

UNIVERZITA JÁNA AMOSA KOMENSKÉHO PRAHA

magisterské kombinované štúdium
2011 – 2013

DIPLOMOVÁ PRÁCA

Lenka Balušíková

Politika cestovného ruchu
Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry v meste Vysoké Tatry

Praha 2013

Vedúci práce: Ing. Michal Vacenovský LL.M.

JAN AMOS KOMENSKÝ UNIVERSITY PRAGUE

Bachelor / Master / Combined (Part time) / Full-Time Studies
2011- 2013

DIPLOMA THESIS

Name and surname

Lenka Balušíková

Prague 2013

The Work Supervisor:
Ing. Michal Vacenovský LL.M.

Prehlásenie

Prehlasujem, že predložená diplomová práca je mojim pôvodným autorským dielom, ktoré som vypracovala samostatne. Všetku literatúru a ďalšie zdroje, z ktorých som pri spracovaní čerpala, v práci riadne citujem a sú uvedené v zozname použitej literatúry.

Súhlasím s prezenčným sprístupnením svojej práce v univerzitetnej knižnici.

V Prahe dňa.....

Meno autorky

Pod'akovanie

Týmto by som sa chcela poďakovať Ing.Michalovi Vacenovskému LL.M. za cenné pripomienky a odborné rady, ktorými mi pomáhal pri tvorbe tejto diplomovej práce.

Anotácia

Predmetom diplomovej práce „Politika cestovného ruchu – budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry“ je návrh, ako prostredníctvom investícií do infraštruktúry cestovného ruchu zvýšiť turistickú atraktivitu a podporiť trvalo udržateľný ekonomický a sociálny rozvoj mesta Vysoké Tatry. Prvá časť je zameraná na politiku cestovného ruchu. Druhá časť predstavuje mesto Vysoké Tatry, cestovný ruch a dopravnú infraštruktúru. V poslednej časti sú konkrétne návrhy a riešenia na zlešenie a dobudovanie dopravnej infraštruktúry v meste Vysoké Tatry.

Kľúčové slová

Cestovný ruch, doprava, infraštruktúra, nositelia politiky cestovného ruchu, nástroje cestovného ruchu, politika cestovného ruchu, služby

Annotation

The diploma thesis "Tourism policy - building and reconstruction of tourism infrastructure in the High Tatras" is the proposal as through investments in tourism infrastructure to increase tourist attraction and to promote sustainable economic and social development of the High Tatras. The first part focuses on tourism policy. The second part is a city of High Tatras, tourism and infrastructure. The last part of the concrete proposals and solutions zlešenie and completion of transport infrastructure in High Tatras.

Keywords

Tourism, transportation, infrastructure, tourism policy holders, tools tourism, tourism policy, service

OBSAH

Úvod	9
TEORETICKÁ ČASŤ	
1. Cieľ a metódy práce	11
1.1 Cieľ diplomovej práce	11
1.2 Metodika práce a literatúra	11
2. Teoretické východiská	14
2.1 Druhy a formy cestovného ruchu	14
2.2 Ponuka cestovného ruchu	16
2.3 Doprava v cestovnom ruchu	18
2.3.1 Význam dopravy pre cestovný ruch	18
2.3.2 Trendy ovplyvňujúce dopyt po dopravných službách	18
2.3.3 Možnosti zdokonaľovania dopravnej infraštruktúry	20
2.3.4 Druhy dopravy	20
2.4 Politika cestovného ruchu	22
2.4.1 Podstata politiky cestovného ruchu	23
2.4.2 Obsah politiky cestovného ruchu	23
2.4.3 Ciele a nositelia politiky cestovného ruchu	25
2.4.4 Nositelia politiky cestovného ruchu na Slovensku	27
2.4.5 Nástroje politiky cestovného ruchu	28
2.4.6 Regionálna politika cestovného ruchu	30
2.4.7 Politika cestovného ruchu na Slovensku	31
2.5 Štátna politika cestovného ruchu Slovenskej republiky	32
PRAKTICKÁ ČASŤ	
3. Vysoké Tatry	35
3.1 Región Vysoké Tatry	35
3.2 Historický vývoj územia	37
3.2.1 Prvý turisti a horolezci	37
3.3 Atraktivity Vysokých Tatier	39
3.3.1 Atraktivity prírodné	39
3.3.2 Atraktivity budované pre cestovný ruch	41
4. Cestovný ruch vo Vysokých Tatrách	45
4.1 Dopravná dostupnosť	46
4.1.1 Cestná doprava	47
4.1.2 Železničná doprava	47
4.1.3 Letecká doprava	48
4.1.4 Lanová doprava	48
4.1.5 Pozemná lanovka na Hrebienok	48
4.1.6 Kabínková lanovka na Skalnaté pleso	48
4.1.7 Visutá lanovka na Lomnický štít	49
4.1.8 Individuálna automobilová doprava	49
4.2 Parkovanie	50
4.3. Supraštruktúra a služby	51

4.3.1 Ubytovacie zariadenia	51
4.3.2 Vysokohorské chaty	52
4.4 Politika cestovného ruchu vo Vysokých Tatrách	52
4.4.1 Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry	52
4.4.2 Oddelenie regionálnej politiky a cestovného ruchu	53
4.4.3 Oblastná organizácia cestovného ruchu Vysoké Tatry	55
4.5 Rozvoj Vysokých Tatier	56
4.5.1 Územný plán mesta Vysoké Tatry	57
5. Investície do rozvoja cestovného ruchu	61
5.1 Zrealizované investície	61
5.1.1 Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry cestovného ruchu	62
5.2 Projekt obnovy Tatier	64
5.3 Plánované investície	65
6. Hodnotenie cestovného ruchu vo Vysokých Tatrách	68
6.1 Hodnotenie MH SR	68
6.2 Hodnotenie podnikateľmi	70
6.3 Hodnotenie návštevníkmi	70
6.4 Závažné nedostatky parkovísk	71
6.5 Hodnotenie starostom obce Štrba	73
ZÁVER	74

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY
ZOZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJOV

ÚVOD

Vysoké Tatry sú dnes najvýznamnejšou a najnavštevanejšou rekreačnou oblasťou Slovenska a zároveň, keďže sú našim jediným vysokohorským terénom im pripadá dôležitá úloha aj z hľadiska športového. Poskytujú rozmanité možnosti pre zimné športy, hlavne zjazdové i bežkové lyžovanie, pre celoročnú turistiku a horolezectvo. Terény vysokých Tatier umožňujú robiť jednoduché vychádzky, rôznorodé túry, ale aj najexponovanejšie horolezecké výstupy. Okrem toho vysokohorská poloha a priaznivé klimatické podmienky umožňujú využiť Tatry na liečbu viacerých chorôb, pričom liečebná starostlivosť sa uskutočňuje v kúpeľných zariadeniach i v odborných liečebných ústavoch. Hoci patria medzi najmenšie veľhory na svete, na Slovensku predstavujú kľúčovú destináciu v oblasti cestovného ruchu. Patria k tým európskym strediskám cestovného ruchu, ktoré svoje aktivity naštartovali už v 19. storočí. Starý Smokovec, Štrbské Pleso i Tatranská Lomnica sa zaradili k takým centrom ako Chamonix, Courchevel a Cortina d' Ampezzo, keďže už v roku 1910 sa na Štrbskom Plese uskutočnili majstrovstvá Uhorska v krasokortčúľovaní a v roku 1935 MS v lyžovaní FIS 1935. Navyše, Vysoké Tatry sú nie len zimnou destináciou, ale oblasťou s celoročným využitím.

Svojimi danosťami sú Vysoké Tatry predurčené hlavne pre cestovný ruch. Naplňajú všetky podmienky jeho úspešného rozvoja, ku ktorým patria (Jitka Hladká, Technika cestovného ruchu, Grada Publishing, spol. s.r.o, U Pruhonu 22, Praha 7, 1 vydanie, 1997) :

a/ prírodné predpoklady (najzákladnejšie) - terén a jeho tvárnosť, nadmorská výška a klimatické podmienky, prírodné liečivé zdroje, čistota ovzdušia, vodné toky, plochy a more

b/ materiálno-technické predpoklady - dopravné zariadenia, ubytovacie zariadenia, stravovacie zariadenia, športovno-rekreačné zariadenia

c/ kultúrno-historické predpoklady – architektonické pamiatky (hrady, zámky, pamiatkové rezervácie, cirkevné stavby i iné), ľudové umenie (ľudová architektúra, kroje, zvyky a pod).

d/ ekonomické a organizačné predpoklady

e/ personálne predpoklady

Diplomová práca predstavuje cestovný ruch územia Vysokých Tatier (mesto Vysoké Tatry a Štrbské Pleso) ako nástroj ďalšieho rozvoja územia, ako aj návrhy na zlepšenie a skvalitnenie infraštruktúry a následné zvýšenie atraktivity.

1.CIEĽ A METÓDY PRÁCE

1.1.Cieľ diplomovej práce

Cestovný ruch vo Vysokých Tatrách vždy predstavoval hlavnú ekonomickú činnosť a zdroj finančných príjmov mesta Vysoké Tatry. Preto mu treba naďalej venovať mimoriadnu pozornosť a udržiavať, ak nie stúpajúci, tak stabilný počet návštevníkov. Cieľom mojej práce je dokázať, že sa nemožno spoliehať len na prírodné atraktivity, ale prostredníctvom investícií do atraktivít budovaných (zjazdovky, sedačkové lanovky, cyklotrasy a iné športové zariadenia), infraštruktúry (dopravnej i verejnej) a supraštruktúry (ubytovacie zariadenia a služby) zvyšovať ich turistickú atraktivitu. Uvádené sú tiež príklady riešenia dopravnej infraštruktúry do roku 2020, aby zodpovedala stále väčším nárokom na kvalitu prepravných služieb a ako mesto Vysoké Tatry predpokladá, aj zvyšujúcej sa návštevnosti.

V práci chcem dokázať, aké dôležité je prostredie, v ktorom sa návštevníci pohybujú. Malo by byť čisté a upravené, aby oko návštevníka nepadlo na nič rušivé, čo by sme mohli ovplyvniť. K tomuto prostrediu patria i verejné parkoviská (prvý kontakt s navštíveným územím), v súčasnej dobe väčšinou z tohto pohľadu nevyhovujúce. Na príklade parkoviska Biela voda navrhujem, ako nenáročným riešením dospieť k zvýšeniu spokojnosti návštevníka.

1.2 Metodika práce a literatúra

Pri vypracovaní diplomovej práce pomohli hlavne opakované návštevy územia Vysokých i Západných Tatier (dovolenka, viaceré jednodňové vysokohorské túry), štúdium odbornej literatúry, týkajúcej sa cestovného ruchu (ekonomika, politika) a regiónu Vysoké Tatry. Ďalej nasledovalo podrobné naštudovanie materiálov mesta Vysoké Tatry :

- PHSR (Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja) mesta Vysoké Tatry, mestské zastupiteľstvo december 2005
- Územný plán mesta Vysoké Tatry schválený a zverejnený v roku 2010 (do ktorého je zapracovaná Štúdia trvalo udržateľného rozvoja Vysoké Tatry 2005, vypracovaná po kalamite v roku 2004)

- projekt Tatry pre ľudí (integrovaný akčný plán rozvoja regiónu Vysoké Tatry) - toto heslo najdeme aj na tabuli pri vchode na mestský úrad v Starom Smokovci.
- Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry CR mesta Vysoké Tatry

Hlavným motívom výberu tejto témy na písanie diplomovej práce boli viaceré krátke i dlhodobšie návštevy Vysokých Tatier. Potom zameranie sa na hľadanie a zbieranie odbornej literatúry a jej štúdiu. Samozrejmosťou bolo denné sledovanie printových i elektronických médií, vystúpenia politikov a predstaviteľov samosprávy, kde sa problematike Vysokých Tatier venovala vždy dostatočnú pozornosť (víchrica v roku 2004 a následná obnova Tatier, nová zonácia, Územný plán mesta Vysoké Tatry a najnovšie zimné OH v roku 2022), ale ani v jednom z dokumentov neboli nájdené konkrétne projekty alebo návrhy na vylešenie parkoviska Biela voda, ktoré síce nie je veľké, ale dosť frekventované.

V prvej kapitole sú všeobecne definované pojmy cestovný ruch (zdroj: www.portalstatistics.sk) a turizmus (zdroj: www.web.vucke.sk).

Pri tvorbe podkapitoly Druhy a formy cestovného ruchu pomohli zdroje www.infoweby.sk a www.web.vucke.sk

Tretia podkapitola obsahuje Ponuku cestovného ruchu, kde je použitá literatúra od Moniky Palatkovej a Jitky Zichovej (2001) Ekonomika turizmu.

Vo štvrtej podkapitole je opísaná Doprava v cestovnom ruchu a jej význam podľa literatúry Služby a cestvny ruch (2001) kolektív, ďalej Trendy ovplyvňujúce dopyt po dopravných službách (zdroj: Služby a cestovný ruch 2001, kolektív a www.fpedas.uniza.sk, elektronický časopis 2012), a Druhy dopravy.

Piata podkapitola je venovaná Politike cestovného ruchu, ktorá je ďalej rozdelená na podkapitoly: Podstata politiky cestovného ruchu, Obsah politiky cestovného ruchu, Ciele a nositelia politiky cestovného ruchu, , Nositelia politiky cestovného ruchu na Slovensku, Nástroje politiky cestovného ruchu, Regionálna politika cestovného ruchu a Politika cestovného ruchu, kde hlavným zdrojom je literatúra Cestovný ruch, politika a ekonómia (2011) Marián Gúčík.

Šiesta podkapitola je zameraná na Štátnu politiku cestovného ruchu Slovenskej republiky (zdroj: www.euroregionionodi.sk).

Druhou kapitolou začína praktická časť diplomovej práce a predstavuje už konkrétne územie Vysokých Tatier a región Vysoké Tatry (zdroj: www.tatravia.sk, www.tasrr.sk, Program udržateľného rozvoja Vysokých Tatier a www.vysoketatry.sk).

V druhej podkapitole druhej kapitoly je opísaný Historický vývoj územia, Prví turisti a horolezci podľa literatúry od autorov Vladimír Adamec a Radek Roubal Vysoké Tatry (1977).

Tretia podkapitola Atraktivity Vysokých Tatier je rozdelená na dve podkapitoly, prvá opisuje Atraktivity prírodné (zdroj: Slovenské národné noviny, ročník 27., november 2012, článok Z horského raja spomienok človeka vyhnať nemožno, druhá obsahuje Atraktivity budované pre cestovný ruch (zdroj: www.vt.sk, tatranská lomnica, o stredisku zima).

Štvrtá kapitola je venovaná Cestovnému ruchu vo Vysokých tatrách (zdroj: územný plán mesta Vysoké Tatry) a ďalej obsahuje podkapitoly: Dopravná dostupnosť (zdroj: www.privat-tatry.com, www.inhd.zoznam.sk/ tatry, PHSR – 4 pdf), ktorá sa ďalej delí na podkapitoly: Cestná doprava, Železničná doprava, Lanová doprava, Pozemná lanovka na Hrebienok, Kabínková lanovka na Skalnaté pleso, Visutá lanovka na Lomnický štít (zdroj: www.privat-tatry.com , doprava tatry) , Individuálna automobilová doprava (zdroj: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Vysoké Tatry).

Druhá podkapitola Parkovanie sa týka parkovísk situovaných na území Vysokých Tatier (zdroj: mestský úrad Vysoké Tatry, PHSR-4)

Posledná je podkapitola Supraštruktúra a služby obsahuje dve podkapitoly: 1. Ubytovacie zariadenia (zdroj: Územný plán mesta Vysoké Tatry)

2. Vysokohorské chaty (zdroj: Územný plán mesta Vysoké Tatry)

Piata kapitola obsahuje Hodnotenie cestovného ruchu vo Vysokých tatrách a je rozdelená na päť podkapitol. Sú tu využité hlavne osobné poznatky a skúsenosti (kladné i záporné) z pobytov v Tatrách ako aj hodnotenie podnikateľov a klientov cestovného ruchu (zdroj: Územný plán mesta Vysoké Tatry, www.asb.sk, www.imhd.zoznam.sk, časopis cestovateľ 11/2012 článok Od Štrby po Štrbské Pleso). Ďalej obsahuje osobné návrhy, závery a doporučená na zlepšenie a skvalitne infraštruktúry a následne zvýšenie návštevnosti a atraktivity Vysokých Tatier (moja vlastná práca)

2. TEORETICKÁ ČASŤ

Cestovný ruch je definovaný ako aktivita ľudí cestujúcich a pobývajúcich mimo svojho obvyklého prostredia, nie dlhšie ako jeden nepretržitý rok, za účelom oddychu alebo zo služobných a iných dôvodov, ktoré však nesúvisia s platenými činnosťami vykonaných na navštívenom mieste.

Zdroj: <http://portal.statistics.sk/showdoc>

Turizmus je súhrn aktivít osôb cestujúcich do miesta mimo obvyklého prostredia alebo bydliska po dobu kratšiu ako jeden súvislý rok za účelom trávenia voľného času, podnikania, alebo za inými účelmi.

Bez ohľadu na to, či sa hovorí o cestovnom ruchu alebo turizme, vždy podstatnou zložkou by mal byť účastník cestovného ruchu (ako subjekt) a motivácia jeho cesty. Predpokladom uskutočnenia akejkoľvek formy turizmu je potenciál krajiny, jej ponuka, od ktorej závisí záujem klienta – turistu, rekreanta.

Zdroj: http://web.vucke.sk/files/dokumenty/pub/regionalny_rozvoj/phsr/phsr_kapitola_13_1_5.pdf

2.1 Druhy a formy cestovného ruchu

Druh cestovného ruchu vyjadruje účel (motív) cestovania a prechodného pobytu návštevníkov v cieľovom mieste. K základným druhom patrí rekreačný, športový /dobrodružný, kultúrny, kúpeľný/zdravotný a obchodný cestovný ruch, napr. kongresový cestovný ruch a stimulačný (incentívny) cestovný ruch.

Formy cestovného ruchu umožňujú bližšie určiť podstatu cestovného ruchu z hľadiska ich účastníka, jeho potrieb a očakávaní. To dovoľuje lepšie pripraviť produkt a ponúkať ho na trhu pre cieľovú skupinu účastníkov cestovného ruchu.

Služby cestovného ruchu majú tak ako ktorékoľvek iné ekonomické aktivity svoju podstatu v uspokojovaní potrieb špecifickému segmentu zákazníkov - účastníkom cestovného ruchu. Na nižšej hierarchickej úrovni sa však ani samotní účastníci cestovného ruchu nevyznačujú homogenitou svojich požiadaviek, nakoľko tieto odrážajú špecifické osobnostné, sociálne, kultúrne a ekonomické vlastnosti každého jednotlivca.

Na základe týchto odlišností môžeme následne vyšpecifikovať rôzne formy cestovného ruchu prispôbené tak, aby čo najlepšie a najefektívnejšie uspokojovali potreby a túžby svojich zákazníkov. V praxi sa však väčšinou stretávame skôr s rôznymi kombináciami týchto foriem ako s ich čistými formami.

Aj keď je možné teoreticky vymedziť viacero foriem cestovného ruchu, v rámci rozsahu zamerania práci sú uvedené len tie formy, ktoré je možné uskutočňovať priamo alebo v blízkosti Vysokých Tatier.

Zdroj: www.infoweby.sk/cestovanie/cestovny-ruch/124-formy

Na základe štatistických prieskumov a preferencie záujmov návštevníkov bolo definovaných je 5 hlavných foriem cestovného ruchu:

a/ zimný cestovný ruch a zimné športy: lyžovanie, snowboardovanie, bežkovanie, korčuľovanie, skialinizmus, snowtubing, turistika

b/letný cestovný ruch: letná turistika - Vysoké Tatry ponúkajú veľké množstvo príležitostí pre vysokohorskú turistiku (Dolina Kežmarskej Bielej vody, Dolina siedmych prameňov a bielej - Slavkovský Štít, Tatranská Lomnica - Javorová dolina, Tatranská Lomnica - Skalnaté Pleso, Veľická a studená dolina, Veľká studená a Bielovodská dolina, Štrbské Pleso - Tatranská Polianka, Veľká a Malá studená dolina, Mengusovská dolina, Mlynická a Furkotská dolina, Kriváň a Važecká dolina)

- horolezectvo:
- jazda na koňoch,
- golf, minigolf
- mountbiking
- plávanie, vodná turistika
- tenis

c/mestský a kultúrny

d/ kúpeľný a zdravotný

e/vidiecky

f/welness

Zdroj: http://web.vucke.sk/files/dokumenty/pub/regionalny_rozvoj/phsr/phsr_kapitola_13_1_5.pdf

2.2 Ponuka cestovného ruchu

Ponuku cestovného ruchu tvorí súbor prvkov, ktorých kombinácia tvorí ekonomické statky CR (služby, tovar, voľné statky). Nositeľom ponuky (objektom) cestovného ruchu môže byť:

- cieľové miesto (stredisko, región, štát) s prírodným a kultúrohistorickým potenciálom
- podniky cestovného ruchu, ktoré svojou kapacitou produkujú služby ako predmet spotreby účastníkov
- organizácie a inštitúcie cestovného ruchu, ktorých činnosť utvára rámec na realizáciu ponuky na trhu cestovného ruchu.

