



Evropská unie
Evropský fond pro regionální rozvoj
Investice do vaší budoucnosti



ÚZEMNÍ STUDIE HORSKÝCH OBLASTÍ

Objednatel:



Pořizovatel:

Krajský úřad Karlovarského kraje
Odbor regionálního rozvoje

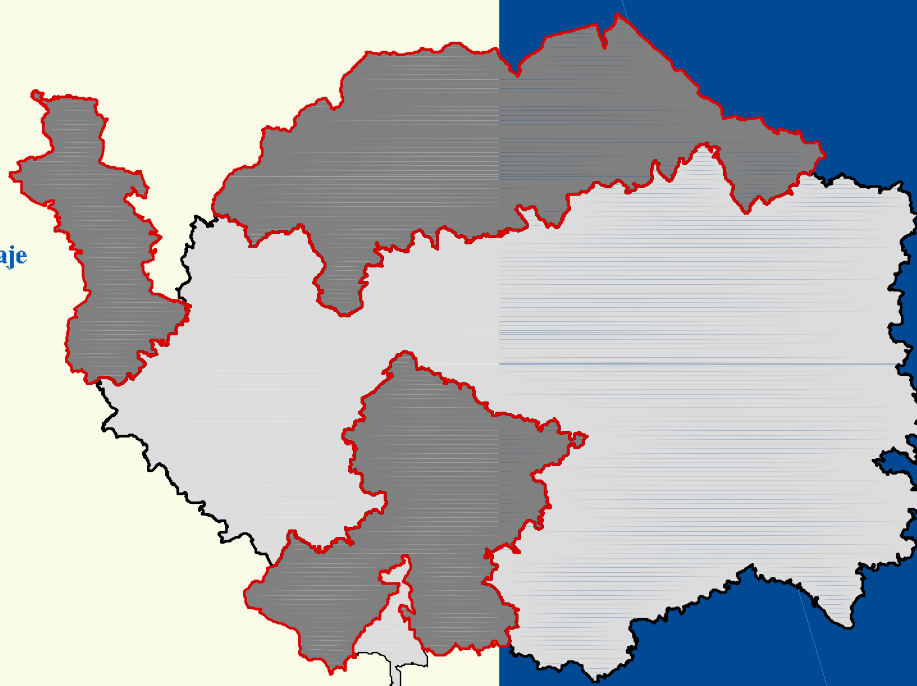
Zhotovitel:



Projektant: Ing. arch. Václav Zůna

ETAPA 5. ČISTOPIS ŘEŠENÍ

30.11.2012



Územní studie horských oblastí

Rozvoj hospodářských potenciálů v příhraničí

Čistopis řešení

A. Obecné zásady USHO

B. Specifické návrhy pro horské oblasti:

B.1. Krušné hory

B.1.1 Okolí Klínovce

B.1.2 Okolí Plešivce

B.1.3 Nové Hamry

B.1.4 Bublava Stříbrná

B.2. Ašsko

B.3. Český a Slavkovský les

C. Ověření systému CROSSDATA

D. Doklady – záznamy z jednání

E. Zkratky, vymezení pojmů, přílohy

V. Výkresová část

X. Stručný abstrakt

Datum: 30. 11. 2012

Objednatel a zadavatel:

KARLOVARSKÝ KRAJ
Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary

zastoupený:

Ing. arch. Jaromírem Musilem
vedoucím odboru regionálního rozvoje

Pořizovatel:

KRAJSKÝ ÚŘAD KARLOVARSKÉHO KRAJE
odbor regionálního rozvoje
Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary

Koordinace za pořizovatele:

Bc. Vlastimil Veselý	pověřený zastupováním ved. odd.
Ing. arch. Jaroslav Jelínek	územní plánování

Zhotovitel:

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Národní 984/15, 110 00 Praha 1

Projektový tým:

Ing. arch. Václav Zůna	odpovědný projektant, koordinace
Ing. arch. Zdeněk Kindl	odpovědný projektant, koordinace
Ing. arch. Milan Körner, CSc.	urbanismus, regionalista (AURS, spol. s r.o.)
Ing. arch. Blanka Almásyová	urbanismus (AURS, spol. s r.o.)
Ing. Lenka Pacalová	urbanismus (AURS, spol. s r.o.)
RNDr. Jiří Jedlička	demografie, geografie
Ing. Martin Daniel	doprava
Ing. Miroslav Kubový	krajina, životní prostředí
Ing. Ondřej Kokeš	ekonomika
Bc. Petr Hladík	GIS specialista

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI – A. Obecné zásady ÚSHO

A. Obecné zásady ÚSHO

0	ÚVOD:	6
1	Charakteristika řešeného území	9
1.1	Vymezení území – způsob vnímání území.....	9
1.1.1	Pozice Karlovarského kraje a jeho základní vazby v rámci ČR a zahraničí.....	10
1.1.2	Historie osídlení	11
1.1.3	Struktura a vazby osídlení území SRN a Karlovarského kraje.....	12
1.1.4	Dopravní vztahy a záměry v silniční síti.....	14
1.1.5	Vliv státních a krajských hranic.....	16
1.1.6	Ekonomický potenciál – regionální srovnání	17
1.2	Okruhy zájmu v řešeném území.....	19
1.2.1	Civilizační potenciál	19
1.2.1.1	Sídelní struktura.....	19
1.2.1.2	Charakteristika populačního vývoje.....	19
1.2.1.3	Dopravní infrastruktura	21
1.2.1.4	Ostatní veřejné vybavení.....	25
1.2.1.5	Ekonomická základna.....	26
1.2.1.6	Vybavenost pro cestovní ruch	27
1.2.1.7	Aktivity cestovního ruchu.....	28
1.2.2	Příroda a krajina.....	30
1.2.2.1	Krajinný ráz.....	31
1.2.2.2	CHKO	32
1.2.2.3	Lesy	32
1.2.2.4	Zemědělství	33
1.3	Vyhodnocení hlavních charakteristik horských oblastí	33
1.3.1	Rozhodující vazby a potenciály rozvoje KV kraje a horských oblastí.....	33
1.3.2	Hlavní problémy a možnosti rozvoje obecně pro všechny oblasti	35
1.3.2.1	Hlavní problémy.....	35
1.3.2.2	Nejdůležitější záměry, podněty a potenciály rozvoje.....	35
2	Koncepce rozvoje	36
2.1	Urbanistická koncepce.....	36
2.1.1	Oblasti osídlení	36
2.1.2	Osy osídlení	38
2.1.2.1	Osa republikového významu	38
2.1.2.2	Osy nadregionálního významu	38
2.1.2.3	Osy regionálního významu	38
2.1.3	Centra osídlení.....	38
2.1.3.1	vyšší centra:.....	39
2.1.3.2	střední centra:.....	39
2.1.3.3	nižší (základní) centra:	39
2.1.4	Rozvojové oblasti cestovního ruchu, kooperující střediska a nástupní místa	40
2.1.5	Začlenění a úloha horských oblastí v území kraje.....	42
2.1.6	Vztahy ekonomických, sociálních a ekologických hodnot	42

