosti v obciach v roku 2001 sú znázornené na priložených obrázkoch.³



³ Prevzaté z Dôsledky smerovania dochádzky za prácou na vymedzenie ťažísk osídlenia navrhnutých v KURS 2001, MVRR SR, Bratislava, jún 2005



Zhrnutím uvedených konštatovaní a súvislostí sa javí ako vhodné rozvoj mesta Vysoké Tatry prepájať s rozvojom obcí v podhorí Vysokých Tatier predovšetkým v smere Poprad – Kežmarok, kde je vhodné vytvoriť sociálne a obslužné zázemie Vysokých Tatier. Využitím existujúcej a dobudovaním navrhovanej nadradenej infraštruktúry (sociálnej, dopravnej, technickej atď.) v širšom regióne sa zabezpečí optimalizácia a efektívnosť využitia územia aj vzťahu rozvoja ekonomických a sídelných aktivít.

Širšie územie charakterizujú nasledujúce regionálne vzťahy a väzby

- územno-správne

- Mesto Vysoké Tatry s väzbou na okres Poprad a Kežmarok, čiastočne Levoča a Spišská Nová Ves, cez Kežmarok s čiastočnou väzbou na okres Stará Ľubovňa

- regionálne

- širší región Tatry je špecifickou kombináciou regiónov: Orava, Liptov, Spiš a Zamagurie, optimálne je integrovať pôvodné územie Spiša (Horný a Dolný Spiš),
- každý zo spomínaných regiónov vtlačá riešenému územiu charakteristické črty krajinné, urbanistické, geografické, kultúrno-historické a demografické,
- každý zo spomínaných regiónov predstavuje rozmanitý a druhovo bohatý sídelný a kultúrno-historický potenciál územia vo väzbe na perspektívy rozvoja cestovného ruchu a rekreácie, športu a turistiky, kombinovaných poznávacích a pobytových zájazdov, ekonomických aktivít.

- **dopravné väzby** sú podrobne popísané v časti doprava s dôrazom na VOD, železničnú a cestnú dopravu. Z hľadiska preferencie najmä návštevníkov mesta ako destinácie R bude dôležité v budúcnosti zlepšiť dostupnosť územia aj leteckou dopravou a to najmä s medzinárodným letiskom Krakow.

- cyklistické a pešie

- riešeným územím prechádza sieť existujúcich i navrhovaných cyklistických trás a peších turistických chodníkov,

- cyklistické trasy predstavujú takmer spojitý systém pokrývajúci celé riešené územie, v budúcnosti by mohli tvoriť integrovanú sieť s prepojením na VOD pod názvom TATRYVELO,
- pešie trasy sú viazané na jednotlivé morfológické celky a bude vhodné tieto trasy v budúcnosti navzájom poprepájať sieťou poľných a lesných ciest,
- cyklistická sieť bude v najbližších rokoch napojená na medzinárodnú sieť cyklotrás EUROVELO 6

- geomorfologické

- mimoriadny potenciál (súčasne limitujúci prvok v území) predstavujú národné parky, z ktorých TANAP sa nachádza na území mesta Vysoké Tatry, ďalšie NP – NAPANT, PIENAP a NP Slovenský raj – čiastočne zasahujú do súvisiaceho rozvojového územia

- cezhraničné

- TANAP tvorí spolu s Tatrzańskim parkom narodowym (TPN) jednotný celok,
- väzby medzi tatrzańskými národnými parkami sú dopravné (cestné i železničné) a pešie (prechody do poľskej časti Tatier sú možné aj na turistických značkovaných chodníkoch na hrebeni Tatier),
- posilnenie cezhraničnej spolupráce je žiaduce aj na úrovni dopravnej infraštruktúry.

územno – priestorové

- riešené územie možno rozdeliť na päť výrazných pásiem, pričom ku každému pásmu prislúcha sieť sídiel:
1. **pásmo TANAP-u** – ohraničené hranicou národného parku,
 2. **pásmo kontaktové** – perspektívny rozvojový pás z hľadiska rozvoja cestovného ruchu a rekreácie a z hľadiska rozptylu návštevníkov do širšieho záujmového územia,
 3. **pásmo podhoria** – v dolnej časti ohraničené hlavnou dopravnou kostrou riešeného územia,
 4. **pásmo hlavných dopravných ťahov** - vymedzené koridormi cestnej a železničnej dopravy a príahlého územného pásu,
 5. **pásmo bez priamych väzieb na územie TANAP-u**, za hlavnou dopravnou kostrou riešeného územia, ktoré obohacuje potenciál záujmového územia Tatier.

Návrh predpokladaného integrovaného prístupu k územiu Tatry – Spiš ako koncept Tatry 2020 vytvorením silných väzieb medzi mestami a ich zázemím obcami vidieckeho územia ako tzv. mestský klaster a vidiecky klaster, umožňujúci :

- konkrétne a dobré integrované stratégie pre konkrétne funkčné územia založené na špecifických potrebách územia smerujúcim k rastu a zamestnanosti – **MIX sektorových politík na konkrétnom funkčnom území**,
- vytvorenie **inštitucionálnej kapacity v území** (tzv. SPLIT), spoločné expertné a projektové tímy,
- využitie EŠIF prostredníctvom nových finančných nástrojov, vrátane možnosti vytvorenia spoločného regionálneho fondu,

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Vysoké Tatry na roky 2015 -2023
Príloha 1 - Širšie väzby v území