Zdroj: http://www.euroregion-vdi.sk/manazer/images/prednasky/14.Zaklady_cestovneho_ruchu.pdf

Podľa Moniky Palatkovej a Jitky Zichovej (Ekonomika turizmu 2011) je ponuka v CR tvorená atraktivitami, supraštruktúrou a infraštruktúrou cieľovej destinácie. Dopyt tvoria motivačné faktory, limitujúce faktory a spotrebné chovanie. Spojovacím článkom medzi dopytom a ponukou je doprava, cestovné kancelárie a agentúry a marketingové kanály. Ponuka v CR má dve podstatné časti : atraktivity cieľových miest a vybavenosť cieľových miest (supraštruktúra, infraštruktúra a služby). Atraktivity cieľových miest sú dominantnou zložkou ponuky a majú schopnosť pritiahnúť návštevníkov do cieľovej destinácie. Táto časť ponuky je označovaná ako primárna a delíme ju na tri skupiny :

a/ primárne atraktivity prírodné – klimatické podmienky, morfológické podmienky, hydrologické podmienky, fauna a flóra (chránené územia – národné parky, CHKO, náučné chodníky, vodopády a pod).

b/ primárne atraktivity vybudované (organizované), ktoré sú výsledkom činnosti človeka - architektonické a technické atraktivity, vybudované prírodné atraktivity, kultúrne a športové atraktivity, sociálne atraktivity

c/ účelovo vybudované (organizované) atraktivity – tématické parky, kúpeľná starostlivosť, športové areály, kongresové akcie.

Atraktivity sú z veľkej časti lokalizované a kapacitne obmedzené, v dôsledku čoho je cestovný ruch oproti iným odvetviam do značnej miery určovaný ponukou, resp.

produkt cestovného ruchu je čiastočne daný a jeho prispôsobenie koncovému spotrebiteľovi je obmedzené. Výnimkou sú atraktivity organizované, ktoré majú vyššiu mieru prispôbiť sa dopytu a to ako do rozsahu, tak aj do časového a miestneho rozloženia. Vzhľadom k viazanosti potenciálu a jeho kumulácii v konkrétnych miestach je treba tiež vytvárať určité legislatívne opatrenia v intenciách udržateľnosti rozvoja cestovného ruchu.

Druhou súčasťou ponuky je vedľa atraktivít vybavenosť cieľovej destinácie. Zatiaľ čo atraktivity priťahujú návštevníka do destinácie, vybavenosť a služby cieľovej destinácie poskytujú servis na uspokojenie sekundárnych potrieb účastníkov cestovného ruchu, vyplývajúce z jeho pobytu mimo jeho obvyklého prostredia. Práve z tohto dôvodu býva táto časť ponuky označovaná ako sekundárna. Vybavenosť a služby vytvárajú podmienky pre funkčné využitie lokalizačných predpokladov alebo atraktivít. Rozvoj cestovného ruchu obvykle neindukujú, ale významným spôsobom ho podporujú. Svojim rozsahom a štruktúrou musí zodpovedať charakteru a množstvu primárnych atraktivít. Pri rešpektovaní únosnej kapacity sa tak sekundárna zložka ponuky do určitej miery môže viac prispôbiť dopytu. Vybavenosť cieľovej destinácie sa dá rozdeliť na dve skupiny a to na infraštruktúru a supraštruktúru. Najdôležitejšou súčasťou supraštruktúry je sektor ubytovacích služieb, ktorý je ďalej možné členiť na komerčný a nekomerčný. V jednotlivých krajinách sú ubytovacie zariadenia členené do rôznych kategórií a tried s ohľadom na kvalitu, vybavenosť a rozsah poskytovaných služieb. Tieto certifikácie ale nie sú celosvetovo zjednotené, čo je veľká škoda.

Infraštruktúra je obvykle členená na dopravnú infraštruktúru v danej destinácii, jej hlavnou súčasťou je cestná a železničná sieť, event. letecké koridory, verejná doprava v danej destinácii, ale tiež príslušné parkovacie plochy a odpočívadlá, a ďalej na verejnú infraštruktúru, ktorej súčasťou sú napr. vodovody, kanalizácie, osvetlenie, telekomunikácie, odvozy odpadu a pod. Verejná infraštruktúra nie je primárne budovaná pre potreby turistov, ale rozvoj cestovného ruchu kladie zvýšené nároky na tieto zariadenia a služby.

Dopyt a ponuka v CR sú priestorovo oddelené. Nadôležitejším spojovacím článkom je dopravná infraštruktúra – diaľničné, cestné, železničné siete, letové a vodné koridory, teda komponenty, ktoré umožňujú vonkajšiu dopravnú dostupnosť destinácie. Ďalšími

spojovacími článkami sú cestovné kancelárie a agentúry a priame marketingové distribučné a komunikačné kanály.

Zdroj: Palatková Monika, Zichová Jitka, Ekonomika turizmu, prvé vydanie, Praha 7, U Pruhonu 22, Grada Publishing, a.s., 2011, ISBN 978-80-247-3748-5

2.3 Doprava v cestovnom ruchu

2.3.1 Význam dopravy pre cestovný ruch

Jednou z podmienok vzniku a rozvoja cestovného ruchu je existencia dopravy. Cestovný ruch pozostáva z troch fáz: cestovanie – pobyt – cestovanie. Cestovanie sa nazýva pohybovou fázou. Nemožno pri tom vylúčiť premiestňovanie účastníkov cestovného ruchu dopravnými prostriedkami ani v mieste pobytu.

Cestovný ruch vo vzťahu k doprave vystupuje ako nositeľ dopytu po dopravných službách. Cestovný ruch od dopravy očakáva uspokojenie potrieb vždy s tým istým cieľom. Potreby prepravy pokladáme za základné, bez ich uspokojenia nemôžeme hovoriť o cestovnom ruchu.

Okrem priestoru sa tak dôležitým determinantom stáva aj čas. Nový režim priestoru a času bude poznamenaný internacionalizáciou a globalizáciou dopravných a spojových infraštruktúr.

Geografická a geopolitická poloha Slovenska vyvoláva prepojenia dopravnej infraštruktúry na európsku dopravnú sieť.

Zdroj: Služby a cestovný ruch, kolektív, vydal Sprint – vydavateľská, filmová a reklamná agentúra, Bratislava 2001, insb 80-88848-78-4

2.3.2 Trendy ovplyvňujúce dopyt po dopravných službách

Rozhodujúcu úlohu v cestovnom ruchu má dopravná dostupnosť cieľových miest rôznymi dopravnými systémami. Vážnym problémom najmä z hľadiska príjazdového zahraničného cestovného ruchu je dopravná dostupnosť Slovenska ako cieľovej krajiny vo všetkých druhoch dopravy. Neriešenie tohto problému negatívne ovplyvňuje návštevnosť Slovenska zo zahraničia.

Zdroj: Služby a cestovný ruch, kolektív, vydal Sprint – vydavateľská, filmová a reklamná agentúra, Bratislava 2001, insb 80-88848-78-4

Dopyt po cestovnom ruchu sa stále viac vyvíja pod vplyvom globalizácie, ktorú sprevádza nielen technický pokrok v doprave a v dopravných technológiach, ale aj pokrok v informačných technológiach.

Ponuku dopravných služieb ovplyvňujú mnohé faktory. Za rozhodujúce pokladáme faktory a trendy:

1. technicko-technologické: ovplyvňujú výkonnosť, dopravné kapacity, rýchlosť, bezpečnosť, spoľahlivosť a pohodlie
2. v ekonomike a osobitne v tarifnej politike
3. v štruktúre a kvalite služieb
4. ekologické

Rýchlosť prepravenia spolu s jeho cenou tvoria najvýznamnejšie faktory pri výbere dopravných služieb v cestovnom ruchu. Výber dopravného prostriedku preto závisí od individuálnej racionálnej alebo emocionálnej preferencie účastníka cestovného ruchu.

Zdroj: Služby a cestovný ruch, kolektív, vydal Sprint – vydateľská, filmová a reklamná agentúra, Bratislava 2001, insb 80-88848-78-4

Trendy v dopravných službách v cestovnom ruchu možno charakterizovať zvyšujúcou sa náročnosťou na objektívnu i subjektívnu kvalitu. Ide o trendy vyplývajúce z požiadaviek na kvalitu produktu dopravy v cestovnom ruchu, reprezentovanú najmä rýchlosťou, pohodlím a bezpečnosťou, ale aj cenovou primeranosťou s divergentným vývojom, t. j. za tú istú resp. nižšiu cenu sa požadujú stále kvalitnejšie služby. Ďalej sú to trendy kvantitatívnych a štruktúrnych požiadaviek na rozmanitosť dopravných a doplnkových služieb. Trendy sú však zamerané aj na ľudské zdroje, predovšetkým na ich kvalitu a flexibilitu. V technicko – technologických systémových podmienkach dopravy v cestovnom ruchu sú trendy zamerané na efektívne vytváranie a využívanie multimodálnych koridorov s využitím progresívnych dopravných prostriedkov a zariadení.

Cestovný ruch je vo veľkej miere závislý od potenciálu rekreačného prostredia ako iné hospodárske odvetvia. Aj práve preto trendy v cestovnom ruchu v technicko – technologických systémoch dopravy smerujú okrem zvyšovania rýchlosti, bezpečnosti, pohodlia, rozsahu doplnkových služieb a kvality ľudských zdrojov, aj k zabezpečeniu

trvalo udržateľného rozvoja dopravných služieb, ktorý rešpektuje rastúcu prísnosť ekologických požiadaviek.

Zdroj : [www http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2010/1/filova.pdf](http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2010/1/filova.pdf), elektronický časopis, stiahnuté 12. 10. 2012

2.3.3 Možnosti zdokonaľovania dopravnej infraštruktúry

Dopravná infraštruktúra je jednou z najdôležitejších zložiek verejnej infraštruktúry ovplyvňujúcou rozvoj cestovného ruchu. V súčasnej dobe zaznamenávame nevyhovujúci dopravno – technický stav časti regionálnej dopravnej infraštruktúry, úpadok kvality a kvantity verejnej dopravy a jej opotrebovaný vozidlový park.

2.3.4 Druhy dopravy

Dopravu možno členiť podľa najrôznejších hľadísk:

- podľa , dopravného prostriedku: pozemnú, leteckú, vodnú, ostatnú.
- podľa oblasti: vnútroštátnu, medzinárodnú
- podľa cestovného poriadku: pravidelnú, nepravidelnú

Zdroj: Technika cestovného ruchu, Jitka Hladká, vyd. Grada Publishing, spol. s.r.o., U Pruhonu 22, Praha 7, 1. Vydanie, 1997

a/ Železničná doprava

Železničná doprava sa vo svojom vývoji podriadila potrebám a požiadavkám cestovného ruchu a má veľký význam aj pre medzinárodnú prepravu účastníkov cestovného ruchu. K jej prednostiam patrí hromadnosť, plynulosť a bezpečnosť. Železničná sieť robí túto dopravu pomerne málo závislou na prírodných javoch, umožňuje prepravu cez deň i v noci, vo všetkých ročných obdobiach.

Čiastočnou nevýhodou je obmedzená dostupnosť zvlášť horských oblastí a stredísk cestovného ruchu a obtiažnosť výkladu sprievodcu.

Zdroj: Technika cestovného ruchu, Jitka Hladká, vyd. Grada Publishing, spol. s.r.o., U Pruhonu 22, Praha 7, 1. Vydanie, 1997

b/ Letecká doprava

Predstavuje najrýchlejší spôsob prepravy, ktorý umožňuje rýchle spojenie medzi značne vzdialenými miestami. Prednosťou leteckej dopravy je vysoká prepravná rýchlosť, pohodlie, kultúra cestovania. Výhody sa ale prejavujú len pri preprave na

väčšie vzdialenosti. Nevýhodou sú veľké prevádzkové náklady a z toho vyplývajúce vysoké ceny cestovného.

V nepravidelnej – charterovej – leteckej doprave sa jedná o lety na objednávku, uskutočňované na základe zmluvy o prenájme lietadla jednému užívateľovi - cestovnej kancelárii – za dopredu dohodnutú cenu. Táto forma prepravy má výhodu pre účastníka cestovného ruchu, cestovnú kanceláriu aj pre dopravcu. Predaj celej kapacity lietadla znižuje riziko neobsadenosti, vedie k výraznému zefektívneniu prevádzky a hlavne umožňuje poskytovať prepravu v požadovaných termínoch a nižších cenách.

Zdroj: Technika cestovného ruchu, Jitka Hladká, vyd. Grada Publishing, spol. s.r.o., U Pruhonu 22, Praha 7, 1. Vydanie, 1997

c/ Cestná doprava

Znamená v cestovnom ruchu prepravu účastníkov cestovného ruchu cestnými dopravnými prostriedkami po cestách. V súčasnej dobe je z hľadiska cestovného ruchu najvýznamnejším druhom dopravy, lebo sprístupňuje aj tie miesta, ktoré nie sú dostupné inými dopravnými prostriedkami.

Prednosťou je výhodná prepravná rýchlosť, vysoká pohotovosť k preprave a dostupnosť miest a stredísk cestovného ruchu.

Cestná doprava sa uskutočňuje dvoma základnými formami: autobusovou dopravou a individuálnou mototuristikou. Automobilovú dopravu zabezpečujú na Slovensku rôzne podnikateľské subjekty. Ide predovšetkým o podniky SAD, rôzne cestovné kancelárie, ktoré majú vo vlastníctve dopravné prostriedky, a o rôznych ďalších podnikateľov v osobnej doprave.

Nevýhodou je pomerne malá kapacita – autobus cca tridsaťpäť až päťdesiatdva miest na sedenie, osobný automobil štyri až päť miest.

Zdroj: Technika cestovného ruchu, Jitka Hladká, vyd. Grada Publishing, spol. s.r.o., U Pruhonu 22, Praha 7, 1. Vydanie, 1997

d/ Vodná doprava

Predstavuje prepravu účastníkov cestovného ruchu dopravnými prostriedkami – plavidlami po vodných cestách. Patrí medzi najstaršie druhy dopravy používané na prepravu osôb. Jej význam z hľadiska cestovného ruchu je daný predovšetkým existenciou vhodných vodných komunikácií – riek, kanálov, jazier, morí. Najrozvinutejšia vodná doprava v je preto v prímorských krajinách. Na Slovensku má

táto doprava v cestovnom ruchu len okrajový význam, lodná doprava funguje väčšinou len ako doplnková služba – výlety po splavných riekach a vodných priehradách.

Zdroj: Technika cestovného ruchu, Jitka Hladká, vyd. Grada Publishing, spol. s.r.o., U Pruhonu 22, Praha 7, 1. Vydanie, 1997

e/ Ostatné druhy dopravy

Za ostatné druhy prepravy je možné považovať mestskú a vnútrostrediskovú dopravu, v horských strediskách zabezpečovanú predovšetkým osobnými horskými dopravnými zariadeniami.

Mestskú dopravu vo veľkých a stredne veľkých mestách Slovenska zabezpečujú dopravné podniky, v menších mestách spravidla podniky SAD. Služby mestskej dopravy využívajú tiež účastníci cestovného ruchu pri cestách za kultúrnymi a historickými pamiatkami a inými pozoruhodnosťami.

Osobné horské dopravné zariadenia – vertikálne – sú technické prostriedky určené na prepravu osôb na lane v horskom teréne. Sprístupňujú horské terény, podporujú lyžiarsky šport, používajú sa pri zásobovaní vysokohorských ubytovacích a stravovacích zariadení, urýchľujú záchranné akcie horskej služby. Tvoria ich visuté a pozemné lanovky, ktoré sú súčasťou vybavenosti hlavne zimných stredísk cestovného ruchu. Lanovky sa stavajú zvlášť tam, kde členitý, neprehľadný a neprístupný terén znemožňuje stavbu pozemných komunikácií, alebo tam, kde by náklady na výstavbu boli neúmerne vysoké.

Zdroj: Technika cestovného ruchu, Jitka Hladká, vyd. Grada Publishing, spol. s.r.o., U Pruhonu 22, Praha 7, 1. Vydanie, 1997

2.4 Politika cestovného ruchu

Politikou cestovného ruchu rozumieme vedomú podporu a tvorbu cestovného ruchu, ktorú uskutočňujú ovplyvňovaním daností relevantných pre cestovný ruch rôzne spoločenstvá. Za spoločenstvá pokladáme nositeľov politiky cestovného ruchu, ako verejno-právne inštitúcie (štát, obce), súkromno-právne inštitúcie (zväzy, združenia) a voľne zoskupené záujmové skupiny (akčné združenia). Ciele politiky cestovného ruchu sa stanovujú na rôznych stupňoch prostredníctvom právnych uznesení (verejnoprávne inštitúcie) a súkromno-právnych dohôd.

Zdroj:http://of.euba.sk/zbornik2011/ZBORNIK%20VEDECKYCH%20STATI%202011-PDF/KSCR/TREFIL_P._KSCR.pdf

V druhej polovici 20. storočia si štáty uvedomili význam cestovného ruchu pre hospodárstvo a spoločnosť a snažili sa z jeho rozvoja získať čo najviac. Na podporu podnikania v cestovnom ruchu vytvárali legislatívne, ekonomické a ďalšie predpoklady, aby podporili jednak rozvoj ponuky a jednak dopyt po cestovnom ruchu, ktorý umožní optimálne využitie kapacít zariadení a ich služieb, prírodných a antropogénnych zdrojov pri rešpektovaní trvalo udržateľného rozvoja. Rozhodujúcim faktorom dynamiky rozvoja cestovného ruchu má byť nielen súkromný, ale aj verejný sektor. Úlohou verejného sektora je formulovať stratégiu cestovného ruchu, t.j. ciele a nástroje na jej zabezpečenie. Táto úloha verejného sektora vyplýva zo štruktúry statkov (verejné, zmiešané a súkromné), ktoré sú predmetom spotreby v cestovnom ruchu.

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčík Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.4.1 Podstata politiky cestovného ruchu

V 19. a začiatkom 20. storočia bol rozvoj cestovného ruchu poznamenaný liberalizáciou t.j. nebol obmedzovaný žiadnymi príkazmi ani zákazmi. Až vojny, hospodárske krízy a dôsledky moderného cestovného ruchu vyvolali potrebu ovplyvňovať jeho vývoj. V podmienkach trhového hospodárstva jednak trh nedokáže samoregulovať dopyt a ponuku cestovného ruchu a jednak vzniká množstvo problémov a protichodných záujmov, ktorých nositeľmi sú rôzne záujmové skupiny (zväzy, združenia, kluby), aby hájil spoločného postupu pri presadzovaní záujmov v rozvoji cestovného ruchu má naplniť istá politika cestovného ruchu.

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčík Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.4.2 Obsah politiky cestovného ruchu

Príčinou existencie politiky cestovného ruchu, okrem štruktúry statkov a služieb spotrebúvaných v cestovnom ruchu, nedokonalostí fungovania trhu (nedokonalá konkurencia, existencia verejných statkov a eternalít), sú jeho ekonomické a mimoekonomické prínosy a záujmy nositeľov ponuky a dopytu v cestovnom ruchu. Rozhodujúcu úlohu pri koordinácii záujmov, podpore a rozvoji cestovného ruchu majú jednotlivé štáty, ktoré majú pri formulovaní politiky cestovného ruchu rešpektovať viaceré skutočnosti.

Politika cestovného ruchu je cieľavedomé ovplyvňovanie vývoja cestovného ruchu pomocou špecifických nástrojov a prostredníctvom zainteresovaných subjektov (nositeľov politiky). Vzhľadom na prierezový charakter cestovného ruchu (sektor národného hospodárstva), má aj politika cestovného ruchu prierezový charakter, je kglomerátom politik odvetví zainteresovaných na cestovnom ruchu. Cestovný ruch ovplyvňuje najmä:

- hospodárska politika (kurz meny, parita kúpnej sily meny, cenová politika, daňová politika, colná politika, dopravná politika)
- sociálna politika (pracovné právo, dĺžka pracovného času, dovolenka, politika zamestnanosti, sociálne a zdravotné zabezpečenie, rodinná politika)
- zahraničná politika (mierová politika, medzištátne dohody o spolupráci v cestovnom ruchu, dohody o vízovej povinnosti, uznávanie cestovných dokladov, liberalizácia cestovného styku, politika Európskej únie)
- vnútorná politika (politika vnútornej bezpečnosti, ochrana bezpečnosti turistov a ich majetku)
- kultúrna politika (ochrana kultúrneho dedičstva, využívanie kultúrnych pamiatok v cestovnom ruchu, regulovanie návštevnosti pamiatok, snaha o zaraďovanie pamiatok do zoznamu UNESCO)
- školská a vedecko-technická politika (výchova obyvateľstva k cestovnému ruchu, príprava absolventov pre cestovný ruch v školskej sústave, vedecký výskum)
- zdravotná politika (protiepidemické opatrenia, profilaktický charakter cestovného ruchu, hygiena a potravinová bezpečnosť)
- enviromentálna politika (ochrana zdrojov prírodného dedičstva, návštevne poriadky, zonácia chránených území).

Podľa www.sacr.sk (odborna verejnosť/domáci CR,9. Máj 2007) ak má mať cestovný ruch v budúcnosti väčšiu váhu v ekonomike krajiny, potom vo všetkých týchto odvetvových politikách bude treba pamätať na výraznejšiu podporu jeho záujmov a cieľov.

Podľa Gúčika napriek prierezovému charakteru cestovného ruchu sa politika cestovného ruchu najčastejšie dáva do súvislosti s hospodárskou politikou pre ekonomické funkcie, ktoré z cestovného ruchu utvorili výrazný hospodársky faktor,

ktorého význam je v každej krajine iný. (gúčik). Hospodárska politika je prístup administratívy (obvykle národný) k ekonomike. Súčasťou hospodárskej politiky sú potom činnosti, kedy nositelia hospodárskej politiky (vláda, centrálna banka a ďalšie inštitúcie) využívajú rôzne nástroje a kompetencie na ovplyvňovanie ekonomického a sociálneho vývoja pri dosahovaní ekonomických a sociálnych cieľov, a to pri tesnom prepojení ekonomickej a politickej sféry. Politika cestovného ruchu teda znamená vytváranie podmienok pre kontinuálny rozvoj cestovného ruchu pri prepojení s ďalšími sektormi národnej ekonomiky (priemysel a obchod, životné prostredie, školstvo a vzdelávanie).