2.2	Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury	43
2.2.1	Obecné zásady a možnosti veřejné podpory.....	43
2.2.2	Dopravní infrastruktura	44
2.2.3	Přehled hraničních přechodů Karlovarského kraje	48
2.2.4	Technická infrastruktura.....	50
2.2.5	Občanské vybavení	50
2.2.6	Veřejná prostranství	52
2.3	Koncepce rozvoje cestovního ruchu.....	52
2.3.1	Cestovní ruch	53
2.3.2	Doporučení pro marketing cestovního ruchu.....	58
2.3.3	Maloobchod a služby	62
2.3.4	Ochrana a využití kulturního dědictví a památek.....	63
2.3.5	Vztah ochrany přírody a cestovního ruchu	66
2.3.6	Koordinace lesního hospodářství a myslivosti s využíváním rekreačních tras	68
2.3.7	Princip úplnosti a pestrosti nabídky, spádovosti a kooperace	69
2.3.8	Vybavenost a proporcionalita areálů sjezdového lyžování	71
3	Interakce, příklady a podněty pro stabilizaci a udržitelný rozvoj území.....	72
3.1	Interakce dokumentu s vybranými navazujícími strategickými dokumentacemi.....	72
3.1.1	Celostátní a krajské dokumenty.....	72
3.1.1.1	Politika územního rozvoje (PÚR) 2008	72
3.1.1.2	Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (ZÚR) 2010	73
3.1.1.3	Program rozvoje cestovního ruchu a lázeňství	75
3.1.1.4	Regionální operační program regionu soudržnosti severozápad.....	75
3.1.1.5	Program rozvoje Karlovarského kraje 2007 – 2013 (aktualizace 2010).....	76
3.1.1.6	Strategie rozvoje konkurenceschopnosti Karlovarského kraje (2006)	77
3.1.1.7	Koncepce rozvoje silniční sítě Karlovarského kraje – Mott MacDonald CZ.....	77
3.1.2	Územní plány obcí (obecně)	77
3.1.3	Příklady odpovídající koncepci USHO	78
3.1.4	Některé navrhované nebo potenciální záměry	79
3.2	Možnosti rozvoje obnovitelných zdrojů energie v horských oblastech.....	80
3.3	Podněty k aktualizaci ZÚR včetně stanovení priorit, resp. etapizace.....	81
3.4	Shrnutí	84
3.4.1	Základní cíle a postupy k jejich dosažení	84
3.4.2	Doporučení priorit.....	86
3.4.3	Zdůvodnění	87
4	Závěr	88

0 ÚVOD:

Dostává se Vám do ruky Územní studie horských oblastí, která vznikla pro potřeby:

- vymezení rámcové strategie rozvoje horských oblastí Karlovarského kraje;
- aktualizace Zásad územního rozvoje (ZÚR) Karlovarského kraje;
- návrhu řešení ploch rekreace nadmístního významu, vymezených v ZÚR;
- ověření přeshraničního systému výměny dat o území – CROSSDATA.

Horské oblasti jsou specifickou částí kraje, vyžadující po stránce územní a strategické koncepce zvláštní přístup. Jejich hospodářská, sociální a environmentální problematika je odlišná od ostatních částí kraje a liší se i mezi sebou vzájemně. Jejich udržitelný rozvoj, založený na potenciálu zejména v oblasti cestovního ruchu, je nutné řešit v interakci s ostatními částmi kraje (včetně tradičního „lázeňského trojúhelníku“) a s využitím a řešením bližších i vzdálenějších vazeb mimo území Karlovarského kraje, tj. na území sousedních krajů ČR, Saska a Bavorska.

Zásady územního rozvoje jsou územně plánovací dokumentací kraje, která vymezuje rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti. Dále navrhuje plochy a koridory pro stavby a záměry jako veřejně prospěšné stavby (opatření) a územní rezervy nadmístního významu. Určuje též podmínky a priority pro uskutečňování těchto záměrů. Ze stavebního zákona vyplývá povinnost pravidelné aktualizace ZÚR. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje, pořizuje územní studie určitých oblastí jako vhodný nástroj (územně plánovací podklad) pro aktualizaci ZÚR. Od územní studie horských oblastí se očekávají důležité impulsy pro aktualizaci ZÚR právě z důvodu významných celokrajských a přeshraničních vazeb.

Čtyři plochy rekreace nadmístního významu jsou vymezeny v rámci ZÚR ve vybraných rekreačních centrech krušnohorské horské oblasti. Územní studie v podrobnějším měřítku a s ohledem na celkovou navrženou koncepci zpřesňuje jejich vymezení, koordinuje a navrhuje požadavky do územních plánů dotčených obcí.

Systém CROSSDATA je přeshraniční projekt, který vytváří databázi jevů Informační systém pro územní plánování (ISÚP) v území, fungující přeshraničně. Formou spolupráce mezi českou a saskou stranou včetně "workshopů" vzniká platforma výměny dat – informací o území. Systém CROSSDATA má být uveden do provozu v lednu roku 2013 a má sloužit odborné i laické veřejnosti. Na vybraných datech z této územní studie bude systém CROSSDATA ověřován.

Územní studie mapuje jednotlivé strategické koncepce na celostátní, krajské a lokální úrovni. Třídí je podle významu a vymezuje se k nim. Navrhuje některé další strategie pro udržitelný rozvoj regionu.

Zpracování USHO proběhlo v souladu se zadáním v těchto postupných fázích:

- průzkumy a rozbor - analýza stávajícího stavu vzešlá především z lokálních zkušeností, ze statistických údajů, požadavků municipalit a soukromých subjektů;
- zpřesněné zadání – na základě průzkumů a rozborů bylo zadání zpřesněno a doplněno;
- návrh územní studie;
- ověření – projednání;
- čistopis územní studie.

Územní studie má textovou a grafickou podobu, která je členěna do tří základních částí. V první je komentován stav a rozvoj, který souvisí s celým územím, v druhém je problematika zúžena vždy na jednotlivé vymezené oblasti (Krušné hory, Ašsko, Český

a Slavkovský les) a v třetím dochází k ověření, formou interakce s veřejností (bude součástí čistopisu).

Studie uvádí přehledně jednotlivé komparativní výhody řešeného území, zejména v orientaci na přeshraniční turistiku. Velmi podrobně je ve studii řešena problematika cestní sítě, ať již pro potřeby automobilů, cyklistů, běžkařů, nebo pěších návštěvníků oblasti

Ze zpracované Studie horských oblastí je jasně patrná specifická řešení území, včetně jeho hlavního potenciálu, kterým je bezesporu poměrně nízká hustota osídlení spolu s kvalitní přírodní složkou prostředí, které umožňují její další rozvoj. Studie definuje směry rozvoje, jejich priority a mantinely, zejména z pohledu trvale udržitelného rozvoje a ekologické stability území.

V rámci zpracování studie bylo postupováno formou komunitního plánování, byly pořádány pravidelné „kulaté stoly, ke kterým byly zváni čelní představitelé obcí. V rámci kulatých stolů bylo diskutováno o možném rozvoji jednotlivých složek území. V rámci diskuse byl vždy vyhotoven zápis (viz část D), ze kterého zpracovatel vyšel při návrhu jednotlivých opatření.

Základním kritériem pro vymezení řešeného území horských oblastí ve fázi zadání byla nadmořská výška, tj. niveleta katastrálních území nad cca 500 m nad mořem. Z praktických a funkčních důvodů (správní a statistické celky) bylo ve zpřesněném zadání řešené území vymezeno územím vybraných obcí ve třech ucelených oblastech:

- oblast Krušné hory;
- oblast Ašsko;
- oblast Český a Slavkovský les.

Význam takto vymezeného „řešeného“ území však není možné přeceňovat, neboť řada vazeb a návrhových podnětů zasahuje do vnitřního (zbývající území Karlovarského kraje) a vnějšího (navazující oblasti sousedících krajů ČR a Sasko) zájmového území. Přestože je tato studie financována z programu „Cíl III.: Česko – Sasko“, nebylo a není možné ignorovat důležité vazby z Ašska a Českého lesa do Bavorska a nezabývat se náměty na jejich využití a zlepšení v zájmu udržitelného rozvoje horských oblastí i celého kraje.

Územní studie byla od počátku řešena s použitím principů komunitního plánování. Docházelo k pravidelným setkáváním za účasti zástupců zadavatele, zpracovatele, municipalit, místních sdružení a obyvatel. Ukázalo se, že pro jednotlivé oblasti a jejich části je zpracováno velké množství dílčích strategických dokumentů a projektů různé úrovně a využitelnosti. Jako podklad i předmět doporučení k úpravám byla využita též zpracovaná a rozpracovaná územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí.

Územní studie je obsahově členěna na části:

- Obecné zásady, které se dělí do tří kapitol:
 - o Charakteristika řešeného území – stručný popis a vymezení území a okruhů zájmů v území
 - o Koncepce rozvoje – a to koncepce urbanistická, infrastrukturní a cestovního ruchu
 - o Interakce, příklady a podněty udržitelného rozvoje
- Specifické zásady vždy pro jednotlivé dílčí oblasti:
 - o Krušné hory
 - o Ašsko
 - o Český a Slavkovský les

- Ověření se systémem CROSSDATA a formou veřejného projednání (bude doplněno až do čístopisu studie)
- Dokladová část – kde jsou přílohou záznamy z průběhu zpracování a jednotlivé zápisy z pracovních schůzek
- Vysvětlivky a komentáře k jednotlivým zkratkám a odborným termínům, se kterými studie pracuje
- Výkresovou část
- Stručný abstrakt

1 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

1.1 Vymezení území – způsob vnímání území

Zadání vymezovalo řešené území v rámci karlovarského kraje na základě nadmořské výšky, vnější zájmové území bylo vymezeno přibližnou linií v Sasku a ústeckém kraji. Zadání bylo zpřesněno na hranice obcí.