Zdroj: Palatková Monika, Zichová Jitka, Ekonomika turizmu, prvé vydanie, Praha 7, U Pruhonu 22, Grada Publishing, a.s., 2011, ISBN 978-80-247-3748-5

Nekontrolovateľný rozvoj cestovného ruchu však môže spôsobiť v praxi veľa problémov v hospodárskom a spoločenskom rozvoji, a to ekologického, sociálneho, politického, legislatívneho a ekonomického charakteru.

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonomia, Gúčik Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o., 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

Súčasná politika cestovného ruchu, či už v užšom alebo širšom poňatí, je vo vyspelých krajinách i na úrovni EÚ postavená na dvoch pilieroch a to konkurencieschopnosť destinácie a udržateľný rozvoj cestovného ruchu v destinácii. Ciele, ktoré sledujú politiky cestovného ruchu vo vyspelých krajinách, sú konzistentné s cieľmi hospodárskych politík týchto krajín a sústreďujú sa predovšetkým na zvýšenie ekonomického prínosu pre národnú ekonomiku a minimalizáciu negatívnych vplyvov cestovného ruchu. Predmetom politiky cestovného ruchu je väčšinou aktívny a domáci cestovný ruch.

Zdroj: Palatková Monika, Zichová Jitka, Ekonomika turizmu, prvé vydanie, Praha 7, U Pruhonu 22, Grada Publishing, a.s., 2011, ISBN 978-80-247-3748-5

2.4.3 Ciele a nositelia politiky cestovného ruchu

Podľa Gúčika politika cestovného ruchu má rešpektovať dva predpoklady, a to, že v centre jej úvah musí byť človek – návštevník ako nositeľ dopytu, a pritom rešpektovať aj nadradené ciele. Ciele politiky cestovného ruchu sú preto odvodené od základných národohospodárskych cieľov, ktorými môže byť napr. vyrovnaná platobná bilancia,

plná zamestnanosť, stabilita cenovej hladiny a rovnovážny rast, kvalita služieb, starostlivosť o využívanie voľného času obyvateľstva, kvalita života. Tieto ciele sa zvyčajne prenášajú aj do cieľov stratégie rozvoja cestovného ruchu v danom štáte.

Cestovný ruch je významným faktorom regionálneho rozvoja, zároveň pomáha riešiť problémy nezamestnanosti tak priamo, ako aj sprostredkované cestou rozvoja nadväzných ekonomických činností. Za hlavnú úlohu štátu preto pokladáme definovanie miesta cestovného ruchu v hospodárstve a spoločnosti, formovanie konštruktívnej politiky cestovného ruchu ako syntézy ekonomických a mimoekonomických cieľov a sústavy nástrojov na ich dosiahnutie. V súčasnosti sa za hlavné ciele politiky cestovného ruchu pokladá:

- podpora cestovného ruchu ako forma využívania voľného času obyvateľstva a osobitne sociálneho cestovného ruchu (tzv. cestovný ruch pre všetkých),
- rozvoj cestovného ruchu ako faktor regionálneho rozvoja a štrukturálnych zmien hospodárstva,
- prínos cestovného ruchu k rozvoju zamestnanosti,
- zmiernenie socio-kultúrnych a ekologických disparít a zabezpečenie trvalo udržateľného cestovného ruchu,
- poskytovanie informácií, štátny marketing a marketingovú komunikáciu cestovného ruchu doma a v zahraničí.

Okrem toho je nevyhnutné rešpektovať aj nadradené ciele medzinárodnej politiky cestovného ruchu obsiahnuté v globálnom etickom kódexe cestovného ruchu, ako je odstraňovanie prekážok rozvoja medzinárodného cestovného ruchu, ochrana bezpečnosti turistov a ich majetku, zlepšenie pracovných podmienok v cestovnom ruchu, rozvoj dopravy a dopravnej prístupnosti atraktivít, ochrana prírodného a kultúrneho dedičstva.

Členské štáty Európskej únie majú pri tvorbe politiky cestovného ruchu rešpektovať ciele a stratégie rozvoja cestovného ruchu v EÚ, ktorými je koordinácia záujmov verejného a súkromného sektora v cestovnom ruchu, zabezpečenie rastu kvality ako faktora konkurencieschopnosti, vytváranie podmienok pre udržateľný cestovný ruch, ochrana záujmov turistov, optimalizácia prínosu cestovného ruchu pre ekonomiku a spoločnosť.

Z dlhodobého hľadiska má politika zabezpečiť rast cestovného ruchu v závislosti od vývojového štádia cestovného ruchu v štáte, resp. na regionálnej a miestnej úrovni. Politika cestovného ruchu tým, že vychádza z národnej stratégie, má zabezpečiť rast cestovného ruchu.

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčik Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.4.4 Nositelia politiky cestovného ruchu na Slovensku

Podľa Gúčika nositelia politiky cestovného ruchu sú zvyčajne verejno-právne inštitúcie ako ministerstvá a ústredné orgány štátnej správy, vyššie územné celky, obce/mestá a inštitúcie, ktoré majú značné kompetencie v cestovnom ruchu (EÚ, UNWTO), súkromnoprávne organizácie ako odvetvové zväzy a asociácie, zamestnávateľské zväzy, manažérske organizácie cestovného ruchu (DMO), medzinárodné mimovládne organizácie cestovného ruchu a dobrovoľné záujmové zoskupenia.

Z regionálneho hľadiska za nositeľov politiky cestovného ruchu pokladáme nositeľov medzinárodnej politiky cestovného ruchu (EÚ, UNWTO), ktorej ciele sú nadradené národným cieľom politiky členských štátov, nositeľov národnej politiky cestovného ruchu (ministerstvá a ústredné orgány štátnej správy, národná agentúra pre cestovný ruch) a nositeľov regionálnej a miestnej politiky cestovného ruchu (vyššie územné celky/kraje, obce/mestá).

Nositelia politiky cestovného ruchu na Slovensku

Úroveň	Verejno-právne Inštitúcie	Súkromno-právne organizácie
Nadnárodná	EÚ – Európska komisia Generálne riaditeľstvo pre podnikanie a priemysel, oddelenie cestovného ruchu UNWTO	Organizácie cestovného ruchu v rámci EÚ, HORTEC, ECTAA. Medzinárodné mimovládne organizácie cest. ruchu, napr. ETC, CECTA, Die Donau, ICAO, IATA, FTE, RDA, IHRA, UFTAA, ICCA, ESA, FICC.
Národná	Ministerstvo DVRR, rôzne ministerstvá a ústredné orgány štátnej správy SACR	Zväz cest. ruchu SR, ZHR SR, SACKA, ASK, SZVTA, AICES, LAVEX, AHH, BHA...

Regionálna	VÚC, odd. cest. Ruchu	Regionálne organizácie cestovného ruchu
	Obecný/mestský úrad, odd. cest. Ruchu	Miestne organizácie cest. ruchu, ubytovacie a pohostinské podniky, CK a CA, TIK...

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčik Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.4.5 Nástroje politiky cestovného ruchu

Na dosiahnutie cieľov politiky cestovného ruchu využívajú jej nositelia rozličné nástroje, ktoré majú cieľový charakter, alebo naopak ciele môžu mať charakter nástrojov. Nástroje politiky cestovného ruchu možno odvodiť z funkcií, ktoré plní štát v cestovnom ruchu. Štát plní v cestovnom ruchu koordinačnú, plánovaciú, legislatívnu, regulačnú, podnikateľskú a stimulačnú sociálnu funkciu. V súčasnosti sa uplatňujú v politike cestovného ruchu ekonomické a mimoekonomické nástroje:

- ekonomické – finančná podpora štátneho marketingu a marketingovej komunikácie cestovného ruchu, podpora cestovného ruchu sociálne slabších vrstiev obyvateľstva, poskytovanie zvýhodnených úverov, dotácie na financovanie verejnej infraštruktúry a neziskových investícií v cestovnom ruchu, vyplácanie prémie za zvýšenie štandardu ubytovacích služieb, nástroje daňovej politiky – priame a nepriame dane, daňové úľavy pri stimulovaní dopytu po cestovnom ruchu podnikateľmi...
- legislatívne – tvorba legislatívy, ktorá upravuje kompetencie orgánov verejnej správy v cestovnom ruchu, podnikanie v cestovnom ruchu, ochranu spotrebiteľa, prírodného a kultúrneho dedičstva, prevádzkové a hygienicko-sanitárne požiadavky na stavby cestovného ruchu...
- plánovacie – tvorba rozvojových programov cestovného ruchu, regionalizácia cestovného ruchu, tvorba územných plánov
- koordinačné – vytváranie organizačno-inštitucionálnych štruktúr, vertikálna a horizontálna koordinácia ich činností, poradenská činnosť

Nástroje politiky cestovného ruchu nie sú nemenné a podporujú jednak dopyt a jednak ponuku, pričom niektoré pôsobia priamo a niektoré sprostredkovane.

Na základe analýzy konkrétnych prejavov nástrojov politiky cestovného ruchu je možné vymedziť hlavné oblasti priameho alebo nepriameho ovplyvňovania cestovného ruchu.

Nástroje ovplyvňovania cestovného ruchu:

1. Na národohospodárskej úrovni:

- tvorba stratégií a programov rozvoja cestovného ruchu
- podpora vedecko-výskumnej činnosti v cestovnom ruchu
- zabezpečenie štatistickej činnosti ako nástroja kvalifikácie prínosov v cestovnom ruchu
- tvorba organizačno-inštitucionálnej štruktúry cestovného ruchu
- tvorba legislatívy cestovného ruchu
- ochrana bezpečnosti návštevníkov – turistov a ich majetku
- zastupovanie na medzinárodnej úrovni

2. Formovanie dopytu po cestovnom ruchu

- liberalizácia cestovného styku
- budovanie informačného systému cestovného ruchu
- marketing a marketingová komunikácia cestovného ruchu doma a v zahraničí
- budovanie zahraničných reprezentácií cestovného ruchu
- podpora sociálneho cestovného ruchu (deti a mládež, sociálne odkázané rodiny, seniori)

3. Formovanie ponuky cestovného ruchu

- regionálne plánovanie a ochrana zdrojov cestovného ruchu
- podpora investícií a modernizácie infraštruktúry cestovného ruchu
- vzdelávanie ľudských zdrojov a výchova obyvateľstva k cestovnému ruchu

Všetky nástroje a z nich vyplývajúce opatrenia majú zodpovedať politickým a finančným možnostiam štátu, pričom účinky použitia jednotlivých nástrojov môžu byť ekonomické a mimoekonomické. Očakávaný prínos znamená užitočnosť cestovného ruchu pre zúčastnených partnerov, t.j. návštevníkov, miestne obyvateľstvo, zdroje cestovného ruchu, podnikateľov, podnikateľov a pre ekonomiku štátu.

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčík Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.4.6 Regionálna politika cestovného ruchu

Politika cestovného ruchu na národnej úrovni má mať komplexný charakter, nadväzovať na stratégiu rozvoja cestovného ruchu v štáte a pritom rešpektovať okrem vlastných cieľov aj nadradené ciele.

Nositelia politiky cestovného ruchu na regionálnej a miestnej úrovni za nadradené ciele pokladajú ciele národnej politiky cestovného ruchu a jej obsah zameriavajú zvyčajne na politiku komunikácie, politiku produktu, politiku životného prostredia, politiku konkurencieschopnosti a politiku umiestnenia na trhu. Ide o konkretizáciu národnej politiky cestovného ruchu na regionálnej a miestnej úrovni s ohľadom na stratégiu rozvoja cestovného ruchu v regióne.

Politika komunikácie má byť zameraná na koordináciu záujmov subjektov zainteresovaných na rozvoji cestovného ruchu v regióne, zabezpečiť tok informácií a ich správnu interpretáciu, ako aj spätnú väzbu.

Politika produktu je založená na tvorbe a ponuke komplexných produktov cieľových miest v regióne rešpektujúcich dopyt a očakávania návštevníkov, ktoré musia byť dlhodobo vyvážené.

Politika životného prostredia je zameraná na maximalizáciu kvalitného zážitku pre návštevníka pri zachovaní kvality života miestneho obyvateľstva, jeho sociálneho, kultúrneho a životného prostredia.

Politika konkurencieschopnosti kladie dôraz na ekonomickú udržateľnosť cieľových miest v regióne, maximalizáciu prínosu pri čo najnižších nákladoch.

Politika umiestnenia cieľového miesta na trhu na základe jeho konkurenčných výhod so zameraním sa na vybrané cieľové skupiny, ktorých dopyt je možné čo najefektívnejšie uspokojiť. Za týmto účelom je nevyhnutné vybrať vhodné nástroje marketingovej komunikácie.

Jednotlivé ciele regionálnej politiky cestovného ruchu sú výsledkom koordinácie záujmov. Z toho vyplýva aj určenie ich nositeľov a zabezpečenie primeraných nástrojov na dosiahnutie cieľov.

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčik Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.4.7 Politika cestovného ruchu na Slovensku

Rozvoj cestovného ruchu na Slovensku už v poslednej dekáde 20. storočia možno označiť za industrializáciu cestovného ruchu spojenú s jeho komercializáciou, t.j. rastom marketingových aktivít vo verejnom i súkromnom sektore. Na návštevníka v cestovnom ruchu sa nemožno pozeráť len ako na spotrebiteľa statkov a služieb, ale predovšetkým ako na človeka, ktorý sa správa pragmaticky a za svoje peniaze žiada adekvátnu protihodnotu a túži po zážitku. Ciele politiky cestovného ruchu sa odvodzujú z cieľov stratégie rozvoja cestovného ruchu. Cieľov by nemalo byť veľa a musia byť konzistentné, t.j. nie konfliktné, ale podmieňujúce sa.

V cestovnom ruchu na Slovensku by nemalo ísť o kvantitatívny rast, nakoľko existujúce kapacity sú dvojnásobne väčšie ako efektívny dopyt. Ďalší kvantitatívny rast kladie nároky na stále väčší záber plôch, čím ohrozuje nielen kvalitu rekreačných priestorov, ale aj kvalitu zážitku návštevníkov a znižuje efektívnosť podnikania. Nevyhnutná je však modernizácia zariadení a inovácie ponuky produktov a manažmentu cestovného ruchu. Nulový rast by v súčasnej etape rozvoja hospodárstva nespĺnil očakávania regionálneho rozvoja. Jeho prednosťou by bola len ochrana zdrojov cestovného ruchu.

Pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku je žiaduci kvalitatívny rast, ktorý predpokladá použitie existujúcich zdrojov pri ich citlivej ochrane a uspokojovaní dopytu návštevníkov. V konečnom dôsledku to môže znamenať rast kvality života, t.j. užitočnosť cestovného ruchu pre zúčastnených – návštevníkov, miestne obyvateľstvo, primárnu ponuku, podnikateľov a ekonomiku regiónu.

Prvýkrát bola vypracovaná štátna politika cestovného ruchu SR v roku 2007 v nadväznosti na stratégiu rozvoja cestovného ruchu na roky 2007 – 2013.

Štátna politika cestovného ruchu SR má za cieľ získavanie nových trhov a optimálne uspokojovanie potrieb domácich a zahraničných návštevníkov v cestovnom ruchu v trvalo udržateľnom prostredí tak, aby sa zabezpečila a zlepšila kvalita života domáceho obyvateľstva a aby z neho malo národné hospodárstvo čo najväčší úžitok. Pri napĺňaní tohto cieľa treba podporovať účasť domáceho obyvateľstva na cestovnom ruchu a zároveň rešpektovať únosnosť krajiny a sídiel v nej. Zámerom štátnej politiky cestovného ruchu je:

- zvyšovať konkurencieschopnosť Slovenska a jeho trvalo udržateľný rozvoj

- rozvoj zamestnanosti a flexibilita pracovných trhov
- regionálny rozvoj a rozvoj podnikania
- prezentácia a propagácia Slovenska

Zdroj: Cestovný ruch, politika a ekonómia, Gúčík Marian, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o., 2011, ISBN 978-80-89090-98-3

2.5 Štátna politika cestovného ruchu Slovenskej republiky

Základným cieľom štátnej politiky cestovného ruchu Slovenskej republiky je získavanie nových trhov a optimálne uspokojovanie potrieb domácich a zahraničných návštevníkov v cestovnom ruchu v trvalo udržateľnom prostredí tak, aby sa zabezpečila a zlepšila kvalita života domáceho obyvateľstva a aby z neho malo národné hospodárstvo čo najväčší úžitok. Pri napĺňaní tohto cieľa treba podporovať účasť domáceho obyvateľstva na cestovnom ruchu a zároveň rešpektovať únosnosť krajiny a sídiel v nej.

Zámerom štátnej politiky cestovného ruchu je:

- zvyšovanie konkurencieschopnosti Slovenska a jeho trvalo udržateľný rozvoj,
- rozvoj zamestnanosti a flexibilita pracovných trhov,
- regionálny rozvoj a rozvoj podnikania,
- prezentácia a propagácia Slovenska.

Zákon 91/2010 Z.z. o podpore cestovného ruchu

- upravuje podporu CR v SR, práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb pôsobiacich v cestovnom ruchu, tvorbu koncepčných dokumentov a financovanie rozvoja

CR. Definuje vznik krajských a oblastných organizácií cestovného ruchu.

Národný strategický referenčný rámec 2007 – 2013

- základný koncepčný dokument na realizáciu štrukturálnych fondov a kohézneho fondu EÚ, ktorý vláda prijala v decembri 2006

- Kohézna politika EÚ („*politika súdržnosti*“) sa bude v programovom období 2007-13

realizovať prostredníctvom koncentrácie príspevkov z fondov na 3 hlavné ciele:

- *Konvergencia* (finančnú podporu z fondov ERDF a ESF čerpať regióny, ktorých

17 HDP na obyvateľa za posledné 3 roky nepresiahol 75 % priemeru krajín rozšírenej EÚ = v prípade SR je to celé územie s výnimkou Bratislavského kraja)

- Regionálna konkurencieschopnosť a zamestnanosť (oblasti, ktoré nespádajú do 1.cieľa = Bratislavský kraj)
- Európska teritoriálna spolupráca
- V súlade s nariadeniami obsahuje NSRR SR iba prvé 2 ciele.
- Strategický cieľ na roky 2007 – 13 formulovaný NSRR SR je:
„výrazne zvýšiť do roku 2013 konkurencieschopnosť a výkonnosť regiónov a slovenskej ekonomiky a zamestnanosť pri rešpektovaní trvalo udržateľného rozvoja“.

Zákon 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky

- pôsobností z ministerstiev a z krajských úradov na obce a vyššie územné celky
- na obce prechádzajú pôsobnosti cestovného ruchu
- vypracúvanie programov cestovného ruchu koordinovanie spolupráce právnických osôb vo veciach CR
- ďalšie oblasti súvisiace s CR – doprava, regionálny rozvoj, kultúra, územné plánovanie, ochrana prírody a pod.

Agenda trvalo udržateľného rozvoja konkurencieschopnosti európskeho turizmu

- dokument vypracovaný Skupinou pre trvalo udržateľný cestovný ruch Komisie Európskych spoločenstiev
- má charakter odporúčania pre vládu SR.
- cieľom dokumentu je upozorniť na potrebu správnej rovnováhy medzi ekonomickým, environmentálnym a sociálnym rozvojom konkurencieschopnej destinácie na trhu CR.

Miestna agenda 21

- nástroj na dosiahnutie trvalo udržateľného CR prostredníctvom realizácie vlastnej stratégie a akčného plánu trvalo udržateľného rozvoja zameraného na CR
- predpokladá *spoluprácu* so záujmovými skupinami v meste pri zohľadnení prírodného, kultúrneho, sociálneho aj miestneho ekonomického prostredia.

Regionalizácia cestovného ruchu v Slovenskej republike

- podporný dokument pre subjekty štátnej správy, samosprávy a súkromného sektora,
- jednou z úloh tohto dokumentu je motivovať koordináciu cestovného ruchu nielen na lokálnej, ale i regionálnej úrovni,
- vymedzuje regióny cestovného ruchu, oceňuje ich primárny potenciál a navrhuje rozvojové priority jednotlivých regiónov,
- Slovensko rozdeľuje na 21 regiónov cestovného ruchu.

Zdroj: www.euroregionvdi.sk/manazer/images/prednasky/14.Zaklady_cestovneho_ruchu.pdf

3.PRAKTICKÁ ČASŤ

3.1 Región Vysoké Tatry

Región Vysoké Tatry je súčasťou horstva Vysoké Tatry, ktoré je súčasťou Karpatského oblúka so všetkými svojimi typickými historickými regiónmi na slovenskej strane. Jedná sa o hraničný región medzi Slovenskom a Poľskom. Morfológia regiónu je mimoriadne členitá, nachádzajú sa v ňom všetky druhy krajiny a jej využitia:

poľnohospodárska, lesná, urbárna a prírodná.

V tomto ponímaní patrí región Vysoké Tatry aj do Euroregiónu Tatry (www.euroregion-tatry.sk). Variácie vymedzenia regiónu sú popísané aj na stranách 35 a 40 Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Vysoké Tatry, ktorý bol zostavený v roku 2005. Rozloha skúmaného územia - regiónu Vysoké Tatry - je 323,15 km². V regióne Vysoké Tatry býva 125 030 obyvateľov. Skúmanie vnútorných a vonkajších väzieb a vzťahov tohto územia (regiónu Vysoké Tatry), analýza zdrojov a rozvojového potenciálu je predpokladom napredovania územného rozvoja regiónu, zvyšovania jeho konkurencieschopnosti tak v rámci Slovenska, ako aj na medzinárodnom trhu.

zdroj: www.tatravia.sk/download/tatrypreludi.pdf

Návrh priestorového vymedzenia regiónu Vysoké Tatry vychádza z prirodzeného členenia územia, so zámerom obsiahnuť územie čitateľné z pohľadu host'a - návštevníka, ako aj obyvateľa regiónu a to tak z hľadiska dostupnosti a intenzity vnútro-regionálnych väzieb. Región Vysoké Tatry v tomto ponímaní zahŕňa tiež kultúrne, sociálne, enviromentálne, ale aj hospodárske väzby.

Územie regiónu Vysoké Tatry zahŕňa najmä územie Východných Tatier, ktoré pozostáva z Vysokých a Belianskych Tatier (podľa geografického členenia) s príľahlými povodiami - spádniciami po rieky Váh, Poprad a riečku Biela. Jeho centrálnu časť tvorí mesto Vysoké Tatry a pás podhorských miest a obcí. Toto širšie vymedzenie regiónu sa kryje z podstatnej časti s vymedzením horného Spiša.

Severnou hranicou je štátna hranica, Tatranská Javorina a Ždiar. Východnou hranicou je hrebeň Spišskej Magury a okraje katastrálnych území Lendaku, Výbornej, Slovenskej Vsi a Bušoviec. Južnou hranicou je rieka Poprad, resp. katastrálne územia obcí na rieke Poprad, mesto Poprad a Svit. Juhozápadnú hranicu tvoria katastre

Lučivnej, Štrby, Važca, Východnej a Pribyliny. Vo vnútri územia sú zahrnuté obce: Mesto Vysoké Tatry (ktoré pozostáva zo 14 mestských častí (Tatranská Kotlina, Kežmarské Žľaby, Tatranské Matliare, Tatranská Lomnica, Tatranská Lesná, Horný Smokovec, Dolný Smokovec, Starý Smokovec, Nový Smokovec, Tatranské Zruby, Tatranská Polianka, Nová Polianka, Vyšné Hágy a Podbanské), Štrbské Pleso, Kežmarok, Spišská Belá, Huncovce, Veľká Lomnica, Mlynčeky, Rakúsy, Stráne pod Tatrami, Malý Slavkov, Stará Lesná, Nová Lesná, Mlynica, Veľký Slavkov, Gerlachov, Batizovce, Mengusovce a Štôla. V takomto ponímaní a vymedzení regiónu je jeho súčasťou 30 obcí, z toho 5 miest vrátane 14 mestských častí mesta Vysoké Tatry.

(zdroj: http://www.tasrr.sk/includes/files/Program-udrzatelneho-rozvoja_VT.pdf)

Obce v regióne Vysoké Tatry majú nasledovné špecifiká:

1. tvoria spolu viac ako 44 sídelných komunít v regióne,
2. 17 obcí v regióne má menej ako 2 000 obyvateľov, z toho 9 spadá pod program rozvoja vidieka (EARDF),
3. sú administratívne začlenené do troch okresov a dvoch VÚC,
4. hydrologicky spadajú do dvoch povodí.

Mesto Vysoké Tatry sa rozprestiera na ploche 360 km² a svojou rozlohou patrí medzi najväčšie mestá v Slovenskej republike. Pokrýva podstatnú časť rovnomenného pohoria a tvorí ho 15 mestských častí, pôvodne samostatných osád, ktoré boli postupne integrované do jedného územného celku.

Dopravnou osou celého územia mesta je "Cesta Slobody", ktorou sa návštevník približne za jednu hodinu dostane z najzápadnejšej mestskej časti Podbanské, cez všetky tatranské osady s výnimkou Dolného Smokovca, až na východnú hranicu mesta, do osady Tatranská Kotlina.

Administratívnym centrom mesta je Starý Smokovec, ktorý spolu s Tatranskou Lomnicou a Štrbským Pleso patrí tiež medzi najvýznamnejšie tatranské strediská cestovného ruchu.

Zdroj: <http://www.vysoketatry.sk/profil-mesta.phtml?id3=14919>

3.2 Historický vývoj územia

Jadrom osídlenia slovenskej časti Karpát boli a sú kotliny. Príkladom najstaršieho osídlenia je paleolitický nález lebky v Gánovciach pri Poprade, z obdobia pred 120 tisíc rokmi. Západná časť Liptovskej kotliny bola osídľovaná v podobnej časovej etape. Vhodné podmienky boli najmä pri termálnych prameňoch v Bešeňovej. Archeologické nálezy sú tiež z Liptovskej Ondrašovej (doba bronzová), Liptovského Mikuláša (halštadské obdobie) a inde. Známe je neskorolátenske hradisko z priestoru vodnej nádrže Liptovská Mara. Osídlenie kotlin malo svoje dôvody – dobrá dopravná poloha a relatívne priaznivé podmienky pre roľníctvo. Súčasťou feudálnych panstiev sa stali v r. 1257 Veľká Lomnica, Batizovce, v r. 1286 a Stará Lesná v r. 1294. Bohatí ľudia si už v minulosti obľúbili vysokohorské prostredie a na území Vysokých Tatier vznikli mnohé letné sídla, poľovnícke chaty a kúpeľné vily. Príkladom je vila grófa Széchenyiho „Queen Anne“ z pol. 19. stor., vila arcikňažnej Klotildy Habsburgovej z r. 1886 v Starom Smokovci a mnohé iné. Masový rozvoj cestovného ruchu nastal po r. 1871 rozvojom železničnej dopravy. Svetoznáme sa stali Vysoké Tatry po r. 1970, kedy sa v stredisku Štrbské Pleso uskutočnili MS v lyžovaní.

Zdroj: Vysoké Tatry, Edícia turistických máp, textová časť, tretie vydanie, vydala VKÚ a.s., Harmanec, 2002

3.2.1 Prví turisti a horolezci

Väčší záujem o Vysoké Tatry, najmä zo strany vzdelaných vrstiev v podtatranských mestečkách, bol zaznamenaný v 17. stor. V r. 1615 vystúpil na niektorý tatranský štít, pravdepodobne Kežmarský, kežmarský študent Dávid Frolich. Tento výstup sa pokladá za začiatok tatranského horolezectva. Frolichov záujem o Tatry bol hlbší a spoločne s ním rozšírili poznatky o tomto horstve aj ďalší obyvatelia Kežmarku ako Christian Augustini ab Hortis, Daniel Fischer a geograf Juraj Bohuš. V 18. stor. vyniká nová generácia tatranských bádateľov, spomedzi nich predovšetkým rodina Buchholtzovcov. Juraj Buchholtz, evanjelický farár z Veľkej Lomnice, jeho synovia Juraj, rektor kežmarského lýcea a Jakub, výrobca ihiel a mineralóg-samouk. K nim sa pridružujú botanici Tomáš Mauksch, farár z Veľkého Slavkova, zakladateľ tatranskej floristiky a dr. Samuel Genersich z Levoče.

K poznatku Tatier prispel aj polyhistor Matej Bel, Jonáš A. Czirbesz o ktorom je aj písomný záznam, že vytúpil na Kriváň 4. 8. 1772 (pred ním tam chodili zlatokopovia

a pytliači) a priekopník tatranskej turistiky Gregor Berzeviczy z Veľkej Lomnice (1763 – 1822). Správa o svojráznom vysokom pohorí v strede Karpát sa rýchlo rozšírila medzi európskymi učencami. Na prelome 18. a 19. stor. prichádzajú do Tatier zahraniční bádatelia. V roku 1793 navštívil Tatry škótsky lekár a cestovateľ Robert Townson. V tom istom a v nasledujúcom roku pokračoval vo výškopisných meraniach Belsazar Hacquet, profesor univerzity v Lvove. V roku 1813 podnikol švédsky botanik a prírodovedec Grogan Wahlenberg viacmesašnú výpravu do Karpát. Jeho hlavným cieľom bol opis karpatskej kveteny, okrem toho vykonal mnohé barometrické merania výšok, meteorologické a hydrologické pozorovania. Jeho pobyt v Tatrách bol na vtedajšie časy veľmi dôkladne zaznamenaný, dvakrát vystúpil na Kriváň, viac rás prešiel východnú časť Belianskych Tatier, bádal v okolí Bieleho plesa a Zeleného plesa Kežmarského, vystúpil na Lomnický štít. Svoje bohaté skúsenosti opísal v diele „Flora Carpathorum principalium“, kde okrem botanických častí sú aj cenné údaje z ostatných oblastí prírodných vied. Wahlenbergovou zásluhou sa poznatky o Tatrách veľmi rozšírili a jeho vynikajúce dielo bolo dlhé roky vzorovou prácou pre ďalších tatranských bádateľov.

V roku 1822 začali vojenský kartografi spracovávať prvú podrobnejšiu mapu Vysokých Tatier. Dnes sú k dispozícii okrem podrobných máp rozličných mierok aj farebné plastické mapy. Prvé vedecké bádania vo Vysokých Tatrách sú spojené aj s prvými zárodkami tatranskej turistiky a horolezectva, ktoré sa neskôr jasne diferencovali.

Podtatranské osady vznikli v úrodnej kotline, k horám sa išlo zväčša na koňoch. Výstupy na Kriváň alebo Lomnický štít boli vtedy dvojdňovými túrami, nocovalo sa v kolibách, pod voľným nebom alebo v upravených miestach pod veľkými balvanmi. V roku 1793 majiteľ pozemkov Štefan Csáky postavil v blízkosti prameňa poľovnícky domček, čím boli položené prvé základy pre Starý Smokovec, najstaršie a najvýznamnejšie turistické a liečebné centrum Vysokých Tatier. V roku 1797 tu už bolo malé letovisko s troma vilami a malým kostolíkom. Postupne vznikli klimatické kúpele, ktorých prvým nájomcom sa stal v roku 1833 Ján Juraj Rainer so Spišskej Soboty. V roku 1863 bola postavená prvá turistická chata, jej budova stojí dodnes vedľa chaty Kamzík v Studenej doline (Reinerova Chata). Väčší rozvoj turistiky sa začal vo Vysokých Tatrách až v roku 1871, keď bola vybudovaná tzv. košicko-bohumínska

železnica, čím boli Tatry cez Poprad spojené s ostatným svetom. V roku 1873 vznikajú prvé turistické organizácie. Ungarischer Karpathenverein (Uhorský karpatský spolok) a Polskie Towarzystwo Tatrzańskie. Do ich činnosti spadala aj výstavba chodníkov, značkovanie a zabezpečovanie vysokohorských priechodov, vodcovská a záchranná služba. Ďalší rozvoj nastal po roku 1881, keď sa začali plánovite budovať zariadenia cestovného ruchu a turistiky a v objektoch sa začala aj zimná prevádzka (sezóna). Ďalší rast návštevnosti nastal po vybudovaní cestného spoja z Popradu do Starého Smokovca v roku 1902 a najmä po vybudovaní úseku elektrickej železnice z Popradu do Starého Smokovca v roku 1908 a úsekov St. Smokovec-Tatr. Lomnica, St. Smokovec-Štrbské Pleso v roku 1911. Po vzniku Československej republiky k rozvoju turistiky v Tatrách významne prispel klub československých turistov a lyžiarov, ktorý dobudoval sieť značkovaných ciest a turistických chát.

Zdroj: Adamec Vladimír, Roubal Radek, Vysoké Tatry turistický sprievodca, tretie novelizované vydanie, Bratislava, vyd. Šport, 1977, tlačiarne SNP n.p., závod Neografia, Martin

3.3 Atraktivity Vysokých Tatier

Atraktivity cieľových miest sú dominantnou zložkou ponuky v CR, pretože majú schopnosť pritiahnúť návštevníkov do danej destinácie. Atraktivity Vysokých Tatier môžeme zhodnotiť podľa potenciálu viazaného na prírodné prostredie - prírodné atraktivity a potenciálu viazaného na vybudované prostredie - atraktivity budované pre účely CR.

3.3.1 Atraktivity prírodné

Potenciál viazaný na prírodné prostredie predstavuje pôvodné krajinné prostredie, t.j. možnosti samotnej krajiny využiteľné pre jednotlivé aktivity. Jedným z najvzácnejších prírodných potenciálov je unikátna vysokohorská tatranská klíma, vhodná na poskytovanie zdravotnej starostlivosti. Tá je i dôvodom na zaradenie Tatier medzi naše najznámejšie prírodné klimatické kúpele. Unikátne prírodné prostredie tiež vytvára predpoklady pre realizáciu rôznych aktivít, ktoré sa v spojení s daným prírodným prostredím stávajú jedinečnými. K prírodným atraktivitám Vysokých Tatier patria plesá, vodopády, Belianska jaskyňa, turistické chodníky a celé územie TANAPU

a/ 87 vysokohorských tatranských plies

Najznámejším a najnavštevovanejším tatranským plesom je *Štrbské pleso*, druhé najväčšie na slovenskej strane Tatier. Jeho zvláštnosťou je, že do neho nevteká žiadny potok. Postavením prvej chaty pri plese v roku 1872 sa datuje vznik rovnomernej osady Štrbské Pleso.

Najvyššie položené tatranské plesá : Modré pleso, Vyšné Wahlenbergovo pleso, Vyšné Rumanovo plesko, Vyšné Terianske pleso, Vyšné Kozie pleso, Okrúhle pleso, Nižné Rumanovo pleso, Capie lesa, Zbojnícke Ladové pleso, Nižné Wahlenbergovo pleso

Najväčšie tatranské plesá : Veľké Hincovo pleso, Štrbské pleso, Nižné Temnosmrečinské pleso, Vyšné Bielovodské Žabie pleso, Popradské pleso, Vyšné Temnosmrečinské lesa, Nižné Terianske pleso, Vyšné Wahlenbergovo pleso, Krivánske Zelené pleso, Nižné Bielovodské pleso,

b/ Belianska jaskyňa v Tatranskej Kotline

Národná prírodná pamiatka, vyhlásená v roku 1979 na ochranu jaskyne, vzniknutej v tmavých stredotriasových vápencoch krasu Belianskych Tatier, koróznou a eróznou činnosťou vôd z ľadovcov a zrážok.

c/ Vodopády

V slovenskej časti Vysokých Tatier sa nachádza 13 vodopádov, z toho 10 je viditeľných.

Tatranské vodopády : Ťažký vodopád, Hviezdoslavov vodopád, Kmeťov vodopád, Obrovský vodopád, Vodopád Skok, Vodopády Studeného potoka, Vajanského vodopád, Velický vodopád, Krivánsky vodopád, Batizovské vodopády

d/ TANAP

Zákon o Tatranskom národnom parku schválila SNR v roku 1948 a uverejnený bol pod č. 11/1949 Zb. zákonov SNR. O päť rokov neskôr zriadili národný park aj v poľskej časti Tatier, čím sa celé územie Vysokých a Belianskych Tatier stalo národným parkom. Je najvýznamnejším chráneným územím na Slovensku, svojimi krásami,

časťami nenarušenej prírody a mnohorakými možnosťami sa stal známym a vyhľadávaným miestom domácich aj zahraničných návštevníkov.

Vo vlašajšom júlovom vydaní anglického časopisu *The Ecologist* sa Vysoké Tatry zaradili medzi desať najlepších národných parkov spolu s národnými parkmi v Anglicku, v Škótsku, vo Švajčiarsku či v Nemecku. Podľa Medzinárodnej únie pre ochranu prírody je na celom svete 113 tisíc národných parkov a chránených krajinných území, z toho 359 v Európe. Preto na zaradenie TANAPu medzi top 10 môžeme byť právom hrdí. V článku sa píše, že práve náš národný park je domovom ohrozeného druhu kamzíka, a je už len veľmi málo miest na svete, kde ho môžeme zazrieť v jeho prirodzenom prostredí. Okrem toho možno vidieť v tatranských lesoch aj medveďa hnedého, svorku vlkov, krdle vtákov a mnohé iné ohrozené a zákonom chránené živočíchy a rastliny.

Zdroj :Slovenské národné noviny, ročník 27, 45/2012, 10. November 2012, článok Z horského raja spomienok človeka vyhnat' nemožno

e/ 32 trás značených chodníkov

Z 32 trás značených chodníkov v celkovej dĺžke 630 km je najznámejšia a najvyhľadávannejšia Tatranská magistrála, vybudovaná v rokoch 1931 – 1937. Vedie južným úpäťm Západných Tatier od Jalovskej doliny cez ústie Žiarskej doliny ponad ACT Račkova dolina až na Podbanské a Tri studničky. Pokračuje na Štrbské pleso, Popradské pleso, Sliezsky dom a Hrebienok, cez Skalnaté pleso a Sedlo pod Svišťovkou k Zelenému plesu a končí pri Veľkom Bielom plese pri bývalej Kežmarskej chate. Je dlhá asi 65 km a pôvodne prechádzala aj cez Belianske Tatry, ale táto časť je od roku 1978 pre verejnosť uzavretá.

Zdroj:Územný plán mesta Vysoké Tatry

3.3.2 Atraktivity budované pre cestovný ruch

Aktívna dovolenka v prírode patrí medzi najžiadanejšie formy, hlavne v súvislosti s trendom realizácie zdravého životného štýlu. Vysoké Tatry ponúkajú širokú škálu podmienok pre športové aktivity v zimnom i letnom období. V letnom období sa pozornosť návštevníkov sústreďuje na pešiu turistiku a cykloturistiku, v zimnom období sú to hlavne lyžiarske športy a rôzne doplnkové športy na snehu.

Súčasné trendy životného štýlu, vyzdvihujúce zdravý spôsob života kladú na strediská CR mimoriadne nároky na poskytovanie najširšej palety možností športového vyžitia, nakoľko tieto výrazne ovplyvňujú predajnosť produktov CR na konkurenčnom trhu. K tomu slúžia v súčasnosti už dobudované a ďalšie modernizované lyžiarske strediská Vysokých Tatier, kde sa počíta tiež s umiestnením rôznych doplnkových aktivít, aby mohli byť plnohodnotne využívané i v letnom období.

Sem patrí dobudované športové stredisko zjazdového lyžovania v Tatranskej Lomnici, ale i modernizované strediská Štrbské Pleso a Starý Smokovec. Okrem týchto stredísk disponujú Vysoké Tatry ďalšími zariadeniami, ktoré umožňujú návštevníkom športové vyžitie v letnom i zimnom období. K nim patria :

a/Lanovky: Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso, Skalnaté Pleso-Lomnický štít, Skalnaté Pleso-Lomnické sedlo, Starý Smokovec-Hrebienok, Štrbské Pleso-Solisko,

b/ Rôzne – leto: Tatranské Matliare – jazda na koňoch, Tatranská Lomnica – jazda na koňoch, futuristická kolobežka, mountainboard, paintball, člnkovanie, detské ihriská, Starý Smokovec – letný tubing, jazda na horských kolobežkách, Vysoké Tatry – paragliding, horolezectvo a skalolezectvo, cykloturistika, Štrbské Pleso – bungee jumping, autička, trampolíny, aquabumber, lodičky, Veľká Lomnica – golfový areál, indor golf, golf simulátor, Mengusovce – jazda na koňoch

c/ Rôzne – zima: Tatranské Matliare – Klub priateľov koní, Tatranské Lomnica – teniscentrum, Tatranská Lomnica – Jazdecký areál, Starý Smokovec – Jazda na saniach, Starý Smokovec – Snowbike, skifox, snowscooter, Tatranská Kotlina – rírodné klzisko, Vysoké Tatry – Skialpinizmus, lyžiarske strediská, Štrbské Pleso – Park snow, Veľká Lomnica – Black Stork – indor golf, golf simulátor, Mengusovce – jazda na koňoch, kone+sane, skijorking, Litovská Teplička – Ski a Snowboard Ridepark

d/ Bežecké lyžovanie: Tatranská Lomnica-okruh Kolbisko, Tatranská Lomnica-Stará Lesná, Starý Smokovec nad Grand Belevue, Nová Lesná-Dolný Smokovec, Štrbské Pleso-areál FIS-modrá, Štrbské Pleso-areál FIS-špeciál, Štrbské Pleso-areál okolo ŠP, Veľká Lomnica-Golfové ihrisko

e/ sánkovanie: sánkarská dráha na Hrebienku v dĺžke 2 600 m

f/ zimná turistika: menej náročné zimné turistické chodníky - chata Solisko, chata Popradské pleso, Bílikova chata, Reinerova chata, Zamkovského chata, Skalnatá chata
náročnejšie zimné turistické výlety – Sliezsky dom, Zbojnická chata, Téryho chata, Chata pri Zelenom plese, Chata Plesnivec – 2 až 3 hod.

g/ zjazdové lyžovanie: k najznámejším strediskám zjazdového lyžovania patrí :

Tatranská Lomnica

Tatranská Lomnica je jedna z najväčších a najkrajších osád na území Vysokých Tatier. Nachádza sa 6 km od Starého Smokovca, na úpätí Lomnického štítu. Po roku 1989 sa v Tatranskej Lomnici začala výrazne meniť sieť ubytovacích a stravovacích zariadení. Obnovy sa dočkali pôvodné penzióny a vznikajú nové. Pribúdajú zariadenia pre športovo-rekreačné aktivity – bazény, tenisové kurty, minigolf, fitness centrá, požičovne športových potrieb, lukostreľba a iné. V zime klzisko, zjazdové trate rôznej náročnosti, bežecké trate, lyžiarske škôlky a iné. V Tatranskej Lomnici je možné navštíviť nielen zaujímavé Múzeum TANAPu, ale aj unikátnu Expozíciu tatranskej prírody. Dobré cestné, železničné i autobusové spojenia umožňujú kratšie i dlhšie výlety do okolia.