Řešené území územní studie zahrnuje nespojitě západní část Krušných hor, Ašsko, část Českého a část Slavkovského lesa.

Řešené území je vymezeno administrativním územím celých obcí následovně:

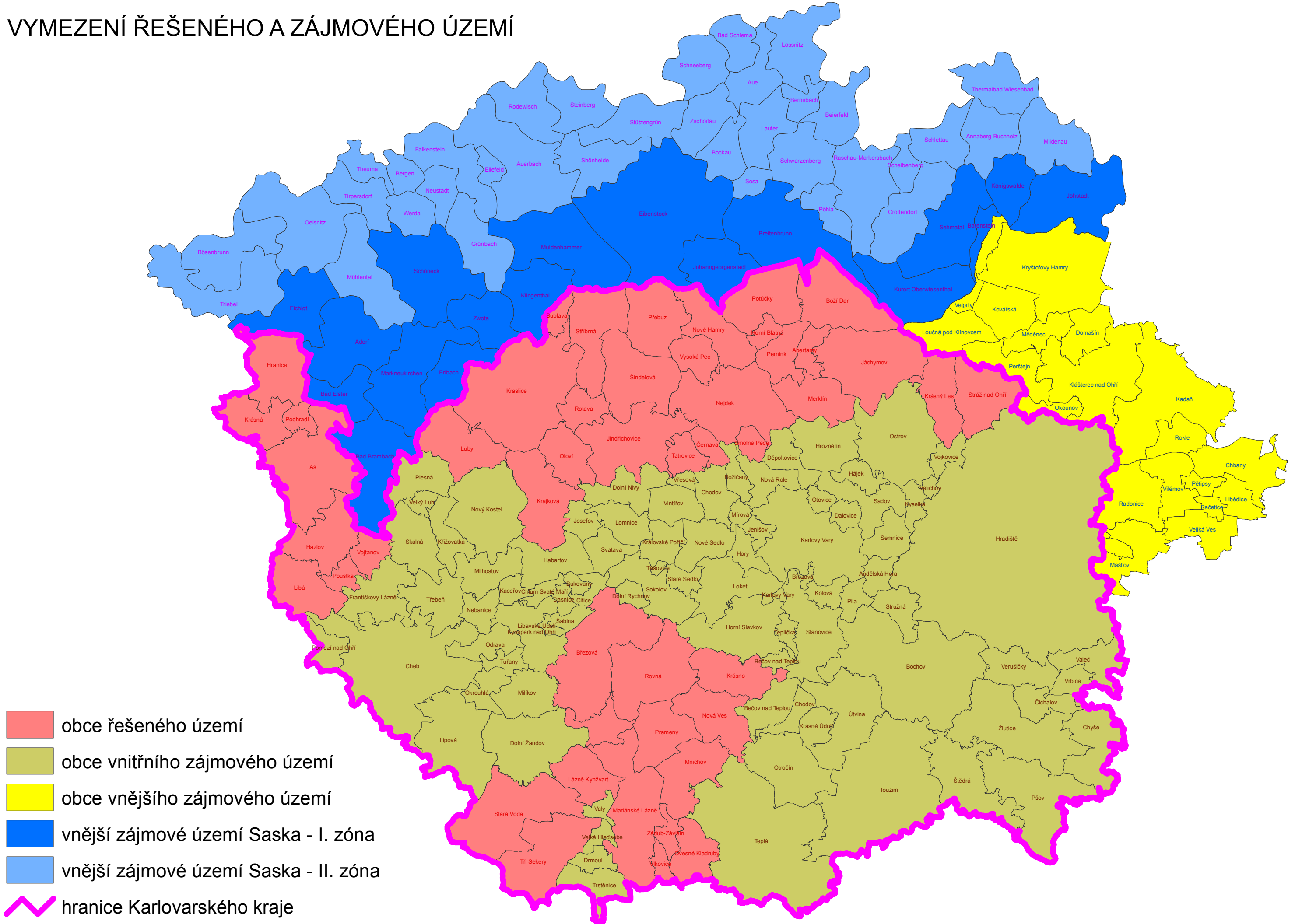
- **OBLAST KRUŠNÉ HORY** je vymezena administrativním územím obcí:
Luby, Krajková, Kraslice, Oloví, Rotava, Jindřichovice, Šindelová, Bublava, Stříbrná, Přebuz, Nové Hamry, Vysoká Pec, Nejdek, Tatrovice, Černava, Smolné Pece, Potůčky, Horní Blatná, Pernink, Abertamy, Merklín, Boží Dar, Jáchymov, Krásný Les, Stráž nad Ohří;
- **OBLAST AŠSKO** je vymezena administrativním územím obcí:
Hranice, Krásná, Podhradí, Aš, Hazlov, Vojtanov, Poustka, Libá;
- **OBLAST ČESKÝ A SLAVKOVSKÝ LES** je vymezena administrativním územím obcí:
Stará Voda, Tři Sekery, Lázně Kynžvart, Březová, Rovná, Krásno, Nová Ves, Prameny, Mnichov, Mariánské Lázně, Zádub – Závášín, Vlkovice, Ovesné Kladruby;

Zájmové území zahrnuje části okresů Vogtlandkreis a Erzgebirgskreis na saské straně, zbývající území kraje Karlovarského (mimo řešené území) a část Ústeckého kraje na české straně. Zájmové území je rozděleno na „vnitřní“ a „vnější“.

- **Zájmové území vnitřní** je vymezeno všemi ostatními obcemi na území Karlovarského kraje a vojenským újezdem Hradiště;
- **Zájmové území vnější na území Ústeckého kraje** je vymezeno administrativním územím obcí (celé území ORP Kadaň):
Vejprty, Kryštofovy Hamry, Kovářská, Loučná, Měděnec, Domašín, Perštejn, Okounov, Klášterec nad Ohří, Kadaň, Rokle, Radonice, Vilémov, Račetice, Pětipsy, Chbany, Libědice, Veliká Ves, Mašťov;
- **Zájmové území vnější na území spolkové země Sasko – I. zóna** (území s přímou vazbou na řešené území a obdobným charakterem) – je vymezeno administrativním územím obcí:
Eichigt, Adorf, Bad Elster, Bad Brambach, Markneukirchen, Erlbach, Zwota, Klingenthal, Muldenhammer, Schöneck, Eibenstock, Johanngeorgenstadt, Breitenbrunn, Kurort Oberwiesenthal, Sehmatal, Bärenstein, Jöhstadt, Königswalde
- **Zájmové území vnější na území spolkové země Sasko – II. zóna** – je vymezeno administrativním územím obcí:
Bösenbrunn, Triebel, Oelsnitz, Theuma, Falkenstein, Ellefeld, Auerbach, Rodewisch, Grünbach, Neustadt i. V., Werda, Bergen, Tirpersdorf, Stützengrün, Schönheide, Schneeberg, Bad Schlema, Lössnitz, Aue, Zschorlau, Bockau, Lauter, Schwarzenberg, Grünheim-Beierfeld, Raschau-Markersbach, Scheibenberg, Schlettau, Crottendorf, Annaberg-Buchholz, Thermalbad Wiesenbad, Mühlental, Steinberg, Mildenau, Pöhla, Sosa, Bernsbach

Vnitřní zájmové území je předmětem analýzy širších vztahů v rámci etapy 1 Průzkumy a rozborů. Vnější zájmové území je předmětem analýzy širších vztahů v rámci ověřování přeshraničního informačního systému z projektu CROSS DATA v etapě 4. Územní studie – ověření.

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO A ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ



1.1.1 Pozice Karlovarského kraje a jeho základní vazby v rámci ČR a zahraničí

Karlovarský kraj je nejzápadnějším územím ČR.

Na západě hraničí se spolkovou zemí Bayern s "krají" – Oberfranken (okresy Hof a Wunsiedel) a Oberpfalz (okres Tirschenreuth); na severu se spolkovou zemí Sachsen s „krajem“ (Bezirk) Chemnitz (okresy Vogtland a Erzgebirge).

Na jihu je sousedem Plzeňský kraj a na východě kraj Ústecký.

Hlavní silniční spojení s Plzeňským krajem je silnicí I/21 Cheb – Bor, umožňující vazby na D5. Přímé spojení Karlovy Vary – Plzeň I/20 má na území Karlovarského kraje (Karlovy Vary – Bečov n. T.) nevyhovující parametry a prochází územím bez významnějších aktivit.

Hlavní silniční spojení s Ústeckým krajem je silnicí I/13, vedenou údolím Ohře.

Silniční spojení na Střední Čechy a hl. m. Prahu je možné přes jihozápadní část Ústeckého kraje (Lubenec – Petrohrad) silnicí I/6. Rovněž v koridoru této trasy není významnější osídlení.

Přímé železniční spojení s Prahou neexistuje. Je možné tzv. koridorovou železniční trať (170) z Chebu přes Plzeň nebo tratěmi 140 a 120 přes Chomutov, tímto koridorem je vedeno i spojení na Ústecký kraj.

Další významnější železniční spojení je jen trať 149 Karlovy Vary – Mariánské Lázně (s vazbou na trať 170).

Propojení na německou železniční síť je možné v přechodech Cheb – Schirnding, Aš – Plössberg, Vojtanov – Bad Brambach a Potůčky – Johanngeorgenstadt.

Významnější jsou pro vazby Karlovarského kraje silniční spojení, která umožňují přístup na německou dálniční síť.

Západně Chebska vede severojižní bavorská dálnice A93 propojující Hof (napojení na A72) a Regensburg (napojení na A3). Jižním směrem pokračuje s napojením na A9 (E45) na München. Cheb je na tuto trasu napojen třemi silnicemi, severním směrem vede A9 (E51) na Leipzig a Berlin. Severně území Karlovarského kraje vede dálnice A72 Hof – Chemnitz.

Karlovarský kraj má přes Cheb a Aš velmi dobré napojení na německou a evropskou dálniční síť.

Kapacita hotelů v Karlovarském kraji je po Praze největší v ČR.

V Karlovarském kraji je 10 golfových hřišť, po Středočeském kraji nejvíce v ČR.

Lázeňská a některá další města se vyznačují rozsáhlou regenerací svých historických jader.

Vysoký rozsah a úroveň služeb vytvářejí předpoklady pro rozvoj dalších aktivit, využívajících obdobnou infrastrukturu. Těmi jsou zejména kongresová a poznávací turistika.

Dostupnost center v blízkých regionech

Vzdálenosti hlavních center Karlovarského kraje (Karlovy Vary, Cheb) od významných center stejné a vyšší kategorie:

Karlovy Vary	Hof	95 km	Cheb	Hof	53 km
	Plauen	100 km		Plauen	58 km
	Bayreuth	117 km		Bayreuth	75 km
	Weiden i. O.	92 km		Weiden i. O.	50 km
	Chomutov	53 km		Chomutov	95 km
Karlovy Vary	Praha	131 km	Cheb	Praha	173 km
	Plzeň	83 km		Plzeň	108 km
	Chemnitz	82 km		Chemnitz	124 km (Boží Dar)
	Zwickau	86 km (přes Boží Dar)		Zwickau	86 km (Vojtanov)

Spojení se Saskem přes Krušné hory je značně problematické (horský terén, průjezdy sídly). Na spojení s hl. m. Prahou (rychlostní silnice R6, silnice I/6) úseky v Ústeckém a Středočeském kraji v délce cca 50 km nesplňují parametry silnice I. tř.

Relativně dobré je spojení Cheb – Plzeň, využívající dálnice D5 a postupně přestavovanou silnici I/21.

Spojení Karlovy Vary – Chomutov (silnice I/13) vyžaduje zlepšení parametrů v úseku Ostrov – Klášterec n. O.

Nejzatíženější přechody jsou Aš (silnice I/64) a Sv. Kříž (silnice II/214), nikoliv Pomezí n. O. (silnice I/6).

Velmi nízké je využívání přechodu Vojtanov.

1.1.2 Historie osídlení

Městské osídlení se v území Karlovarského kraje začalo rozvíjet počátkem 13. století.

Řada měst (horních) byla spojena s těžbou stříbra, cínu a dalších kovů a po vyčerpání ložisek jejich význam klesl. V některých došlo k rozvoji řemesel a následně průmyslu.

K významnému rozvoji některých měst dochází až v 2. pol. 19. stol. v souvislosti s lázeňstvím. Vznikají rozsáhlé lázeňské zóny s hodnotnými parkovými úpravami, které představují mimořádné urbanistické, architektonické i kulturní hodnoty. Mariánské Lázně a Františkovy Lázně jsou MPR, Karlovy Vary MPZ.

Historickými správními centry byla města Cheb a Locket.

Historický potenciál řady měst vytváří podmínky pro rozvoj poznávací turistiky

Rozložení sídel v oblasti Krušnohoří bylo v minulosti ovlivněno dvěma faktory:

polohou na řece Ohři

těžbou kovů, následně jinými průmyslovými obory (textil, krajkářství, hudební nástroje)

Prostorové vazby na Sasko ovlivnily koncem 19. stol. vývoj i dalších měst, který v podstatě pokračoval až do 2. světové války.

V r. 1930 (v tehdejší vymezení) měl Cheb 31,5 tis. obyv., Aš 22,9 tis. obyv., Karlovy Vary 23,9 tis. obyv., Kraslice 13,9 tis. obyv. a Nejdek 9,0 tis. obyv.

V Karlových Varech (v současném vymezení, podle předběžných výsledků SLDB 2011) dnes žije 53,7 tis. trvalých obyv., v Chebu 33,4 tis., Aši 13,1 tis., v Nejdku 8,4 tis. a v Kraslicích 6,9 tis. obyv.

Po válce se situace zásadně změnila. Odsunem německých obyvatel došlo k výraznému úbytku obyvatel.

Severně ležící jihozápadní Sasko s hlavním centrem Chemnitz patřilo k vysoce osídlenému území. Aglomerace Chemnitz – Zwickau měla v r. 1990 přes 1 mil. obyvatel.

Vývoj hlavních center (tis. obyv.)

	město	1900	1920	1935	1955	1970	1980	1990	2010
Chemnitz	1357	161	300	346	289	299	261	309	244
Zwickau	1200	59	72	86	134	127	122	119	94
Plauen	1224	72	108	114	81	82	79	72	68

	město	1900	1910	1935	1950	1970	1980	1990	2010
Oelsnitz/Vogtland	1327			16,0	15,6	15,4	13,7	13,4	12,5
Auerbach	1282	8,1		16,6	21,8	19,5	18,5	21,0	22,0

Aue	1661	8,4	19,4	25,9	40,7	31,0	29,0	25,8	17,5
Schwarzenberg	1282	3,7		12,1	20,3	14,8	17,0	18,1	18,7
Annaberg-Buchholz	1496	15,0		28,8	36,7	27,5	26,6	25,8	22,1
Schneeberg	1496	8,8			32,9	20,9	21,9	20,1	15,6
Falkenstein	1448	8,0	17,8	15,7	17,2	14,8	12,5	10,5	10,0
Klingenthal	1628	4,9	6,2	6,5	17,4	14,1	13,4	12,5	8,4
Johanngeorgenstadt	1654	5,3	6,2	7,0	32,9	10,8	9,6	8,0	4,9
Markneukirchen	1360	7,3	9,0	8,5	8,9	8,3	-	-	6,6

Větší hustota osídlení v sousedním Sasku odkazuje na několik podnětů:

- Jedním je orientace v rámci cestovního ruchu na Saskou stranu a případného doosídlení území.
- Druhým je propojení a srovnání využití území na německé a české straně. V současnosti je propojující síť nedostatečná, informovanost o území a jeho možnostech je rovněž nedostatečná.