Pri návrhu (v súčasnosti už v prevádzke) lyžiarskeho strediska sa vychádzalo z prieskumu záujmového územia, vybiehajúceho z južného svahu Lomnického štítu až k jeho hrebeňu. Smerom na východ od Lomnického štítu sa stáča po hrebene Vidiel ku Kežmarskému a Huncovskému štítu a nadväzne západným smerom k Lomnickej kope, kde cez Lomnické sedlo smeruje k Veľkej Lomnickej veži. Južný okraj priestoru pre lyžiarske športy a rekreačné aktivity obopína mestskú časť Tatranská Lomnica a to od priestoru lyžiarskych športov až po západný okraj Tatranskej Lomnice k Bukovej hore. Tento systém zjazdových tratí umožňuje nástup lyžiarov priamo z dvoch ťažiskových nástupných bodov. Vzájomné väzby a prepojenosť jednotlivých trás zjazdoviek a osobných horských dopravných zariadení, umožňujú lyžiarom nástup a príjazd do

ľubovoľného nástupného a výstupného miesta bez toho, aby si museli odopínať lyže, prípadne prekonávať výstupy.

Zdroj:www.vt.sk, tatranská lomnica, o stredisku zima

Starý Smokovec

Starý Smokovec je významným dopravným uzlom, s odbočkou TEŽ a pozemnou lanovkou na Hrebienok. V osade je sústredená obchodná sieť, nachádzajú sa tu expozitúry niektorých bánk, zmenárne, hotely, požičovne a cestovné kancelárie. V súčasnosti je administratívnym centrom Vysokých Tatier, kde sídli Mestský úrad a Tatranská horská služba. V Starom Smokovci sa nachádzajú pramene minerálnej vody, vďaka ktorým vlastne vznikol. Osada pod Slavkovským štítom poskytuje návštevníkom všestranné možnosti rekreácie, relaxácie a výbornú základňu pre náročnú turistiku.

K zimným športom patrí sánkovačka na sánkovej dráhe z Hrebienka do Starého Smokovca dlhej 2,6 km a lyžiarske stredisko Jakubkova lúka, vhodné pre lyžiarov začiatočníkov a rodiny s deťmi (zjazdovky:Hrebienok-Starý Smokovec, Hrebienok-Horná lúka, Hrebienok-Dolná lúka, Jaskubkova lúka, Jakubkova lúka II.)

Zdroj:www.vt.sk, , tatranská lomnica, o stredisku zima

Štrbské Pleso

Zjazdovky: v areáli strediska Vysoké Tatry Štrbské Pleso sa nachádza 9 zjazdoviek, 3 vleky a 3 lanové dráhy s celkovou prepravnou kapacitou 6 000 osôb/hod. Rodičia s deťmi môžu využiť detský vlek, prípadne lyžiarsku škôlku, ktorá sa nachádza v areáli.. Lyžiarri bežkári majú k dispozícii 25 km upravených bežeckých tratí a v prevádzke je opäť skokanský areál s malým mostíkom K-90. Adrealínoví športovci si prídu na svoje vo FUN Parku so snowtubingom, lezeník na ľade, snowraftingom, bungeeruningom, či Bungee Jumpingom skokom z veľkého mostíka.

Zdroj:www.vt.sk, , tatranská lomnica, o stredisku zima

4. CESTOVNÝ RUCH VO VYSOKÝCH TATRÁCH

Vysoké Tatry patria svojou prírodnou jedinečnosťou medzi najvýznamnejšie slovenské regióny, ktoré ho predurčujú na využitie ako v oblasti cestovného ruchu, tak v oblasti klimatickej liečby. V rámci ÚPN VÚC Prešovského samosprávneho kraja, sú mesto Vysoké Tatry vyšpecifikované ako najvýznamnejšie stredisko rekreačno-krajinného celku regiónu. Podstatnú časť ich územia zaberá Tatranský národný park. Vysoké Tatry zároveň vytvárajú prirodzenú hranicu s Poľskom a územie TANAPu kontinuálne nadväzuje na Poľský Tatranský národný park. Súčasťou rekreačno-krajinného celku sú podtatranské obce, disponujúce z hľadiska cestovného ruchu hodnotným kapitálom. Konečný efekt cestovného ruchu je hodnotený ako zo strany účastníka CR, ktorému prináša úžitok prostredníctvom uspokojenia jeho potrieb – úžitkový efekt, tak zo strany zariadení cestovného ruchu, ktorým prináša hodnotu v podobe tržieb – hodnotový efekt. Konečný efekt ovplyvňuje súbor prvkov, čiže ponuka v CR.

Región Vysokých Tatier patrí medzi najvýznamnejšie slovenské regióny hlavne svojou prírodnou jedinečnosťou ktorá ho predurčuje na využitie v oblasti cestovného ruchu a klimatickej liečby. V rámci ÚPN VÚC Prešovského samosprávneho kraja je mesto Vysoké Tatry vyšpecifikované ako najvýznamnejšie stredisko rekreačno – krajinného celku Vysoké Tatry. Podstatnú časť tohto územia zaberá TANAP. Pohorie Vysoké Tatry zároveň vytvára prirodzenú hranicu s Poľskom a územie TANAPu kontinuálne nadväzuje na Poľský Tatranský národný park. Súčasťou rekreačno – krajinného celku sú tiež podtatranské obce disponujúce z hľadiska CR hodnotným potenciálom, ktorý je vzhľadom na pomerne malé vzdialenosti a dobrú dopravnú dostupnosť potrebné zakomponovať do celkovej stratégie rozvoja CR mesta Vysoké Tatry. Medzi najznámejšie strediská cestovného ruchu vo Vysokých Tatrách patrí Štrbské Pleso, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica.

V súčasnosti je cestovný ruch z územného hľadiska realizovaný v troch pásmach :

- Vysokohorské, na sieti turistických trás a chodníkov, vedúcich hlavne k 11 horským chatám. Povolené horolezecké akcie a horné časti lyžiarskych svahov, zasahujúcich do tohto pásma.

- Intenzívneho turistického procesu v urbanizovanom pásme pozdĺž Cesty slobody, hlavne v troch centrách cestovného ruchu – na Štrbskom Plese, v Smokovciach a Tatranskej Lomnici, s väzbou na lyžiarske terény, areály zimných športov a kúpeľné osady s liečebnými zariadeniami.
- Pod Cestou slobody v prírodnom prostredí, ktoré je využívané ako rekreačné zázemie pre strediská cestovného ruchu a pre kúpeľné zariadenia. Tvorí tiež prechodové pásmo pre územie podhoria.

Zdroj: územný plán mesta VT

4.1 Dopravná dostupnosť

Bez kvalitného prístupu do rekreačnej oblasti by cestovný ruch upadal, a preto nie je dôležitá len infraštruktúra hotelov, športových zariadení a rekreačných možností, ale jednou z priorít vysokej návštevnosti je rozvinutá doprava, ktorá zabezpečuje pohodlný prístup k prírodným krásam aj našich Vysokých Tatier. Do oblasti Vysokých Tatier sa môžeme dostať buď pomocou cestnej dopravy, ale dôležitú úlohu zohráva aj železničné spojenie a pri Poprade sa nachádza letisko, ktoré tiež prevádzkuje medzištátne lety. Priamo v oblasti je výnimočná aj lanová doprava.

Zdroj: www.privat-tatry.com/sk/doprava-tatry

Mesto Vysoké Tatry tvoria tatranské osady pozdĺž Cesty slobody. Výnimkou je len osada Štrbské Pleso, ktoré v roku 2007 pripadlo obci Štrba. Celá oblasť Tatier zaznamenala veľký rozvoj hlavne po stavbe Košicko-Bohumínskej železnice v 2. polovici 19. storočia, ktorá ich spojila so zvyškom Rakúsko-Uhorskej monarchie a sprístupnila širokej verejnosti. S tým súvisel aj rozvoj dopravy do Tatier i na území Vysokých Tatier.

Zdroj: <http://imhd.zoznam.sk/tatry/doc/sk/10017/Doprava-vo-Vysokych-Tatrach.html>

Hlavný prístup do Vysokých Tatier predstavuje dopravný koridor medzi Žilinou a Košicami, ktorý je súčasťou európskej siete multimodálnych koridorov s označením Va. Hlavné komunikácie koridoru cesta I/18 - hlavná cesta európskej siete AGR č. E50 (postupne nahrádzaná diaľnicou D1) a železničná trať č. 180 - hlavná železničná trať európskej siete AGC č. E40, sú preto zaradené do pan – európskej dopravnej siete TEN-T. Letisko Poprad-Tatry je súčasťou doplnkovej siete TINA.(zdroj: PHSR-4 pdf)

So stredným Slovenskom, s ťažiskom osídlenia Banská Bystrica/Zvolen, je východné Slovensko v priestore Tatier spojené sieťami celoštátnej úrovne, cestným ťahom I/67 a I/66 Banská Bystrica - Poprad. Najbližšia železničná trať Margecany – Brezno – Banská Bystrica pripája stredné Slovensko k Vysokým Tatrám až na východnom Slovensku.

V súčasnosti sú realizované významné dopravné stavby, ktoré priradia dopravnej infraštruktúre koridoru č. Va. požadovanú európsku kvalitatívnu úroveň siete TEN-T. Ide o náhradu cesty I/18 diaľnicou D1 Žilina – Prešov – Košice a modernizáciu železničnej trate č. 180 Žilina – Košice na traťovú rýchlosť 120 – 180 km/hod.

Prístup do Vysokých Tatier okrem individuálnej automobilovej dopravy, ktorý využíva cca 80 % návštevníkov, realizuje letecká, autobusová a železničná doprava.

Zdroj: PHSR-4

4.1.1 Cestná doprava

Významné je cestné spojenie medzi Popradom a Starým Smokovcom s dĺžkou 14 km a nenahraditeľná je diaľnica Ružomberok - Važec. V tatranskej oblasti vytvára hlavnú dopravnú cestnú komunikáciu cesta Slobody, ktorá lemuje celé úpätie Tatier a spája všetky tatranské osady od Podbanského až po hraničný priechod Lysú Pol'anu. Táto tepna bola ako turistická cesta otvorená za účasti Márie Terézie dňa 4.9.1889. Neskôr bola rozšírená na 6 metrov a spevnená. Prvé auto ňou prešlo v roku 1900. V 1919 bola premenovaná na cestu Slobody. Koncom 60-tych rokov 20.storočia bola predĺžená o úsek Štrbské Pleso - Podbanské. Dnes by sme si bez tejto "tatranskej cestnej magistrály" nevedeli predstaviť existenciu turistického ruchu v najmenších veľhorách sveta.

4.1.2 Železničná doprava

Rozvoj železničnej siete veľmi dopomohol k zvýšeniu záujmu o Tatry. Spojenie s okolitým svetom od roku 1871 vykonáva košicko -bohumínska železnica(od 1882 prípojka na Bratislavu a Viedeň), ktorá nemá význam len v rámci Slovenska. V 1896 vznikla ozubená železnica Tatranská Štrba -Štrbské Pleso ako jediná svojho druhu vo Vysokých Tatrách. Dnes je celá tatranská železnica elektrifikovaná a jej električky spájajú osady na úseku Štrbské Pleso - Tatranská Lomnica. Koncom roka 2000 sa začala modernizácia električiek. Na tratiach už možno vídať novší typ, ktorý by mal

zabezpečiť pohodlnú bezpečnú a hlavne tichšiu jazdu. Nová električka má kapacitu 200 osôb. V súčasnosti si môžu cestujúci na trase Praha - Poprad vziať so sebou do vlaku aj osobný automobil.

4.1.3 Letecká doprava

Zdokonaleniu dopravy výrazne prospelo letisko pri Poprade (715 m), ktoré je schopné obslužiť lietadlá s kapacitou do 200 cestujúcich. Okrem pravidelnej leteckej premávky poskytuje aj vyhlídkové a športové lety. Jeho startovaciu, či pristávaciu plochu využívajú taktiež záchranné systémy na Slovensku a slúži aj na vzdušné operácie THS.

4.1.4 Lanová doprava

Umožňuje prepravu osôb do vyšších polôh počas letnej a zimnej sezóny. Najdôležitejšie lanovky sú pozemná lanovka na Hrebienok, kabínková lanovka na Skalnaté pleso a visutá lanovka na Lomnický štít.

4.1.5 Pozemná lanovka na Hrebienok

Premáva zo Starého Smokovca(1025 m) na Hrebienok(1263 m) na trati s dĺžkou 1937 m a prevýšením 238 m. Maximálne stúpanie dosahuje hodnotu 14,9 % a maximálna prepravná kapacita je 900 ľudí za hodinu. Jazda trvá 8 minút. Lanovka má veľký význam nielen pre Smokovec, ale pre celý región, lebo Hrebienok je jedným z najdôležitejších východísk na vysokohorské túry a cez zimu dopravuje lyžiarov k lyžiarskym svahom ležiacich na Hrebienku.

4.1.6 Kabínková lanovka na Skalnaté pleso

Kvôli vzniku lyžiarskeho strediska na Skalnatom plese(1764 m) bolo potrebné vytvoriť spojenie s Tatranskou Lomnicou(900 m). Najprv stanice spájala visutá lanovka, ktorá pre nedostatočnú kapacitu bola nahradená od 1973 štvormiestnou kabínkovou lanovkou. Od 1995 premáva na trase už zmodernizovaná kabínková lanovka. Dĺžka trate je 3450 m s prevýšením 864 m. Prepravná doba je 14 minút a lanovka stihne za hodinu previesť maximálne 900 osôb.

4.1.7 Visutá lanovka na Lomnický štít

Je to jediná lanovka vo Vysokých Tatrách, ktorá umožňuje prístup na tatranský končiar. Do roku 2001 fungovalo spojenie visutou lanovkou z Tatranskej Lomnice na Lomnický štít(2632 m). No v súčasnosti premáva len visutá dráha Skalnaté Pleso(1764 m) - Lomnický štít, pretože na Skalnaté pleso nás dopraví kabínková lanovka. Lanová dráha je 1872 m a transport trvá 8 minút. Kabína je stavaná pre 29 ľudí, z čoho vyplýva prepravná kapacita 75 osôb za hodinu.

Zdroj: <http://www.privat-tatry.com/sk/doprava-tatry>

4.1.8 Individuálna automobilová doprava

Najpoužívanejším druhom prepravy zo strany prichádzajúcich návštevníkov je individuálna automobilová doprava. Podľa odhadu ju využíva až 80% návštevníkov, ktorí v hlavnej turistickej sezóne prichádzajú do Vysokých Tatier. Pre týchto návštevníkov sú vybudované záchytné parkoviská, kde by mali motoristi odstaviť vozidlo a pokračovať v ďalšej ceste hromadnou dopravou, predovšetkým tatranskými železnicami. Možno konštatovať, že v súčasnosti tento systém nefunguje.

Príčin je niekoľko:

1. nie je zakázaný vstup motorových vozidiel do centrálnej oblasti Vysoké Tatry a motoristi sa teda môžu pohybovať so svojimi vozidlami po celom území Vysokých Tatier,
2. cena parkovacieho lístka na záchytných parkoviskách je vysoká a nemotivuje motoristu k odstaveniu vozidla na týchto parkoviskách. V niektorých prípadoch je táto cena vyššia ako cena parkovacieho lístka priamo v areáli Štrbské Pleso alebo v Starom Smokovci. Ak si má návštevník okrem parkovacieho lístka zakúpiť ešte cestovný lístok na tatranské železnice, jednoznačne výhodnejšie pre neho je dopraviť sa až do centra Vysokých Tatier vlastným osobným vozidlom a tam zaparkovať,
3. časová úspora pri premiestňovaní sa vlastným motorovým vozidlom a väčšie pohodlie,
4. chýba vybavenosť záchytných parkovísk o ďalšie doplnkové služby (občerstvenie, požičovňa bicyklov a i.).

4.2 Parkovanie

Súčasťou infraštruktúry cestnej dopravy sú i verejné parkoviská, situované na území Vysokých Tatier pre návštevníkov a hotelové parkoviská pre ubytovaných hostí. Pre pasantov sú pôvodne určené tzv. záchytné veľkokapacitné parkoviská Štrbské Pleso, Pod Lesom, Tatranská Lomnica Eurocamp a menšie parkoviská v jednotlivých tatranských strediskách. Súčasná ponuka parkovacích miest vo Vysokých Tatrách je nepostačujúca. Jediným, plne využívaným veľkokapacitným parkoviskom je parkovisko na Štrbskom Plese. Parkoviská v lokalitách Pod Lesom a Tatranská Lomnica Eurocamp sú využívané minimálne. Viac sa využívajú menšie parkoviská v jednotlivých tatranských strediskách a tie kapacitne nepostačujú.

Súčasná parkoviská :

Štrbské Pleso – koncom roku 2009 bola uzavretá zmluva medzi spoločnosťou OTV,s.r.o. Štrba a spoločnosťou mesta Vysoké Tatry – VPS, s.r.o. na základe ktorej OTV,s.r.o. Štrba prevádzkuje tri parkoviská na Štrbskom Plese:

5. pri vstupe na Štrbské Pleso - pri penzióne Pleso
6. parkovisko oproti zdravotnému stredisku
7. centrálné parkovisko

Počas zimnej sezóny obec Štrba - OTV,s.r.o. prevádzkuje uvedené parkoviská bezplatne. Po ukončení zimnej sezóny je parkovanie spoplatňované v súlade s cenníkom, ktorý bol schválený uz. č. 80/2011 na zasadnutí obecného zastupiteľstva.

Starý Smokovec – Autobusové parkovisko, parkovisko Tatra, Grand hotel a Švajčiarsky dom, parkovisko pri Kolibe, parkovisko pri futbalovom ihrisku.

Tatranská Lomnica – Autobusové parkovisko, parkovisko ÚEUV- Sasanka, parkovisko Klenoty, parkovisko železničná stanica, parkovisko Jamy a Urán, TANAP a parkovisko Biela voda

Tatranská Kotlina – parkovisko pod jaskyňou

Zdroj: mestský úrad Vysoké Tatry, PHSR-4

4.3 Supraštruktúra a služby

4.3.1 Ubytovacie zariadenia

V súčasnej dobe je vo Vysokých Tatrách vybudovaná pomerne dobrá infraštruktúra zariadení cestovného ruchu : hotely (od päťhviezdičkového Grandhotela Kempinski na Štrbskom Plese, až po jedohviezdičkové), penzióny (od štvorhviezdičkových až bez hviezdičky), horské chaty, turistické ubytovne, ubytovanie v súkromí, apartmány a školy v prírode. Počet lôžok sa mení. Niekde pre nedostatočnú vyťaženosť zanikajú, inde sa vytvárajú nové. Napr. v tomto roku sa ukončila rekonštrukcia horského hotela Sliezsky dom a po dlhých rokoch výstavby otvorili novú horskú chatu pri Popradskom plese – Majláthovu. V súčasnosti Vysoké Tatry disponujú s počtom cca 10 000 lôžok. V roku 2007 to boli takéto presné údaje : 94 ubytovacích zariadení, z toho v meste Vysoké Tatry 6 933 + 1 393 lôžok, na Štrbskom Plese 1 226 lôžok, 1 600 v zdravotníckych zariadeniach a v škole prírody 320 lôžok. Územný plán mesta Vysoké Tatry počíta so zvýšením lôžok do roku 2020 až na 24 000, výstavbou nových apartmánov, liečební a rodinných domov. To je podľa riaditeľa Združenia cestovného ruchu Vysoké Tatry Petra Chudého veľa, keďže za posledné roky návštevníkov Tatier skôr ubúda ako pribúda.

Dôležité je ich využitie, merané celkovým množstvom ubytovaných hostí – turistov a počet prenocovaní. Priemerná výkonnosť ubytovacích zariadení vo Vysokých Tatrách sa v posledných rokoch pohybuje okolo 30% - 31%. Ak zoberieme do úvahy, že niektoré známejšie hotely majú využiteľnosť podstatne vyššiu a vyššia je aj vyťaženosť kúpeľných zariadení – v celoslovenskom priemere 70%, je evidentná nutnosť realizovania opatrení na zlepšenie situácie hlavne v súvislosti s tým, že cestovný ruch by mal byť v celom regióne Tatier nosným ekonomickým odvetvím a hlavným zdrojom finančných príjmov.

Čo sa týka služieb cestovného ruchu, tie sa kumulujú v troch prirodzených centrách Vysokých Tatier – Smokovci, Tatranskej Lomnici a na Štrbskom Plese. Veľká časť týchto služieb je naviazaná na atraktivity Vysokých Tatier a príslušnú supraštruktúru a infraštruktúru. Z hľadiska uspokojovania potrieb ich rozlišujeme na služby základné – dopravné, ubytovacie a stravovacie a na služby ostatné, doplnkové. V prípade Vysokých Tatier sú zo služieb doplnkových využívané hlavne športovo-rekreačné, sprievodcovské a kúpeľné.