Prostor Erzgebirge – Krušnohoří prošel ve své historii řadou závažných proměn. V několika vlnách zaznamenal vysokou prosperitu. Důsledkem dřívějšího rozvoje byl i vznik řady městských sídel, z nichž některá si dochovala hodnotnou urbanistickou strukturu. Na saské straně jsou součástí tzv. Silberstrasse historická města Zwickau – Schneeberg – Schwarzenberg – Annaberg – Scheibenberg – Marienberg a Freiberg. Na české straně se významnější městské osídlení rozvíjelo především v údolí Ohře (Cheb, Kynšperk n. Ohří, Sokolov, Karlovy Vary, Klášterec n. Ohří a další).

Výrazně pozitivním „geologickým“ potenciálem území Karlovarského kraje jsou minerální vody, které umožnily mimořádný rozvoj lázeňství, nemající v ČR obdoby. Potenciál české strany je v tomto segmentu oproti Sasku výrazně vyšší a může pozitivně ovlivňovat rozvoj cestovního ruchu i v dalších územích kraje, včetně horských oblastí.

Významný podíl lázeňství v rámci cestovního ruchu Karlovarského kraje je využíván k propagaci kraje v rámci České republiky a Evropy. Další intenzifikaci reklamy lázeňství v kraji přináší pokusy o zapsání Lázeňského trojúhelníku na seznam památek UNESCO. Vzhledem k jednostranné orientaci kraje – na lázeňskou turistiku – dochází k nedocenění rozvoje ostatních zajímavostí území, kterými jsou mimo jiné i horské oblasti.

1.1.3 Struktura a vazby osídlení území SRN a Karlovarského kraje

Příhraniční osou jihozápadního Saska je dálnice A72 (E441) Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz (napojení na A4 (E40) Erfurt – Dresden).

V jejím širším koridoru této trasy leží mimo vyšších center (Chemnitz, Zwickau, Plauen a Hof) další významné koncentrace osídlení.

Jihovýchodně dálnice A72 leží seskupení sídel:

- Auerbach/Falkenstein
- Schneeberg/Aue/Lösnitz/Bad Schlema
- Schwarzenberg/Lauter/Bernsbach/Bierfeld

Propojení saského osídlení na hlavní přechody ČR je v koridorech:

Plauen – Oelsnitz – Adorf – Vojtanov	B92 (E49)
Auerbach – Klingenthal – Kraslice	silnicemi S300 a B283
Schwarzenberg – Breitenbrunn – Johanngeorgenstadt – Potůčky	silnicí S272
Schwarzenberg – Raschau – Rittersberg – Kurort Oberwiesenthal – Boží Dar	silnicemi B101 a S271

Spojení Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal – Boží Dar (B95) umožňuje prostřednictvím I/25 a I/13 spojení přes Ostrov na Karlovy Vary.

Nákladní doprava je vedena pouze přes hraniční přechod Vojtanov a východně území trasou B74 (Chemnitz – Marienberg – Hora Sv. Šebestiána) pokračující na území ČR trasami silnic I/7 (Chomutov) R7 (Louny – Praha), ve směru na Karlovy Vary silnicí I/13.

Na českém území představuje příhraniční osu osídlení trasa rychlostní silnice R6 (Cheb – Sokolov – Karlovy Vary) a navazující silnice I/13 (Karlovy Vary – Ostrov – Klášterec n. Ohří/Kadaň – Chomutov/ Jirkov – Most – Teplice).

Na území ČR je za **vyšší centra** možné považovat jen města Karlovy Vary (51,3 tis. obyv.) a Chomutov (49,8 tis. obyv., vč. Jirkova přes 70 tis. obyv.). Za možné vyšší centrum lze považovat souměstí Cheb – Františkovy Lázně, které má přes 40 tis. obyv. Je druhým nejvýznamnějším centrem Karlovarského kraje a významným (potenciálním) přeshraničním centrem pro přilehlé osídlení Bavorska.

Na území SRN je za **vyšší centra** možné považovat města (aglomerace) :

Hof (47 tis. obyv.), Plauen (68 tis. obyv.), Zwickau (94 tis. obyv.), Chemnitz (244 tis. obyv.). Chemnitz je zároveň hlavním centrem metropolitního regionu Chemnitz/Zwickau (cca 0,7 mil. obyv.).

Za **střední centra** lze na území ČR považovat města Sokolov (24,4 tis. obyv.) a případně Ostrov (17,9 tis. obyv.), Kadaň (18,0 tis. obyv. – na území Ústeckého kraje) a možná střední centra Mariánské Lázně (13,6 tis. obyv.) a Aš (13,4 tis. obyv.), které jsou ORP. Přeshraničním středním centrem by mohlo být dvojměstí Kraslice – Klingenthal.

V přilehlém území **Bavorska** jsou **středními centry** Marktredwitz (17,4 tis. obyv.) a Selb (16,8 tis. obyv.), možným středním centrem Rehau (11,0 tis. obyv.).

Na území **Saska** jsou **střední centra** v aglomeracích pojímána jako sdružená.

Agglomerace Auerbach – Falkenstein představuje koncentraci cca 50 tis. obyv. s hlavním centrem Auerbach (22 tis. obyv.) a aglomerace Aue – Schwarzenberg cca 80 tis. obyv. s hlavními centry Schneeberg (15,6), Aue (17,5) a Schwarzenberg (18,7). Dalšími středními centry jsou Annaberg-Buchholz (22,1 tis. obyv.) a Oelsnitz/Vogtl. (11,5 tis. obyv.).

V příhraničním území jsou na saské straně města:

Bad Elster (3,3 tis. obyv.), Adorf (6,2 tis. obyv.), Markneukirchen (6,6 tis. obyv.), Schöneck (3,7 tis. obyv.), Klingenthal (8,4 tis. obyv.), Schönheide (5,1 tis. obyv.), Eibenstock (8,3 tis. obyv.), Johanngeorgenstadt (4,9 tis. obyv.), Breitenbrunn (6,2 tis. obyv.), Kurort Oberwiesenthal (2,5 tis. obyv.).

V kategorii **základních (nižších center)** jsou z nich: Adorf, Markneukirchen, Klingenthal, Schöneck, Schönheide, Eibenstock, Stützengrün, Schreienberg a Schlettau.

Sdruženými základními centry jsou Johanngeorgenstadt a Breitenbrunn.

V příhraničním území **Saska** jsou na české straně města:

Hranice (2,2 tis. obyv.), Aš (13,4 tis. obyv.), Plesná (2,1 tis. obyv.), Skalná (2,0 tis. obyv.), Luby (2,4 tis. obyv.), Kraslice (7,1 tis. obyv.), Rotava (3,5 tis. obyv.), Nejdek (8,3 tis. obyv.), Abertamy (1,3 tis. obyv.) a Jáchymov (3,1 tis. obyv.) a v Ústeckém kraji Vejprty (3,3 tis. obyv.).

Aš a Kraslice jsou ORP, Nejdek a Vejprty jsou POÚ. Kraslice a Nejdek odpovídají základním centrům. Kraslice by mohly být sdruženým (přeshraničním) centrem s Klingentalem a Vejprty s Bärensteinem.

V území Slavkovského a Českého lesa jsou nejvýznamnějším centrem Mariánské Lázně (16,3 tis. obyv.), které jsou ORP, lze považovat za střední centrum.

Blízkými centry k tomuto území jsou: Sokolov (29,4 tis. obyv.), ORP – střední centrum a Horní Slavkov (5,6 tis. obyv.) a Kynšperk n. O. (5,0 tis. obyv.), POÚ – základní centrum.

Příhraniční území severovýchodního Bavorska není předmětem studie.

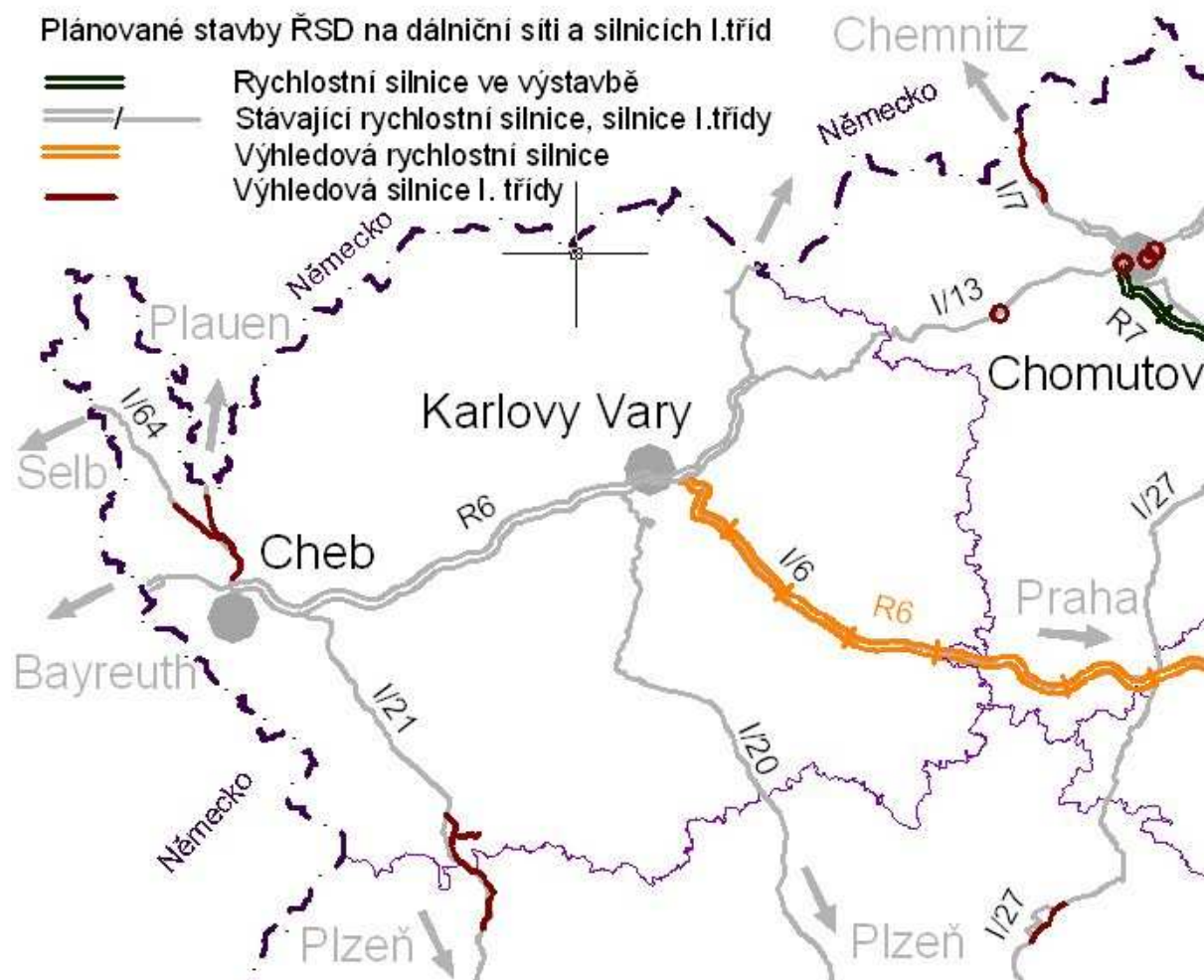
Osídlení příhraničního území na české straně je výrazně slabší než na straně saské (i po odchodu významné části saských obyvatel).

1.1.4 Dopravní vztahy a záměry v silniční síti

Z hlediska přeshraničních vztahů (vazby na nadřazenou silniční síť) mají vyhovující parametry koridory:

Silnice I/6	Cheb – Pomezí n. O. – Arzberg – Marktrewitz (vazba na A93)
silnice I/21 a I/64	Cheb – Aš – Selb (vazba na A93)
Silnice I/7	Chomutov – Hora Sv. Šebestiána – Marienberg (B174) - Chemnitz

Schéma plánovaných staveb:



Na saském území na trase B174 chybí úseky Marienberg – Zschopau a Gornau – jižní okruh města Chemnitz (v realizaci).

Prostřednictvím této trasy je v Chemnitz dostupná významná evropská trasa E40 (A4) (Köln – Dresden – Wrocław) a přes dokončovaný úsek A72 (Chemnitz – Borna) též spojení přes Leipzig na Berlín a Magdeburg.

Hlavní páteří Karlovarského kraje je silnice I/6 – R6 (E48) umožňující spojení s hl. městem Prahou. Západním směrem trasa E48 vede do prostoru Schweinfurtu, kde se napojuje na A7 (E45) od křížení s A9 (E51).

Směrem k ČR (Cheb) pak pokračuje jako B303.

Na českém území mají parametry rychlostní silnice (R6) jen úseky Cheb – Karlovy Vary a Nové Strašecí – Praha. Významné závady vykazuje silnice I/6 na území Středočeského kraje, kde nemá parametry I. třídy a prochází řadou sídel.

Druhou silnicí evropské sítě je trasa E49.

Ta na území Německa propojuje Magdeburg a Leipzig. Směrem k jihu je vedena v trase E51 (Berlin – Nürnberg). V křižovatce Schleiz odbočuje na Plauen a je vedena přes Vojtanov na Cheb, Karlovy Vary, Plzeň a České Budějovice na Wien. Současné vedení neodpovídá charakteru dálkové trasy, vedení přes města Plauen a Karlovy Vary je nežádoucí.

Význam této trasy v úseku Plauen – Vojtanov – Cheb je velmi nízký. Na přechodu Vojtanov je zatížení méně než 2 tis. voz./24 hod. V úseku Leipzig – Plzeň se nabízí vedení v koridoru E49 přes Chemnitz a Chomutov (s využitím dálnice A72 a silnic B174, I/7 – R7 a I/27). Podmínkou je přestavba silnice I/27 mezi rychlostní silnicí R7 a Plzní. Variantou může být vedení přes Hof, Aš a Cheb s využitím trasy silnic I/64, I/21 a dálnice D5.

Třetí silnicí zařazenou do evropské sítě je trasa E442 (nižší, doplňková kategorie) vedená jako silnice I/13. Jedná se o významnou podkrušnohorskou silnici umožňující mezikrajské vazby (pro Karlovarský kraj též přístup na R7), zejména však propojující silné osídlení center Ústeckého kraje (Klášterec n. O./Kadaň – Chomutov – Most – Bílina – Teplice – Ústí n. L.). Trasa je částečně v kapacitních parametrech. Problémový je úsek mezi městy Ostrov a Klášterec n. O.

Významnou trasou s mezinárodním využitím je silnice I/21 Cheb – D5 (Bor). Na této trase je připravována řada přeložek, nejvýznamnější je úsek Velká Hleďsebe – Trstěnice (jihozápadně Mariánských Lázní). Prostřednictvím silnice I/64 trasa severozápadním směrem navazuje na dálnici A93 (křižovatka Selb Nord). Po dokončení obchvatu Aše a propojení na budoucí silnici Rehau – Neuhausen bude spojení i do křižovatky Rehau Süd (A93).

Záměry v silniční síti Karlovarského kraje (dle ZÚR - VPS):

- D12	obchvat Hranic – realizováno	silnice II/217
- D13	dokončení obchvatu Aše – významná priorita	silnice II/217
- D18 – D23	přestavba na trase II/210 (Kraslice – Sokolov)	
- D31 (II/221)	obchvat Horní Blatné	
- D39 (II/221)	Merklín	
- D40 a 38 (II/221)	obchvat Hroznětína	

Stavby D38 – 40 sledují zlepšení koridoru Ostrov – Pernink – Potůčky (Johanngeorgenstadt). Pro spojení Karlovy Vary – Chemnitz je významná přestavba silnice I/13 Ostrov – Klášterec n. O. (D04), neboť umožňuje přístup na trasu I/7 – B174 Chomutov – Marienberg – Chemnitz.