Zdroj: Územný plán mesta Vysoké Tatry

4.3.2 Vysokohorské chaty

Horské chaty vo Vysokých Tatrách považujeme tak ako TEŽ a lanovky, za ich neoddeliteľnú súčasť. Nielen v lete, ale aj v zimnom období k nim smerujú tisíce návštevníkov. Väčšinou sú to turisti, ktorým poskytujú občerstvenie, úkryt pred nepriaznivým počasím, ale sú zariadené aj na prípadné prenocovanie návštevníkov, či dlhšie ubytovanie. Slovenské Vysoké Tatry mali 11 vysokohorských chát a k nim v tomto roku pribudla ďalšia pri Popradskom plese – Majláthova. Sú to tieto :

Chata nad Soliskom (1830 m.n.m.)

Chata pri Popradskom plese (1 300 m n.m.)

Chata pod Rysami (2 250 m n.m.)

Sliezky dom (1670 m.n.m.)

Bilíkova chata (1240 m.n.m.)

Zamkovského chata (1475 m.n.m.)

Téryho chata (2015 m.n.m.)

Zbojnícka chata (1960 m.n.m.)

Rainierova chata (1305 m.n.m.)

Skalnatá chata (1751 m.n.m.)

Chata pri Zelenom lese (1551 m.n.m.)

Chata Plesnivec (1300 m.n.m.)

Zdroj:Územný plán mesta Vysoké Tatry

4.4. Politika cestovného ruchu vo Vysokých Tatrách

4.4.1 Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry

Ďalej ZCR VT ako súčasť cestovného ruchu je dobrovoľnou, nepolitickou, záujmovou, odbornou organizáciou s pôsobnosťou v regióne Vysoké Tatry a so sídlom v Starom Smokovci, Dom služieb, Nový Smokovec 24.

Cieľom združenia je podporovať svojich členov v ich podnikateľskej činnosti, zastupovať ich záujmy a presadzovať názory na cestovný ruch. Na plnenie týchto cieľov môže združenie pre svojich členov vytvárať záväzné predpisy, odporúčania a uzatvárať

dohody. Svojim členom poskytuje služby kolektívneho a individuálneho charakteru. Združenie najmä:

- organizuje činnosť Tatranských informačných kancelárií,
- navrhuje koncepciu ďalšieho rozvoja mesta v oblasti cestovného ruchu v prospech členov ZCR VT a mesta Vysoké Tatry,
- navrhuje ucelenú marketingovú koncepciu mesta v oblasti cestovného ruchu v spolupráci s Mestským úradom,
- pomáha vytvoriť spoločné podmienky pre spoluprácu jednotlivých členov ZCR VT,
- spolupracuje pri organizovaní kultúrno-spoločenského a športového života mesta,
- pracuje v oblasti reklamy a propagácie, propaguje činnosť združenie a jeho členov,
- aktívne sa zúčastňuje na veľtrhoch cestovného ruchu, workshopoch a iných podujatiach cestovného ruchu, kde zastupuje všetky subjekty ZCR VT

ZCR VT vzniklo v roku 1994 a v súčasnosti má 135 členov, právnických a fyzických osôb, ktoré meste Vysoké Tatry a v tatranskom regióne priamo alebo nepriamo pôsobia v oblasti cestovného ruchu.

ZCR VT má uzatvorenú zmluvu o spolupráci s Mestom Vysoké Tatry, ktorá rieši spôsob investície časti mestských daní do cestovného ruchu v meste, umožňuje úzku spoluprácu združenia najmä s oddelením regionálnej politiky a cestovného ruchu, ale aj inými orgánmi mesta.

Zdroj: http://www.tatryinfo.sk/?id_menu=15077

4.4.2 Oddelenie regionálnej politiky a cestovného ruchu

Pri svojej činnosti zabezpečuje najmä tieto úlohy:

- spravovanie databázy všetkých podnikateľských subjektov , ktoré majú prevádzky na území mesta

- vydávanie súhlasu na začatie podnikateľskej činnosti právnických a fyzických osôb a zaujímanie stanovísk k ich podnikateľskej činnosti
- vytváranie podmienok na riadne zásobovanie mesta a vykonávanie dozoru nad ním (schvaľovanie predajného času u niektorých prevádzok, správa trhovísk/
- vybavovanie sťažností a pripomienok na úseku obchodu a CR
- vydávanie súhlasu na prenájom miestnosti určených na prevádzkovanie obchodu a služieb
- pripravuje a organizačne zabezpečuje účasť mesta na výstavách, prezentáciách a kongresoch, podľa potreby spolupracuje so sponzormi pri ich zabezpečovaní
- spolupracuje s inštitúciami, ktoré pri organizácií jednotlivých podujatí môžu preberať spolu organizáciu alebo gesciu
- zabezpečuje aktivity mesta na rozvoj a podporu cestovného ruchu
- sumarizuje podklady k spracovaniu koncepcie rozvoja cestovného ruchu
- zabezpečuje prezentáciu prírodných, historických a kultúrnych danosti mesta v propagačných a informačných prostriedkoch
- administratívne zabezpečuje úlohy týkajúce sa účasti mesta v organizáciách a združeniach v ktorých je členom, najmä ZCR
- podieľa sa na projektoch rozvoja CR v meste Vysoké Tatry
- zabezpečuje pre mestský úrad celú agendu týkajúcu sa vypracovania projektov štrukturálnych fondov
- zabezpečuje všetky potrebné administratívne úlohy vo vzťahu k partnerským mestám
- pripravuje a organizačne zabezpečuje návštevy zahraničných delegácií a hostí v meste, ako aj u zahraničných partnerov
- spolupracuje s medzinárodnými organizáciami a inštitúciami, s veľvyslanectvami iných štátov v SR
- zavádza informačné systémy na mestskom úrade, prevádzku a údržbu počítačovej siete
- zabezpečuje pripojenie pracovných staníc do budovanej počítačovej siete, technickú a metodickú pomoc jednotlivým účastníkom
- pripravuje podklady na technicko-materiálne a projektové zabezpečenie automatizovaného informačného systému mestského úradu

- pripravuje podklady na uzatváranie zmlúv na dodávku prác a služieb súvisiacich s automatizáciou informačného systému mestského úradu a
- dbá na ich kvalitné a hospodárne plnenie
- dozerá na prevádzku elektronických zobrazovacích zariadení v meste a v prípade potreby vykonáva zásah za účelom ich sprevádzkovania
- poskytuje odbornú pomoc oddeleniam MsÚ pri práci s výpočtovou technikou
- spravuje archívnu knižnicu programového vybavenia a dokumentácie

Zdroj: <http://www.vysoketatry.sk/cr-a-rp.phtml?id3=14764>

4.4.3 Oblastná organizácia cestovného ruchu Vysoké Tatry

Tri samosprávy a tri podnikateľské subjekty sa spojili a vytvorili spoločnú oblastnú organizáciu cestovného ruchu (OOCR) - Vysoké Tatry. Hlavným cieľom organizácie, ktorá vznikla v zmysle novely zákona o podpore cestovného ruchu je úzka spolupráca medzi všetkými subjektmi a formovanie destinačného manažmentu. V pondelok 19. decembra sa na mestskom úrade Vysoké Tatry v Starom Smokovci uskutočnilo ustanovujúce valné zhromaždenie OOCR Vysoké Tatry.

„Iniciatíva na založenie tejto organizácie vzišla od poslancov mestského zastupiteľstva Vysoké Tatry, ku ktorým sa pripojili samosprávy mesta Poprad a obce Štrba, čím sa táto oblastná organizácia stáva jednou z najväčších na Slovensku,“ informovala SACR Jana Blahová zo Združenia cestovného ruchu Vysoké Tatry. Ubytovacie zariadenia na území OOCR vykázali za rok 2010 vyše 1 155 000 prenocovaní a na dani z prenocovania získali viac ako 600 tisíc eur. Zámerom združených samospráv je podľa Blahovej vytvoriť v tatranskom regióne silnú a aj medzinárodne rozpozriteľnú destináciu cestovného ruchu.

Zakladajúcimi podnikateľskými subjektmi oblastnej organizácie sa stali spoločnosť Tatry Mountain Resorts (TMR), a Aquacity Poprad. Šesticu členov dopĺňa Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry. Valné zhromaždenie si zvolilo 8-členné predstavenstvo, predsedom ktorého sa stal primátor mesta Vysoké Tatry Ján Mokoš a zatiaľ 7 člennú dozornú radu na čele s Jozefom Bendžalom za obec Štrba. Do funkcie výkonného riaditeľa bola schválená Lenka Maťašovská (TMR).

SACR, ktorá stála pri tvorbe novely zákona o podpore cestovného ruchu vidí v tvorbe a transparentnom financovaní DMO obrovskú príležitosť na oživenie cestovného ruchu.

Zdroj: www.sacr.sk/sacr/novinky/tatraci-sa-zdruzili-v-oblastnej-organizacii-cestovneho-ruchu

4.5 Rozvoj Vysokých Tatier

O rozvoji a zároveň o trvalo udržateľnom rozvoji Vysokých Tatier sa hovorí veľa. Vyjadruje sa k tomu vláda SR, investori, samospráva, lesoochranári, tretí sektor, Tatranský národný park, v konečnej miere umelci a moderátori. Vysoké Tatry ako symbol národnej identity je vhodná téma na rozprávanie všetkých spoločenských skupín na emocionálnej, racionálnej a ekonomickej rovine. Obnova Vysokých Tatier podnietila vznik niekoľkých združení mimovládnych (Fond Tatry, Naše Tatry, atď). Oficiálnym lídrom v rozhodovaní o vývoji Vysokých Tatier bola Vládny výbor SR pre obnovu a rozvoj Vysokých Tatier. Ten vyhlásil 12. 4. 2005 verejnú súťaž na spracovanie Štúdie trvalo udržateľného rozvoja Vysoké Tatry 2005. Vyhlásenie výsledkov súťaže sa uskutočnilo 19. 10. 2005. Súťažná porota dvakrát zasadala k vyhodnoteniu jednotlivých štúdií. Súťažné podklady k štúdiu trvalo udržateľného rozvoja Vysoké Tatry 2005 si vyžiadalo 29 záujemcov, do súťaže sa zapojili tri subjekty, jedná fyzická dve právnické. Podmienkou umiestnenia bolo dosiahnutie 60 percent uznaných bodov. Ocenené miesta boli dve: prvé - VVMZ spol. s r.o., Bratislava a druhé miesto - Ateliér Olympia – združenie architektov z Bratislavy.

Vo februári 2006 bolo spracované hodnotenie dokumentu "Štúdia Trvalo udržateľného rozvoja Vysoké Tatry 2005", vyhodnotenej ako najlepšej štúdie pre vládu SR. Toto hodnotenie bolo spracované na základe požiadavky mimovládnej organizácie World Wide Fund for Nature International (WWF) ako nestranný odborný posudok. Autormi hodnotenia sú Martina Pásková z českého Ministerstva životného prostredia a Ján Roháč zo Slovenska. Ako píše hodnotitelia, hoci je štúdia postavená na dobrých analytických podkladoch, ktoré nesporne vykazujú odbornú kvalitu a znalosť problematiky, tieto podklady a údaje nie sú efektívne interpretované pre účel štúdie t.j. hľadanie strategického prístupu k rozvoju tatranského regiónu. Veľkým problémom je tiež skutočnosť, že materiál nerieši dostatočne úderne a jasne zásadné problémy

tatranského regiónu, ktoré sú formulované v správe Misie Svetovej únie ochrany prírody IUCN, to znamená najmä neexistenciu jasnej manažérskej autority resp. jej kompetencií, neadekvátnu zonáciu, otázku kompenzácií vlastníkom atď. Na základe uvedeného hodnotenia sa javí potreba štúdiu úplne prepracovať samozrejme s využitím už zhromaždených podkladov. Hodnotitelia navrhujú vychádzať z navrhutej logickej štruktúry štúdie a pri jej prepracovaní rešpektovať stanovené základné východiská. Pokiaľ štúdia nemá slúžiť iba k potvrdeniam realizovateľnosti zhromaždených námetov na rozvojové aktivity, mala by ponúknuť aplikovateľný návod (akčný plán) udržateľného rozvoja na 15-20 rokov vo forme konkrétnych krokov pre 2-3 variantné scenáre so zhodnotením ich rizík a možných prínosov vrátane predpokladov a slabín územia. Musí byť nasmerovaná a naformulovaná na jednotlivé kľúčové subjekty a musí byť pre tatranský región záväzná. Taká záväzná vec ako je udržateľný rozvoj tatranského regiónu rozhodne nemôže byť riešený nezáväzným iba doporučujúcim, navyiac značne nekonzistentným a takmer neaplikovateľným materiálom bez akčného plánu a strategických ambícií. Je potrebné veľmi seriózne pristúpiť k zásadnému rozhodnutiu ďalšieho vývoja regiónu so všetkými dôsledkami (preto je nutné hodnotenie dopadov stratégie na životné prostredie) - či v stratégii zdôrazňovať posilnenie ochrany prírody a krajiny alebo ekonomického rozvoja alebo či naozaj poctivo hľadať optimálnu cestu z pohľadu oboch sfér teda systematický rozvoj takých aktivít, ktoré nepoškodzujú prírodné a krajinné hodnoty územia. To sa v predloženej štúdii zatiaľ nepodarilo. Tieto závery v plnej miere spochybňujú výber predmetnej štúdie ako víťaznej štúdie vo verejnej súťaži.

Zdroj: <http://www.archinet.sk/archinfo/Clanok.asp?Kod=1231&Reklama=0>

4.5.1 Územný plán mesta Vysoké Tatry

Navrhovaný územný plán mesta Vysoké Tatry počíta v svojom rozvoji s čulým stavebným ruchom. Ťažiskovými územiami ďalšieho rozvoja mesta sú priestory s rozvinutou spoločenskou a technickou infraštruktúrou, Štrbské Pleso, Smokovce a Tatranská Lomnica.

Návrh v Štrbskom Plese, počíta s o odbremením centrálnej časti strediska od

nadmernej koncentrácii osobných automobilov a autobusov návštevníkov v zimnej sezóne - lyžiarov. Pre zimné športy plánuje rozšírenie možností zjazdového lyžovania a dokompletovanie systému osobných horských dopravných zariadení. Bežecké trate ako aj skokanské mostíky sa zachovávajú. Rozvoj bývania je navrhnutý v minimálnom rozsahu jediného bytového domu pri existujúcich bytových domoch v lokalite Nové Štrbské Pleso.

Smokovce (Nový, Starý, Horný a Dolný) čaká v navrhovanom územnom pláne prekládka tranzitnej dopravy na Ceste slobody, ktorá pôsobí na centrum mestskej časti rušivo. Navrhuje sa rozšírenie ponuky aktivít cestovného ruchu, pre rozvoj aktivít zimných športov sa navrhuje predĺženie a úprava zjazdoviek. Rozvoj bývania je navrhnutý v bytových výhradne pre nájomné byty a v rodinných domoch. V Tatranskej Lomnici je pre aktivity športu a cestovného ruchu navrhované vybudovanie strediska s technickými podmienkami umožňujúcimi uskutočňovanie vrcholových športových podujatí v zjazdovom lyžovaní. Navrhuje sa predovšetkým rozšírenie štruktúry a kvality aktivít cestovného ruchu a plochy pre doplnkové rekreačné (voľnočasové) aktivity. Pre únosnosť zasnežovania v zimných mesiacoch musí byť vybudovaná akumulácia vodná nádrž pod areálom Jamy. Rozvoj bývania je navrhnutý v bytových domoch určených výhradne pre nájomné byty a v rodinných domoch. Pri Štrbskom Plese, Smokovcoch, Tatranskej Lomnici a Tatranskej Kotline sa navrhujú lesoparky so zameraním na rekondičné aktivity v prírode. Navrhuje sa tu tatranská cykomagistrála pre horskú cyklistiku, bežkárске lyžovanie a jazdu na koňoch. Táto je v úseku Štrbské Pleso – Smokovce v dvoch trasách z dôvodu lepšieho sprístupnenia z mestských častí.

V blízkej budúcnosti čakajú Tatry väčšie zásahy „plastickej chirurgie“. V rekonštrukcii na Štrbskom Plese je hotelový komplex (pôvodne Štefánik). V prevádzke by mal byť od konca roka 2008 už v päťhviezdičkovom prevedení celosvetovej siete hotelov Kempinski. Bude to druhý päťhviezdičkový hotel na Slovensku, hneď po tom, ktorý sa postaví v Bratislave - v River Parku.

Ktovie, či tieto veľké investičné projekty utiahnú potenciálny záujemcovia. Keď sa bude na Vysokotatranských teplých južných svahoch pol roka zasnežovať, nie je isté či si to bude môcť klientela dovoliť. Podľa architekta Pavla Repku: „na veľké investičné akcie je tu slabá ekonomická báza“, ďalej pokračuje, „nikdy som nepresadzoval Vysoké Tatry pre masovú lyžovačku, to je mylná predstava. Vysoké Tatry sú určené pre letnú turistiku. Ich potenciál je, že v jeden deň sa dá dostať na miesto výstupu a späť, teda všade sa dá dostať pešo.“

Mesto Vysoké Tatry sa chystá rozšíriť aj výstavbu obytných domov. Otázka znie, či ich predajom sa nestanú z nich víkendové a letné sídla vlastníkov. Tie však podľa Ing. Jablonskej, vedúcej Oddelenia výstavby, územného plánovania a dopravy z mesta Vysoké Tatry, majú byť len nájomné. Napriek asi 5 ročnej klesajúcej krivke obyvateľstva žijúceho v meste Vysoké Tatry, mesto eviduje asi 300 žiadostí o pridelenie bytov občanov žijúcich vo Vysokých Tatrách. Pridelovanie nájomných bytov má byť podľa prísnych kritérií: ako napríklad uchádzač musí mať 15 rokov trvalý pobyt v meste, nesmie vlastniť iný byt a pod.

Na návrh územného plánu mesta Vysoké Tatry prišlo viac ako 150 pripomienok. Jedným z nich je aj ohlas Tatranského národného parku. Obsiahle odborné stanovisko takmer na 30 stranách hodnotí zámer z hľadiska ochrany prírody a krajiny vo forme všeobecných pripomienok k pracovnému návrhu územného plánu ale aj vo vzťahu ku konkrétnym lokalitám. V stanovisku sa konštatuje, že samotný návrh prichádza do rozporu a nesúladi so schválenou záväznou časťou územného plánu vyššieho stupňa (ÚP VÚC Prešovského kraja) - napríklad striktné zachovanie súčasnej funkcie v existujúcich zdravotníckych zariadeniach kúpeľnej starostlivosti a v odborných liečebných ústavoch, zabezpečenie právnej ochrany pre navrhované osobitne chránené územia a územia sústavy Natura 2000, zosúladienie návštevnosti a kapacity vybavenosti s požiadavkami štátnej ochrany prírody. Vo vzťahu ku konkrétnym lokalitám sa pripomienky týkali okrem iného najmä navrhovaných nových zjazdových lyžiarskych tratí s vybavenosťou v oblasti tatranských osád vrátane umelých vodných nádrží na

zasnežovanie, plôch pre výstavbu rodinných a bytových domov, parkovísk, vyhlídkovej veže, adrenalínových parkov a športových areálov, vyrovnania trasy TEŽ a trasovania cyklomagistrály.

Podľa TANAP-u v návrhu územného plánu mesta Vysoké Tatry absentuje stanovenie základnej a východiskovej stratégie jeho dlhodobého rozvoja, konkretizácia priorít pre jeho funkčné a priestorové usporiadanie a najmä hierarchia prírodných hodnôt katastrálneho územia, ktoré sa v celom rozsahu nachádza na území Tatranského národného parku. Stanovisko zdôrazňuje, že tento územnoplánovací dokument nevytvára predpoklady pre trvalý súlad všetkých činností v území s osobitným zreteľom na zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja a šetrné využívanie prírodných a civilizačných hodnôt. Územný plán je riešený z tohto hľadiska nekoncepčne. Funkčné plochy sú navrhované s negovaním prírodných a krajinných hodnôt dotknutého územia bez rešpektovania súčasných nosných funkcií mestských častí. K ťažiskovým, hlavným funkciám a ich formám určite nepatrí riešenie ubytovania formou bytových domov a súvislej zástavby individuálnej bytovej výstavby (v minulosti riešené v podhorí), výstavba adrenalínových športovísk a veľkokapacitných parkovísk. Návrhy sú nekoncepčné, jednotlivé funkčné plochy sú vyčlenené na základe vlastníckych vzťahov a nie reálnych potrieb a vhodného priestorovo - funkčného usporiadania mestských častí vo vlastnom území národného parku. Tieto skutočnosti by mali byť nosným limitom - kritériom pri navrhovaní akejkoľvek činnosti v tak cennom a netradičnom prostredí. Jednotlivé návrhy nevychádzajú zo skutočných potrieb Mesta Vysoké Tatry a jeho obyvateľov ale z individuálnych požiadaviek investorov. Ako sa v závere uvádza, takéto riešenie je v rozpore s hlavnou úlohou územnoplánovacej dokumentácie, vyváženého funkčného a priestorového usporiadania územia a jeho zosúladenia s celospoločenskými záujmami ochrany prírodného potenciálu a ekologickej stability v území, zvlášť ak sa jedná o najstarší národný park na Slovensku. Správa TANAPu preto navrhuje tieto rozpory riešiť formou zosúladenia návrhu. Obstaranie a zabezpečenie územného plánu mesta Vysoké Tatry treba hodnotiť pozitívne, nakoľko jeho spracovanie a schválenie by malo byť prínosom najmä pre zosúladenie všetkých činností a aktivít vo väzbe na dominantnú funkciu v území, ktorou je ochrana prírody a krajiny národného parku.