Záměry v silniční síti Saska (směrem k ČR):

- přeložka (západní obchvat) trasy B169 Rodewitz – Auerbach – Falkenstein (ve směru na Schöneck, Plauen); součástí tohoto záměru je nové propojení na stávající obchvat města Treuen) a přivaděč od Auerbachu na A72 (křižovatka Reichenbach) – B94
- přeložka silnice B180 Stollberg – Burkhartsdorf a východní obchvat B95 tohoto města

- přeložka silnice B95 v úseku Tlum – Ehrenfriedersdorf a navazující jižní obchvat města Zeyer (směr Zwönitz)
- obchvat Falkensbachu, napojení Wolkersteinu na B95
- přeložka silnice B101 – jižní obchvat Schlettau
- pokračování trasy (nová B93) od Zwickau (Zwickau West) s obchvatem Kirchbergu na Schneeberg (znamená převedení ze stávající trasy B93)
- úprava trasy S309 Adorf – Hof (lokální přeložky Potseck a Freiberg) a nové napojení (S308) na již existující obchvat města Hranice (II/217)
- severní obchvat města Schöneck (na spojení Klingenthal – Oelsnitz) – S301, S302

Podstatná část výše uvedených záměrů sleduje zlepšení vazeb hlavních sídelních prostorů na dálnici A72 s využitím již dříve realizovaných přestaveb.

Z radiálních tras jsou nejvýznamnější záměry na silnici B95 severně města Annaberg-Buchholz.

Z tangenciálních tras je nejvýznamnější zlepšení vazeb Hof – Amberg s pokračováním stávající silnicí B283 přes Markneukirchen na Klingenthal.

Pro zlepšení severojižního propojení je možné uvažovat koridor navazující na navrhovanou přeložku (západní obchvat) aglomerace Rodewisch – Auerbach – Falkenstein.

Tato trasa by sloužila i jako pokračování silnice B94 vedené od MÚK Reichenbach (na A72) obchvatem Lengenfeldu na Rodewisch. Nová trasa B94 by jižně Falkensteinu mohla být vedena novou přeložkou (silnice S301) východně sídla Neustadt směrem na Schöneck a po dokončení obchvatu tohoto města stávající (upravenou) trasou (S301) na Zwota a Klingenthal.

Jižně aglomerace Auerbach – Falkenstein již není významnější osídlení, které by indukovalo nákladní dopravu.

Prostor Klingenthal/Zwota – Kraslice/Bublava/Stříbrná představuje na sasko-české hranici největší koncentraci obyvatel (cca 18 tis.) a vedle oblasti Klínovec – Fichtelberg je nejvýznamnějším sportovně rekreačním areálem. Rozvoj tohoto území spočívající především ve zvýšení standardu pochopitelně do značné míry souvisí i s kvalitou dopravní dostupnosti.

V ZÚR Karlovarského kraje je sledováno přenesení trasy silnice II/210 do koridoru stávající silnice III. třídy vedené údolím Svatavy souběžně s železniční tratí Svatava – Kraslice.

Stávající hlavní spojení Karlovy Vary – Boží Dar / Kurort Oberwiesenthal – Chemnitz silnicemi I/25 a B95 v podstatě nemá reálnou alternativu, ani předpoklady významnějšího zlepšení parametrů. To je možné jen připravovanými přeložkami B95 severně města Annaberg-Buchholz, jejichž cílem je zlepšení vazeb tohoto města k aglomeraci Chemnitz.

1.1.5 Vliv státních a krajských hranic

• Administrativa, správa území

Státní hranice:

Území v blízkosti státních hranic je historicky spravováno podle rozdílných pravidel. Rozdílná správa je dána především rozdílným vývojem společností a vztahu k hranicím, ekonomické situaci jednotlivých zemí, a fyzickým přístupem na hranice – krajinným rázem území.

Tyto bariéry a rozdíly jsou definovány rozdílnými historickými pohledy na státní zřízení, vlastnictví pozemků a privatizaci.

Z hlediska návrhu USHO, je významnou pomocí vznikající systém CROSSDATA, který umožňuje předávání dat o území na elementární úrovni. Dalším krokem, je iniciace přeshraničních spolků a sdružení, které umožní koordinovaný rozvoj na obou stranách hranic.

Krajské hranice:

Krajské správní hranice nemají téměř žádný vliv na rozvoj území, krajské správy se pravidelně setkávají postupují podle jednotných pravidel a koordinovaně. V okamžiku rozporu je zde vybudován systém kontrolních a rozhodčích orgánů.

- **Doprava**

V současné době jsou státní hranice v zemích EU v podstatě stejně „propustné“ jako hranice mezi kraji.

Významným problémem, limitujícím ekonomický rozvoj území je (zejména na české straně) nízká kvalita silniční sítě. Nejedná se jen o příhraniční úseky, ale i propojení center tohoto území na koridor rychlostní silnice R6, kde je soustředěn podstatný sídelní, ekonomický i obslužný potenciál Karlovarského kraje. Územím s existujícími a perspektivními přeshraničními vazbami je především Chebsko a Ašsko. Intenzivnější jsou pochopitelně vazby na populačně i ekonomicky silnější severovýchodní Bavorsko než na jihozápadní Sasko, kde došlo po r. 1990 k výrazné ztrátě obyvatel.

Intenzita přeshraničních vazeb mimo možností jejich fyzického překročení (kvalita komunikací, terénní podmínky) je výrazně ovlivněna hustotou osídlení a potenciálem center různých kategorií v příhraničním území. Tato skutečnost má i nepřímý vliv na rozvoj měkkých forem turistiky (pěší a cyklo), kde významnější překážky v prostoru hranic v podstatě nejsou.

Vazby Chebska již delší dobu odpovídají standardům evropských přeshraničních regionů. Vůči Sasku (v oblasti Krušných hor) lze pozitivní vývoj předpokládat v důsledku rozvíjející se přeshraniční spolupráce měst a obcí. V tomto území i na české straně existují centra osídlení nižší, resp. lokální úrovně s významným rekreačním potenciálem.

- **Energetika**

Státní hranice:

V odlehklých částech státních hranic, dochází k potřebě, zásobovat území energiemi přes hranice. Trh z cenami energií, se téměř srovnal, společnosti prodávající energie působí mnohdy i přeshraničně. Některé odlehlé obce zvažují napojení na energetickou síť sousední země. Tyto tendence jsou v duchu Schengenské dohody.

Krajské hranice:

Energetické koncepce jsou definovány celostátně, krajské hranice na ně nemají vliv.

1.1.6 Ekonomický potenciál – regionální srovnání

Standardní hodnocení v rámci EU vydává Eurostat.

Za zřejmě nejobjektivnější ukazatel je považován HDP na obyvatele v přepočtu kupní síly (EU27 = 100).

Jednotky NUTS 3 (ve vymezení SRN a dalších zemí) dokumentují podstatně lépe regionální rozdíly než české kraje.

Základem členění v SRN jsou okresy. Samostatně jsou sledována velká města (vyšší centra), která přibližně odpovídají našim statutárním městům. Tento přístup umožňuje odlišení velkých měst (jen výjimečně s méně než 50 tis. obyv.) od jejich regionálního okolí. Okresy, kde není „velké“ město jsou sledovány souhrnně.

V ČR jsou nejmenšími jednotkami kraje (NUTS 3). Přitom je zřejmé, že regionální rozdíly mezi jednotlivými menšími regiony (okresy – LAU) jsou i na území jednoho kraje velmi vysoké. Pro Karlovarský kraj nebylo hodnocení za nižší členění (na rozdíl od některých jiných krajů) v rámci prací na ZÚR zpracováno.

Pro srovnání je možné komentovat diferenciaci HDP v území NUTS 2 Chemnitz. Tato jednotka dosahuje 83 % průměru EU, tj. poněkud více než průměr ČR (80 %).

Nejvýkonnější jsou města Zwickau a Chemnitz, které přesahují průměr EU a výrazně se odlišují od ostatních jednotek NUTS 3. Výkonnost Chemnitz je v podstatě stabilní (108 %), výkonnost Zwickau poklesla ze 127 % na 119 % průměru EU.

Příhraniční regiony (k ČR) Vogtlandkreis (70), Aue-Schwarzenberg (67), Annaberg (68) a Mittlere Erzgebirgskreis (59) jsou poměrně výrazně pod průměrem NUTS 2 Chemnitz.

I ten nejslabší region je však nad průměrem Karlovarského kraje, který dosahuje hodnoty jen 56 % EU. Výkonnost kraje v období 2003 – 2008 mírně klesá, ačkoliv celkově úroveň ČR mírně stoupá.