Zdroj:<http://www.archinet.sk/archinfo/Clanok.asp?Kod=1231&Reklama=0>

5.INVESTÍCIE DO ROZVOJA CR

5.1 Zrealizované investície

Ak nazrieme hlbšie do minulosti, najväčšie investície do Vysokých Tatier a zároveň do rozvoja cestovného ruchu vložil Československý štát pred majstrovstvami sveta v klasickom lyžovaní, ktoré sa konali v roku 1970 na Štrbskom Plese. MS v Lyžovaní v roku 1970 znamenali pre bývalé Československo veľkú prestíž. Konali sa pod záštitou FIS (Medzinárodná lyžiarska federácia) a príprava na ne si vyžiadala niekoľkoročné úsilie. Vzhľadom na predpokladanú veľkú návštevnosť podujatia sa investovali veľké prostriedky do ubytovacích, obchodných, telekomunikačných i dopravných zariadení. Budovali sa príjazdové cesty, na Štrbskom Plese pribudlo prvé kryté parkovisko, ďalšie sa rekonštruovali a rozširovali. Opäť začala premávať ozubnicová železnica zo Štrby na Štrbské Pleso, čomu predchádzala jej rekonštrukcia. Rekonštrukciou a modernizáciou prešli aj ostatné dopravné zariadenia Vysokých Tatier - Tatranské elektrické železnice a pozemná lanovka, ku ktorým okrem toho pribudla nová kabínková lanovka z Tatranskej Lomnice na Skalnaté Pleso. Usporiadanie MS v lyžovaní vítali aj obyvatelia Slovenska. Svedčí o tom finančná zbierka na ALWEG /nadzemné dopravné zariadenie/, ktoré malo výrazným spôsobom ovplyvniť dopravu v Tatrách. ALWEG sa nepostavil a zbierka skončila nevedno kde.

Rok 1970 predstavoval v histórii Vysokých Tatier nadpriemernú návštevnosť. Vysokú návštevnosť si Tatry udržiavali až do roku 1990 (priemerná ročná návštevnosť bola okolo 3 milióny osôb). Po spoločensko-politických zmenách začalo turistov ubúdať. Dlho sa pre zvrátenie tohoto negatívneho trendu robilo veľmi málo, keď každý podnikateľ bojoval sám za seba, bez kordinácie. Situáciu navyiac zhoršila ničivá víchrica (tzv. Tatranská bóra), ktorá sa Tatrami prehnala 19. novembra 2004 a zničila 12 000 ha lesa, v páse širokom 2,5 až 5 km od Podbanského po Tatranskú Lomnicu. Systémovo, podľa pravidiel sa Vysoké Tatry začali budovať až po vypracovaní a schválení Územného plánu mesta Vysoké Tatry.

5.1.1 Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry CR

V roku 2006 mesto Vysoké Tatry naštartovalo projekt „Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry“, na ktorý získalo nenávratný finančný príspevok 120 mil. Sk z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (75%) a štátneho rozpočtu SR (20%).

Cieľ projektu: hlavným cieľom tohto projektu bolo prostredníctvom investícií do infraštruktúry CR zvýšiť turistickú atraktivitu a podporiť trvalo udržateľný ekonomický a sociálny rozvoj mesta Vysoké Tatry, ktoré je svojou polohou a prírodnými podmienkami v predhorí veľhôr predurčené na rozvoj cestovného ruchu. Mesto chce aj naďalej CR podporovať a zabezpečiť podmienky pre rozvoj podnikania. Realizáciou projektu sa prispeje k zvýšeniu zamestnanosti, kvality poskytovania služieb, zvýšeniu návštevnosti, predĺženiu doby pobytu, zvýšeniu ubytovacích a stravovacích kapacít a k zvýšeniu kvality života v regióne.

Účel projektu: budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry – rekonštrukcia parkovísk a prístupových komunikácií, chodníkov, športových ihrísk, úprava a rekonštrukcia hudobného altánku a verejných hygienických zariadení, rekonštrukcia a revitalizácia zelene.

Realizácia:

1. Rekonštrukcia miestnych komunikácií, parkovísk a chodníkov

1a/ Tatranská Lomnica - previedla sa výmena povrchu parkoviska pri zdravotnom stredisku za dlažbu, na parkoviska pri autobusovej stanici za asfalt, ďalej obnova povrchu komunikácie ku kostolu a k zotavovni Sasanka, predĺženie pešej komunikácie k evanjelickému kostolu a obnova povrchu komunikácie ku Grand Hotelu Praha.

b/ Starý Smokovec – vybudovala sa komunikácia a parkovisko pri areáli bývalých Technických služieb, vyasfaltoval chodník pre peších na ľavej strane cesty II/537, položila dlažba na chodník pre peších na ľavej a pravej strane cesty II/537 /v centre/, vybudovalo parkovisko za Grand Hotelom, komunikácia k hotelu Bystrina, komunikácia k stanici TEŽ, komunikácia a parkovisko za liečebňou Jánošík a parkoviská pri autobusovej stanici.

- c/ Štrbské Pleso – vybuďovala sa komunikácia pozdĺž centrálneho parkoviska, výjazdová komunikácia z parkoviska, príjazdová komunikácia na parkovisko a parkovisko Štrbské Pleso.
2. Parkovisko Nový Smokovec – vybuďovalo sa nové parkovisko pre osobné motorové vozidlá a autobusy v priestore medzi kostolmi a futbalovým štadiónom,, pri rekonštrukcii sa rozšírila účelová komunikácia, upravil a spevnil chodník, pribudla nová zueľň, dopravné značenie, dažďová kanalizácia a osvetlenie parkoviska.
3. Rekonštrukcia a revitalizácia verejnej zelene a chodníkov oddychovej zóny
- a/ Tatranská Lomnica – verejná zueľň, pešie spevnené plochy i mobiliér súvisiaci s centrálnym parkom /pri bývalom kúpeľnom dome nad hotelom Lomnica/ a iné plochy s charakterom parku /parkové plochy pod autobusovou stanicou, park pri bývalej Obuve/. Chodníky z kameniva a asfaltu boli nahradené platňami z umelého kameňa, dlažbovými kockami, mlátom a vymenil sa mobiliér. Previedlo sa ošetrovanie jestvujúcich stromov, odstránili nálety, preriedili živém ploty, odstránili pne, urobil výsev trávnikov a výsadba krov a drevín.
- b/ Starý Smokovec – chodníky, verejná zueľň a príslušný mobiliér v priestore od železničnej stanice k hotelu Grand. Chodníky z kameniva a asfaltu nahradilaq dlažba z kociek z umelého kameňa. Starý mobiliér nahradil nový, úprava zelene ako v Tatranskej Lomnici.
- c/ Štrbské Pleso – verejná zueľň okolo parkoviska a autobusovej stanice, dláždenie chodníkov, mobiliér nahradili nové prvky, odstránili sa suché kríky, upravil terén a vysadili kríky a stromy.
4. Rekonštrukcia verejných hygienických zariadení
- a/ Tatranská Lomnica – autobusová stanica, za bufetom Veronika. Nainštalovala sa nová zdrqavotechnika, vykurovanie a odvetrávanie.
- b/ Starý Smokovec – prízemná budova pri schodišti od parkoviska k Dexii. Elektroinštalácia, zdravotníka, vykurovanie a odvetrávanie.
5. Oprava hracej plochy a dovybavenie ihriska
- a/ Tatranská Lomnica – spojením dvoch ihrísk pri škole sa ihrisko zväčšilo. Previedla sa nová konštrukcia podkladových a povrchových vrstiev, na hraciu plochu sa položil umelý trávnik, opravili lavičky a postavil nový prístrešok.

Ihrisko sa sa dovybavilo na letné viacúčelové využitie. Podobne novú konštrukciu podkladových a povrchových vrstiev ako aj novú hraciu plochu z umelého trávnik dostalo futbalové ihrisko. Ďalej bolo dovybavené súpravou pre tenis a brámkami na hádzanú, na zimné obdobie prenosnými montovateľnými mantinelmi a hokejovými brámkami.

b/ Dolný Smokovec – zrekonštruovala sa jestvujúca asfaltová plocha ihriska, položil umelý trávnik s označením pre tenis, hádzanú, basketbal a volejbal. Pre časť ihriska sa uvažuje so zimným využitím /montovateľné prenosné mantinely pre ľadovú plochu/. Okrem toho sa aj ihrisko oplotilo.

c/ Nový Smokovec – na jestvujúcu asfaltovú plochu sa položil umelý trávnik, okolo ihriska sa uložili betónové obrubníky a postavil drevený prístrešok. Ihrisko sa dovybuduje súpravami pre letné využitie /tenis a volejbal/, pre zimné obdobie sa uvažuje s použitím existujúcich mantinelov s hokejovými brámkami.

6. Rekonštrukcia hudobného altánku v centrálnom parku Tatranskej Lomnice – spočívala v asanovaní drevenej časti altánku a postavení novej, drevenej skeletovej konštrukcie s dreveným krovom, zastrešeným dreveným šindľom. Okrem toho sa vymenila drevená javisková podlaha.
7. Vybudovanie lezeckej steny v objekte starej kotelne v Tatranskej Lomnici – v zrekonštruovanom objekte vznikli tri lezecké steny, pre dospelým, deti a jedna posilňovacia. Lezecká stena sa vybuďovala aj na detskom ihrisku v Tatranskej Lomnici.

Zdroj: www.vysoketatry.sk/velky-projekt, uverejnené 13.1. 2012

5.2 Projekt obnovy Tatier

Obrovské investície do Tatier (rekonštrukcia Grandhotelov, výstavba apartmánov, budovanie lyžiarskych stredísk) v posledných rokoch prináša spoločnosť TATRY MOUNTAIN RESORTS, a. s. Podľa predsedu predstavenstva spoločnosti TMR Bohuša Hlavatého, jej strategickým cieľom je prevádzkovať najvýznamnejšie horské lyžiarske strediská, hotely a realizovať developerské a realitné projekty vo Vysokých a Nízkych Tatrách. Spoločná prevádzka vytvorí synergický účinok, lepšiu efektívnosť a základ pre cieľené investovanie. Zámerom spoločnosti je osloviť domácich aj zahraničných investorov.

Medzi akcionárov TMR patria J&T banka a spoločnosti blízke J&T ako Poštová banka, PPF, Perspektíva a súkromné osoby z okolia vlastníkov a klientov J&T. Spoločnosť TMR je najväčším subjektom v oblasti cestovného ruchu na Slovensku, ktorá vlastní a prevádzkuje atraktívne lyžiarske strediská a hotely v oblasti Nízkych a Vysokých Tatier. Do konca roku 2011 spoločnosť TMR preinvestovala do týchto stredísk vyše 100 mil eur a ďalších 56 mil. eur má prispieť k zvýšeniu štandardu a návštevnosti našich hôr v najbližších rokoch. .

Podľa Bohuša Hlavatého, predsedu predstavenstva TMR, Tatry sú destináciou s veľkými možnosťami a rezervami. Hoci sú na Slovensku jednou z kľúčových destinácií CR a mohli by sa stať aj dovolenkovou destináciou medzinárodného významu, doteraz sa tak nestalo, lebo zaspali vývoj. Spoločnosť chce túto situáciu cez svoje investície zmeniť. Budovanie infraštruktúry, apartmánov, stavba lanoviek, zasnežovanie zjazdoviek, zlepšovanie služieb v hoteloch – to je len niekoľko oblastí, do ktorých spoločnosť TMR už naliata desiatky miliónov eur. A stále je to nie je ani tretina toho, čo vo Vysokých i Nízkych Tatrách plánuje urobiť. Veľké peniaze treba ešte vložiť do infraštruktúry, pretože tá podmieňuje rozvoj ďalších oblastí.

Prírodná katastrofa z roku 2004 odhalila aj iný nedostatok – nekvalitnú výstavbu. V minulosti sa hovorilo, že v lese to nikto nevidí. No keď spadla opona, schátralé a zanedbané budovy zostali, takže vystal problém, čo ďalej. Rázne riešenie, urobiť novú citlivú zástavbu zničeného územia podľa návrhu TMR, nový územný plán mesta Vysoké Tatry však nerieši.

Zdroj: www.tmr.sk

5.3 Plánované investície

Podľa návrhu koncepcie dopravnej sústavy, bude železničná doprava naďalej vytvárať hlavný nosný systém vnútornej hromadnej prepravy osôb. Ako doplnok k nej bude prevádzkovaná autobusová doprava, pravidelná i nepravidelná. Železničná i autobusová doprava budú vytvárať integrovaný dopravný systém, preprava osôb bude zabezpečovaná prostredníctvom organizátora tatranskej integrovanej dopravy.

Predpokladajú sa nasledovné investície, úpravy a zmeny :

a/ TEŽ

Súčasné stavebno-technické parametre tratí TEŽ neumožňujú dosahovať vyššie traťové rýchlosti ako 40 až 50 km/hod., ich súčasná rýchlosť sa pohybuje v rozmedzí 17 – 27 km/hod.

Vychádzajúc z prognózy množstva prepravovaných osôb železničnou dopravou, nebude potrebné zdvojkolaženie tratí TEŽ, ani ich predĺženie do nových lokalít.

V stavebno-technickej oblasti sa zvýšenie kapacity a atraktívnosti očakáva od :

- zvýšenia cestovnej rýchlosti odstránením úsekov s nízkou dovolenou traťovou rýchlosťou /nové súpravy sú konštruované na rýchlosť 80km/hod./
- koľajových úprav existujúcich železničných staníc /obnovenie výhybne Štôla a výstavba výhybní Tatranské Zruby, Nová Polianka a Tatranská Lesná/
- úpravy traťových koľají zaústujúcich do železničnej stanice Starý Smokovec zo smeru od Popradu a v Dolnom Smokovci
- zrekonštruovaných železničných priestorov
- peronizácie a stavebných úprav nástupných/výstupných plôch železničných staníc

b/ Autobusová doprava

V autobusovej doprave sa predpokladá :

- Prevádzkovanie zdrojovej a cieľovej dopravy bez obmedzovania IAD. Klientela hostí, ktorá je ubytovaná vo Vysokých Tatrách prichádza na pobyt takmer výhradne osobnými automobilmi. Možnosti zásadne zmeniť zastúpenie IAD v zdrojovej a cieľovej doprave sú minimálne. V dnešných i výhľadových súvislostiach by tlak, prípadne legislatívne opatrenia obmedzujúce príchod a odchod klientely z/do Vysokých Tatier osobnými automobilmi znamenal veľký pokles návštevnosti.
- Prevádzkovanie cestnej dopravy na ceste II/537 s vylúčením tranzitnej dopravy.
- Stavbu preložky cesty II/537 v Smokovciach a preložku cesty II/540 v Tatranskej Lomnici.

V Novom a Starom Smokovci je navrhovaná zásadná zmena dopravnej obsluhy, vyžadujúca si zmenu trasovania cesty II/537. Preložka povedie južným okrajom zastavaného územia, okrajom sa dotkne i príľahlého územia Horného a Dolného

Smokovca. Vede k tomu snaha minimalizovať pohyb automobilov v mestskej časti Starého a Nového Smokovca a vytvorenie pešej zóny.

Aj v Tatranskej Lomnici sa navrhujú zmeny komunikačného systému cestnej automobilovej dopravy, ktorých dôvodom sú nové horské dopravné zariadenia vo východnej časti Lomnice /stredisko zjazdového lyžovania/ a výstavba apartmánových domov v lokalite Eurocampu.

V rámci koncepcie rozvoja je dôležité rozlišovať vykonávanie ciest na vonkajšiu (zdrojovú a cieľovú) dopravu a vnútornú. Cestná sieť bude i naďalej tvoriť najzaťaženejší komunikačný systém, slúžiaci na prístup do a z Vysokých Tatier. Vo vnútornej doprave sa to môže meniť, ale v každom prípade sa vylučuje tranzitná doprava na ceste II/537.

Zdroj: www.imhd.sk, doprava vo Vysokých Tatrách

c/ Parkovanie

Vo Vysokých Tatrách sú tri autobusové stanice, na Štrbskom Plese, v Starom Smokovci a v Tatranskej Lomnici. Na nich majú zastávky všetky diaľkové aj prímestské autobusy. Stanice sú situované v blízkosti železničných staníc, čím je zabezpečená dobrá priestorová návaznosť autobusových spojov s TEŽ. S presunom autobusovej stanice v Tatranskej Lomnici do inej lokality sa neuvažuje. Na tejto stanici je však potrebné preskúmať možnosti účelnejšieho usporiadania dopravných pohybov autobusov, prípadne realizovať usmernenie dopravnej prevádzky stanice, spojené s nevyhnutnými stavebnými úpravami.

V Starom Smokovci sa pripravuje realizácia multifunkčného objektu Tatracentrum, ktorého súčasťou bude aj verejné parkovisko a nová autobusová stanica, so stojiskami pre 15 autobusov. Jej poloha sa zmení len minimálne, priblíži sa k existujúcej železničnej stanici, takže spolu s ňou budú priamo napojené na systém hlavných peších komunikácií mesta Vysoké Tatry.

S novou autobusovou stanicou sa počíta aj na Štrbskom Plese. .

Počet verejných parkovísk do roku 2020 sa má zvýšiť na 2 400.

Zdroj: Územný plán mesta Vysoké Tatry

6.HODNOTENIE CR VYSOKÝCH TATIER

Mesto Vysoké Tatry má spolu so Štrbským Plesom cca 4 300 stálych obyvateľov, ich počet sa za posledné roky nezvýšil, naopak klesá. Cieľom prijatého Územného plánu mesta Vysoké Tatry bolo skvalitniť životné podmienky stálych obyvateľov a zároveň prilákať návštevníkov, klientov CR, ktorí sú zdrojom hlavných finančných príjmov. Úlohy a ciele Územného plánu sa naplňajú. Postavili sa nové apartmány, zrekonštruovali grandhotely a vybudovalo stredisko zjazdového lyžovania v Tatranskej Lomnici. Rozširujú sa a budujú nové zjazdovky i v Starom Smokovci a na Štrbskom Plese, skvalitňujú služby. To všetko sa odzrkadľuje na počte návštevníkov, napr. starosta Štrby tvrdí, že návštevnosť Štrbského Plesa za posledné dva roky vzrástla o 15%.

Zdroj: Územný plán mesta Vysoké Tatry

6.1.Hodnotenie MH SR

V rámci projektu Regionalizácie cestovného ruchu SR spracovaného Ministerstvom hospodárstva je potenciál regiónu Vysoké Tatry hodnotený nasledovne .

Dosiahnutý potenciál CR podľa aktivít

Aktivita Tatranská oblasť	Potenciál			
	Vysoký	Dobry	Priemerný	Základný
Pobyt/rekreácia pri vode				*
Vodné športy			*	
Pobyt/rekr. Pri termálnej vode		*		
Pobyt v lesnom/prírodnom prostr.	*			
Pešia turistika	*			
Cykloturistika	*			
Zjazdové lyžovanie/snowbording	*			

Bežecké lyžovanie	*			
Lyžiarska turistika/skialpinizmus	*			
Pobyt na vidieku		*		
Pobyt/rekr. v kúpeľoch	*			
Poznávanie kultúrneho dedičstva		*		
Návšteva múzeí a galérií		*		
Návšteva podujatí			*	
Účasť na kongresoch a konferenc.		*		
Iné športové aktivity			*	
Obchodný turizmus			*	
Spolu	7	5	4	1

Horolezectvo	*			
Návšteva jaskýň a speleológia	*			
Vodná turistika/vodáctvo	*			
Paragliding	*			
Poznávanie miestnych tradícií	*			
Spolu	5			

Dosiahnutý potenciál vo vybavenosti

Vybavenosť Tatranská oblasť	Potenciál			
	Vysoký	Dobry	Priemerný	Základný
Prechodné ubytovanie	*			
Turistické informačné kancelárie	*			
Spolu	2			

Zdroj :územný plán mesta Vysoké Tatry

6.2 Hodnotenie podnikateľmi

Plusy:

1. Top destinácia cestovného ruchu. Také prítiažlivé veľhory s výnimkou Álp nie sú v dosahu 1 000 km. Sú určené hlavne pre poľských, českých a ukrajinských klientov.
2. Celoročná destinácia, ktorá svoju prítiažlivosť ne stráca ani v lete.
3. Prítomnosť letiska v Poprade, kde môžu pristávať štandardne veľké lietadlá. Z letiska je to na svahy Vysokých Tatier 20 minút, do Nízkyh Tatier 45 minút.

Mínusy:

1. Oneskorený vývoj a zanedbanie existujúceho stavu.
2. Nedostatočne vybudovaná infraštruktúra.
3. Slabá podpora štátnej správy.

6.3 Hodnotenie návštevníkmi

Plusy:

1. Krásne prírodné scenérie. Množstvo prírodných atraktivít.
2. Strediská zjazdového lyžovania s dostatočným počtom zjazdoviek a osobných dopravných zariadení /Tatranská Lomnica, Štrbské Pleso/. Upravené trate pre bežkové lyžovanie, cyklotrasy, vybudované i ďalšie zariadenia pre letné a zimné športové aktivity. Lepšie podmienky na zjazdové lyžovanie na Slovensku sú už len v Jasnej, v Nízkyh Tatráh - jediné stredisko /dĺžka a počet zjazdoviek, infraštruktúra/ mimo Álp, kde sa dá lyžovať v dostatočnom rozsahu a nestojí sa v radoch.
3. Aquapark v Poprade.
4. Postupne sa zlepšujúce služby, dostatok ubytovacích zariadení všetkých kategórií.
5. Fungujúca doprava TEŽ (s istými nedostatkami). Oblastná organizácia CR regiónu Vysoké Tatry sľubuje v sezóne 2012/13 zabezpečenie a financovanie štyroch skibusov, ktoré budú premávať do lyžiarskych stredísk. Zimné parkovanie zadarmo.

Zdroj: <http://www.asb.sk/architektura/stavby-a-budovy/hotely-a-nakupne-centra/tatry-su-destinaciou-s-velkymi-moznostami-i-rezervami-3774.html>

Mínusy:

Električky premávajú relatívne presne, no pri väčšom počte cestujúcich vznikajú aj niekoľkokominútové zdržania. Keďže trať je medzi stanicami jednokolačná, električky v

staniciach čakávajú na príchod vozidla z opačného smeru (ak je nejaké na trati) - v prípade, že mešká jedna električka, bude mať meškanie aj električka idúca v druhom smere. Občas sa stane (pri údržbe tratí, alebo v zime pri zasypaní trate snehom, alebo popadaní stromov na trať), že električky v niektorých úsekoch nepremávajú. V týchto prípadoch je zabezpečená náhradná autobusová doprava. Zatiaľ najdlhšie prerušenie premávky kvôli poškodeniu trate nastalo v novembri 2004, kedy Tatry zasiahla veterná smršť, ktorá zničila veľkú časť lesa a zmenila Tatry na nepoznanie. Vo vozidlách v priestore pre cestujúcich je možné prepravovať aj rozmernejšie veci ako lyže, sánky či bicykle. V nových električkách je však miesta na odkladanie batožín menej ako v starších, čo pociťujú hlavne cestujúci sediaci v nízkopodlažnej časti. Tu sa dá odložiť batožina len na kolená, alebo na podlahu, chýba totiž úložný priestor nad sedadlami. V dovolenkových sezónach sa často stáva, že električky jazdia preplnené.

Zdroj: <http://imhd.zoznam.sk/tatry/doc/sk/10017/Doprava-vo-Vysokych-Tatrach.html>

6.4 Závažné nedostatky parkovísk

Územný plán mesta Vysoké Tatry síce rieši problém s nedostatkom parkovacích miest a verejných parkovísk, nie však ich prevádzku a vybavenie. To necháva na majiteľoch, resp. prevádzkovateľoch. To, čo súčasným, jestvujúcim parkoviskám chýba (až na niektoré výnimky), je absencia základných služieb, čistota a verejné hygienické zariadenia. V takomto zlom svetle sa javí hlavne parkovisko na Bielej vode. Biela voda (autobusová zastávka) je najviac používané, teda frekventované východzie miesto na túry do doliny Kežmarskej Bielej vody a ďalej k Chate pri Zelenom plese. Vyše 7 km dlhú, ale menej náročnú túru v sezóne a počas víkendových dní absolvuje množstvo návštevníkov. Kapacita parkoviska (25 miest) by postačovala, väčšina turistov od Zeleného plesa pokračuje ďalej (alebo opačne), ale služby sú minimálne, vlastne žiadne. Okrem strážcu, ktorý vyberá poplatok za parkovanie 5,6 euro/deň a požičiava obyčajné drevené palice, peší turista či cykloturista a v zime bežkár na lyžiach nenajde na parkovisku nič (najbližšie občerstvenie 6 km od parkoviska). Ešte väčším nedostatkom je absencia akéhokoľvek hygienického zariadenia a podľa toho vyzerá aj okolie. Nie nadarmo sa o Tatrách ironicky hovorí, že majú sneh aj v lete, bohužiaľ papierový.

Návrh riešenia:

1. Keďže reštaurácia, či obchod by neboli zrejme dostatočne vyťažené, navrhujem zriadiť aspoň stánok so základným občerstvením. Je zarážajúce, že turista, ktorý tu neraz musí čakať hodinu aj dve na autobus, nemá možnosť zakúpiť si ani len vodu. Samozrejme, vhodný by bol aj nejaký propagačný materiál /najbližšie doliny, Chata pri Zelemom plese a pod./. Len turistická mapa umiestnená pri vchode do Doliny Kežmarskej Bielej vody nestačí. Turisti by uvítali aj umiestnenie väčšieho počtu lavičiek na autobusovej zástavke.
2. Azda najväčším nedostatkom je absencia verejného hygienického zariadenia. Práve na parkovisku Biela voda chýba o to viac, že parkovisko sa nachádza v nezastavanom priestore. Postačilo by i suché WC, ktoré sú samozrejmosťou každého odpočívadla popri diaľniciach v zahraničí (Rakúsko, Nemecko, Taliansko). Odzrkadlilo by sa to na blízkom okolí, ktoré v súčasnosti čistotou nevyčníka.
3. Čo sa týka financií, až také náročné na rozpočet by to nebolo. Mohlo by sa zapojiť mesto Vysoké Tatry, alebo osloviť podnikateľov, ktorí v neďalekej Tatranskej Lomnici preinvestovali milióny (stredisko zjazdového lyžovania, nové parkovisko).

Pre podnikateľov by to bola dobrá reklama, ale čo je dôležitejšie, aj táto malá časť Vysokých Tatier by bola pre návštevníkov krajšia (dnes okolie parkoviska skôr odrádza).

4. Čistotou nevyčníka ani parkovisko na Štrbskom Plese, na druhej strane milo prekvapí parkovisko v Starom Smokovci pri autobusovej stanici. Čisté, udržiavané, s obsluhou (cena rovnaká ako na Bielej vode) a hlavne fungujúce hygienické zariadenia, dokonca bez poplatku.

4. Chýba spevnený a označený chodník k údolnej stanici kabínkovej lanovky Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso. Nahrádza ho len spleť vyšliapaných chodníkov v zeleni.

5. Autobusová doprava na úseku Tatranská Lomnica – Ždiar – Lysá Poľana. Hustota spojov cez víkend a v dňoch pracovného pokoja (cez sviatky) nepostačuje zvýšenému počtu návštevníkov Vysokých Tatier. V týchto dňoch by sa mal minimálne zachovať taký počet spojov, aký premáva v pracovných dňoch.

6. Vysoké ceny – najpravdepodobnejšia príčina úbytku návštevníkov Vysokých Tatier. Poskytovatelia služieb si neuvedomujú, že klient príde do Tatier len vtedy, ak bude

spokojný. Keď za porovnateľnú cenu dostane v rakúskych či talianskych Alpách služby na vyššej úrovni, pôjde tam.

7. Cena dopravy – neúmerne vysoká, hlavne na lanovkách. Kým napr. pred rokom 1980 cestovné v lanovke na Hrebienok oboma smermi stálo 3,40 Kčs, pred 10-timi rokmi 90 Kčs, dnes už táto službu predstavuje 7 eur. Pritom sa, okrem výmeny vozňov, nič nezmenilo. O komforte cestovania v preplnenom vozni, kde počet cestujúcich ďaleko prevyšuje jeho kapacitu, sa hovoriť nedá.

8. Nedostatočne upravené turistické chodníky. Uzatvorenie niektorých turistických trás (celé Belianske Tatry) je dnes už nedôvodné.

9. Čo veľmi brzdí návštevnosť Tatier, je stále oddiaľovanie dobudovania diaľnice D1 (úloha vlády SR).

Zdroj: moje postrehy a návrhy

6.5 Hodnotenie starostom obce Štrba

Na otázku, čo najviac komplikuje situáciu v Tatrách odpovedal: *„Jednoznačne legislatíva, najmä v životnom prostredí. Viackrát sme si kládli otázku, či je vôbec šťastím žiť v národnom parku. Roky odkladaná zonácia Tatier je pre nás obrovským bemenom. V priebehu šiestich rokov sa vymenilo šesť ministrov životného prostredia a vždy sa proces začína akoby odznovu. Pritom je uznesenie vlády SR, dokedy mala byť zonácia schválená. Tu nejde o záujmy developerov. Je chyba, keď sa to vníma len takto zjednodušene. Návštevníci sa pýtajú, čo urobíme o rok? my by sme aj, ale.....Napríklad chceli by sme rozšíriť zjazdovky, je tu však stará legislatíva, nová tak skoro asi nebude. Aj napriek tomu sme radi, že sme v národnom parku, veď ľudia sem chodia kvôli krásnej prírode. Potrebujeme ale nové a jasné pravidlá, ktoré budú ústretové k rozvoju cestovného ruchu. Je to aj v záujme ochrany prírody, cestovného ruchu a športu, ale aj rozvoja územia pre našich obyvateľov. Pozitívne hodnotíme činnosť našej Oblastnej organizácie cestovného ruchu Vysoké Tatry, ktorú sme vytvorili pred rokom. Tri samosprávy – mestá Vysoké Tatry, Poprad a obec Štrba spolu s tromi podnikateľskými subjektmi – TMR, a.s., Aquacity Poprad a Združenie CR Vysoké Tatry už po roku činnosti môžu povedať, že to bol krok správnym smerom. Zjednocujeme svoje sily, aby sme boli viac efektívni a musím konštatovať, že sa nám to darí.“*

Zdroj: časopis cestovateľ, 11/2012, článok Od Štrby po Štrbské Pleso

ZÁVER

Krása prírody, prírodné hodnoty, impozantnosť územia (veľká členitosť), podmienky na vysokohorskú turistiku, horolezectvo, lyžovanie, skialpinizmus, liečebné aktivity – to všetko vytvára vo Vysokých Tatrách jedinečné podmienky pre rozvoj cestovného ruchu. Ak načrieme hlbšie do minulosti zistíme, že za počiatok vysokohorskej turistiky možno považovať rok 1565, kedy sa osvietená kňažná Beáta Lasková z Kežmarského hradu vybrala do doliny Bielej vody. Tento aristokratický počin potom dlho nikto nezopakoval, ak nepočítame niekoľko bádateľov v nasledujúcich storočiach.

Tatry, až do polovice 19. storočia nepoznali iný ako hospodársky cieľ využitia svojho nad európskeho potenciálu. Cestovný ruch prišiel do našich veľhôr až s výstavbou a spojzdením Košicko-Bohumínskej železnice v roku 1871. Potom už počet pravidelných návštevníkov tatranských kúpeľov a horských turistov každoročne rástol.

Po železničnom spojení Tatier so svetom, prichádza budovanie dopravy v Tatrách - Tatranské elektrické železnice v rokoch 1906 – 1912 (Poprad – Starý Smokovec – Štrbské Pleso a Starý Smokovec – Tatranská Lomnica), prvé autobusové spoje v roku 1912, parná ozubnicová železnica zo Štrby na Štrbské Pleso 1896 -1932, pozemná lanovka zo Starého Smokovca na Hrebienok v roku 1906 a neskôr aj lanovky z Tatranskej Lomnice na Skalnaté Pleso a zo Skalnatého Plesa na Lomnický štít.

V diplomovej práci je ukázané, ako vybudovanie týchto dopravných zariadení podstatne ovplyvnilo cestovný ruch. Návštevník sa dostal bližšie na vysokohorské chodníky, k tatranským chatám, lyžiarskym svahom i prírodným atraktivitám (plesá, vodopády, tatranské končiare) – teda k tomu, prečo Vysoké Tatry navštívil.

Aglomerácia mesta Vysoké Tatry + Štrbské Pleso je v súčasnosti typickou rekreačnou oblasťou, v ktorej je dopyt po doprave veľmi nerovnomerne rozložený, jednak počas roka a tiež počas dňa v turistickej sezóne. Najvyšší dopyt po preprave je cez letnú turistickú sezónu. Okrem návštevníkov vo Vysokých Tatrách trvalo býva cca 4 300 obyvateľov, z ktorých veľká časť pracuje v službách v regióne Vysoké Tatry, dokonca sem za prácou dochádzajú obyvatelia z okrajových častí regiónu. To všetko

kladie na prepravu osôb mimoriadne nároky. Tie sa ešte zvýšia, ak sa naplní predpokladaný počet návštevníkov do roku 2020 na cca 30 000/ deň.

Podľa koncepcie rozvoja dopravnej sústavy sa do roku 2020 majú na riešenie tejto situácie zrealizovať nasledovné úlohy :

- Prevádzkovanie inteligentných dopravných systémov dynamickej a statickej automobilovej dopravy i riadiaceho systému integrovanej prepravy osôb.
- Prevádzkovanie zdrojovej a cieľovej dopravy bez obmedzovania podielu IAD.
- Prevádzkovanie režimu dopravnej obsluhy územia preferujúceho hromadnú prepravu osôb v rámci vnútornej dopravy medzi jednotlivými časťami Vysokých Tatier.
- Prevádzkovanie preferovaného režimu pešej dopravy v rámci centier Nového/Starého Smokovca a Tatranskej Lomnice.
- Prevádzkovanie cyklistickej dopravy ako súčasť športových aktivít.
- Prevádzkovanie cestnej dopravy na ceste II/537 s vylúčením tranzitnej dopravy.
- Stavbu preložky cesty II/537 v Smokovciach a preložku cesty II/540 v Tatranskej Lomnici.
- Stavbu hlavných a peších cyklistických komunikácií.
- Stavebné úpravy zlepšujúce dopravné parametre tratí TEŽ.

Cestovná rýchlosť na TEŽ, ktoré zabezpečujú prepravu najväčšieho počtu osôb, je v súčasnosti 17 – 27 km/hod, na ozubnicovej železnici 18 – 21 km/hod. Najdôležitejším ukazovateľom kvality prepravy vo Vysokých Tatrách však nie je len rýchlosť, ale aj cestovné pohodlie, spoľahlivosť, dostatočná ponuka spojov s dostatočnou kapacitou, dobré možnosti zakúpenia cestovného lístka, možnosť prepravy batožiny, lyžiarskych vecí a pod. Služby ponúkané cestujúcemu v priebehu cestovania, úroveň hygieny a čistoty v dopravných prostriedkoch i statických zariadeniach pre cestujúcich patria všeobecne k najslabším článkom cestovného pohodlia.

Zvýšenie cestovnej rýchlosti TEŽ je navrhnuté v Územného plánu mesta Vysoké Tatry, ale riešenie vyššej úrovne hygieny a čistoty je ponechané na prevádzkovateľoch dopravy. V mojej práci, na príklade parkoviska Biela voda predstavujem najjednoduchšie riešenie zvýšenia úrovne poskytovania základných služieb, ale aj úrovne čistoty a hygieny nielen samotného parkoviska, ale i jeho okolia. Tiež by bolo

treba doriešiť pohodlie pri cestovaní podzemnou lanovku. Počas sezóny je kapacita vozňa ďaleko prekročená, v oboch smeroch. Vozne lanovky boli nedávno vymenené a nová rekonštrukcia sa neplánuje, to znamená že riešenie tak skoro nepríde.

Ďalším kritériom kvality je plošná a časová hustota spojov. Vysoké Tatry, obsluhované TEŽ a ozubnicovou železnicou sa rozkladajú na ploche cca 431 km² a nachádza sa tu 23 zastávok. Z hľadiska plošnej obsluhy územia je tento dopravný systém vyhovujúci. Čo sa týka hustoty spojov, podľa osobnej skúsenosti je nedostatočný v úseku Tatranská Lomnica – Ždiar – Lysá Poľana, ktorý je obsluhovaný len autobusovými spojmi. Nedostatočný počet autobusov premáva hlavne počas voľných pracovných dní, teda v čase najväčšieho náporu turistov. I tu je riešenie jednoduché – ponechať nemenný počet spojov po celý týždeň, aspoň počas letnej sezóny.

Podnikatelia v cestovnom ruchu na Slovensku si neraz povzdychnú : „ Keby som bol automobilkou...“ Kým automobilka v Žiline dostala podporu na jedno pracovné miesto vo výške 63 000 eur, slovenský turizmus pochováva neslávne prvenstvo v rebríčku výšky DPH, pri porovnaní so všetkými konkurenčnými turistickými destináciami. Ak chcú podnikatelia v cestovnom ruchu u nás uspieť, musia hľadať rôzne cesty zatriktívnenia prostredia a služieb. Vo Vysokých Tatrách sa za týmto účelom spojili tri samosprávy – mesto Vysoké Tatry, mesto Poprad a obec Štrba a tri podnikateľské subjekty – TMR a.s., Aquacity Poprad a Združenie cestovného ruchu Vysoké Tatry. Zjednotili svoje sily, aby boli efektívnejší a podľa M. Sýkoru, starostu Štrby to bol krok správnym smerom.

Napriek týmto snahám, kým bude pobyt vo Vysokých Tatrách drahší ako v okolitých destináciách zimných športov (Rakúsko, Švajčiarsko, Taliansko), návštevníkov bude ubúdať. Na vysokých cenách sa podieľajú nedostatočné služby ale aj doprava – TEŽ a lanové dráhy. Za posledné roky sa cestovné niekoľkonásobne zdvihlo. Táto cena by sa mala odraziť na úrovni cestovania, ale aj na nevyhovujúcej úrovni parkovísk, ktoré sú súčasťou infraštruktúry cestnej dopravy.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

1. Adamec Vladimír, Roubal Radek, Vysoké Tatry turistický sprievodca, tretie novelizované vydanie, Bratislava, vyd. Šport, 1977, tlačiarne SNP n.p., závod Neografia, Martin
2. časopis cestovateľ, 11/2012, článok Od Štrby po Štrbské Pleso
3. Gúčik Marian, Cestovný ruch politika a ekonómia, prvé vydanie, Banská Bystrica, DALI-BB, s.r.o, 2011, ISBN 978-80-89090-98-3
4. Hlatká Jitka, Technika cestovního ruchu, prvé vydanie, Praha 7, U Pruhonu 22, Grada Publishing, spol. s.r.o.,1997, ISBN
5. Kolektív autorov, Služby a cestovný ruch, Bratislava, vydavateľská, filmová a reklamná agentúra, 2001, ISBN 80-88848-78-4
6. Palatková Monika, Zichová Jitka, Ekonomika turizmu, prvé vydanie, Praha 7, U Pruhonu 22, Grada Publishing, a.s., 2011, ISBN 978-80-247-3748-5
7. Slovenské národné noviny, ročník 27, 45/2012, 10. November 2012, článok Z horského raja spomienok človeka vyhnať nemožno
8. Vysoké Tatry, Edícia turistických máp, textová časť, tretie vydanie, vydala VKÚ a.s., Harmanec, 2002

ZOZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJOV

1. www.vysoketatry.sk/download_file_f.php?id=81288 PHSR (Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja) mesta Vysoké Tatry, mestské zastupiteľstvo december 2005
2. www.vysoketatry.sk/download_file_f.php?id=88180 Územný plán mesta Vysoké Tatry schválený a zverejnený v roku 2010 (do ktorého je zapracovaná Štúdia udržateľného rozvoja Vysoké Tatry 2005, vypracovaná po kalamite v roku 2004)
3. <http://www.tatrypreludi.sk/cms/index.php?id=projekt> projekt Tatry pre ľudí (integrovateľný akčný plán rozvoja regiónu Vysoké Tatry) - toto heslo najdeme aj na tabuli pri vchode na mestský úrad v Starom Smokovci.
4. http://www.vysoketatry.sk/?id_menu=17867 Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry CR mesta Vysoké Tatry
5. <http://portal.statistics.sk/showdoc>
6. http://web.vucke.sk/files/dokumenty/pub/regionalny_rozvoj/phsr/phsr_kapitola_13_1_5.pdf
7. www.infoweby.sk/cestovanie/cestovny-ruch/124-formy
8. http://web.vucke.sk/files/dokumenty/pub/regionalny_rozvoj/phsr/phsr_kapitola_13_1_5.pdf
9. http://www.euroregion-vdi.sk/manazer/images/prednasky/14.Zaklady_cestovneho_ruchu.pdf
10. <http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2010/1/filova.pdf>, elektronický časopis, stiahnuté 12. 10. 2012
11. http://of.euba.sk/zbornik2011/ZBORNIK%20VEDECKYCH%20STATI%202011-PDF/KSCR/TREFIL_P._KSCR.pdf
12. www.sacr.sk (odborna verejnosť/domáci CR, 9. Máj 2007)
13. www.euroregionvdi.sk/manazer/images/prednasky/14.Zaklady_cestovneho_ruch_u.pdf
14. www.euroregion-tatry.sk
15. www.tatrvia.sk/download/tatrypreludi.pdf
16. http://www.tasrr.sk/includes/files/Program-udrzatelneho-rozvoja_VT.pdf

17. <http://www.vysoketatry.sk/profil-mesta.phtml?id3=14919>
18. www.vt.sk, tatranská lomnica, o stredisku zima
19. www.privat-tatry.com/sk/doprava-tatry
20. <http://imhd.zoznam.sk/tatry/doc/sk/10017/Doprava-vo-Vysokych-Tatrach.html>
21. http://www.tatryinfo.sk/?id_menu=15077
22. <http://www.vysoketatry.sk/cr-a-rp.phtml?id3=14764>
23. www.sacr.sk/sacr/novinky/tatrance-sa-zdruzili-v-oblastnej-organizacii-cestovneho-ruchu
24. <http://www.archinet.sk/archinfo/Clanok.asp?Kod=1231&Reklama=0>
25. www.vysoketatry.sk/velky projekt, uverejnené 13.1. 2012
26. www.tmr.sk
27. www.imhd.sk, doprava vo Vysokých Tatrách
28. <http://www.asb.sk/architektura/stavby-a-budovy/hotely-a-nakupne-centra/tatry-su-destinaciou-s-velkymi-moznostami-i-rezervami-3774.html>

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Meno autora: Lenka Balušiková

Odbor: management cestovného ruchu

Forma štúdia: kombinovaná

**Názov práce: Politika cestovného ruchu – budovanie a rekonštrukcia
infraštruktúry cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry**

Rok:2012/2013

Počet stran textu bez príloh:71

Počet titulů české a slovenskej literatúry a prameňov: 8

Počet internetových zdrojů:28

Vedoucí práce: Ing. Michal Vacenovský LL.M.