Pozice Karlovarského kraje v oblasti cestovního ruchu je vzhledem k lázeňství v rámci ČR významná. Přesto kraj z hlediska výkonnosti zaostává za kraji Jihočeským, Královéhradeckým a Jihomoravským, které se významněji orientují na cestovní ruch. Potenciál "horských oblastí" využívá zejména Kraj Královéhradecký (Krkonoše, Orlické hory).

1.2 Okruhy zájmu v řešeném území

1.2.1 Civilizační potenciál

1.2.1.1 Sídlní struktura

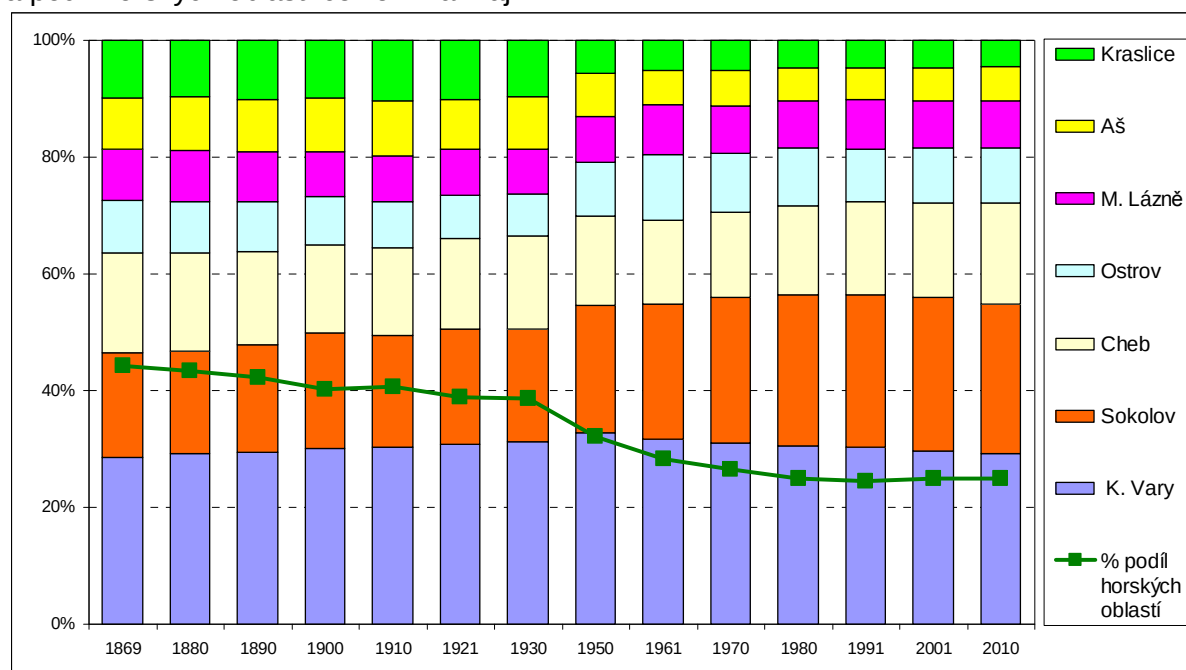
Základní charakteristikou řešeného území horských oblastí Karlovarského kraje je vysoká typologická rozmanitost jeho osídlení. Je to dáno kumulací faktorů – horský terén, lokalizační faktor těžby surovin (vč. využití minerálních vod), bez nichž by řada sídel v horském terénu jinak nevznikla. Specifikem horských oblastí je relativní blízkost k regionálním centrům v pánevních částech kraje (přes všechny problémy s kvalitou silniční sítě) a vysoce urbanizovaný a industriální charakter pánevních částí kraje - např. ve srovnání s obdobnými prostory na Šumavě, v Podkrkonoší nebo Orlických horách. Naopak společným a zásadním faktorem pro vývoj horského osídlení uvedených regionů byly migrační vlny před a po 2. sv. válce a proměny funkce státní hranice.

Horské oblasti po válce navázaly na tradici několika rekreačních center (např. Jáchymov, Abertamy) rozvojem specifických individuálních i hromadných forem – rekreačních chalup a chat a hromadných ubytovacích (podnikových) zařízení. Po roce 1990 k zásadní redukci kapacit rekreačních objektů nedošlo, naopak vznikla řada komerčních penzionů, ojediněle se individuální objekty využívaly pro trvalé bydlení. V atraktivních sídlech zejména na svazích Krušných hor, dobře dostupných z pánevních center, se zejména po roce 2000 zintenzívnila výstavba nových rodinných domů, většinou jako zahuštění rekreačních lokalit a výjimečně v soustředěných lokalitách.

1.2.1.2 Charakteristika populačního vývoje

Základní přirozené geograficko-sociální jednotky v území kraje můžeme přibližně ztotožnit s obvody ORP. Jejich velká vnitřní diferenciací na centrum a periferní zázemí je markantní zejména v Karlovarském obvodu ORP). Dlouhodobý vývoj populačních podílů na celku ukazuje graf níže. Hlavní změny způsobila 2. sv. válka, po válce rostl zejména podíl Sokolovska a v poslední dekádě Chebska. Horské oblasti dlouhodobě sloužily jako migrační zdroj pro pánevní centra kraje, jejich celkový podíl na populaci trvale klesal až do 90. let 20. století (viz zelená čára).

Vývoj podílu jednotlivých obvodů ORP na obyvatelstvu Karlovarského kraje a podíl horských oblastí celkem na kraji



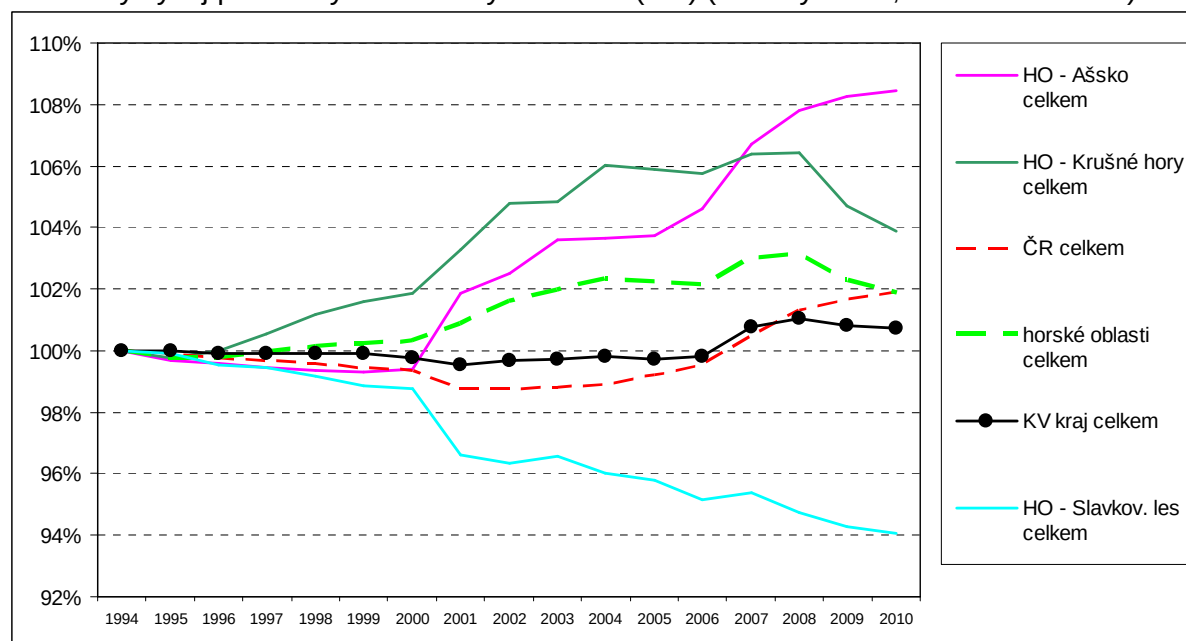
Zdroj: Historický lexikon obcí ČR 1896-2005 (ČSÚ 2006)

Zrychlenou divergenci (rozdílnosti) populačního vývoje jednotlivých částí horských oblastí cca od roku 2000 ukazuje následující graf pomocí bazického indexu. V 90. letech zde stejně jako v celé ČR populace početně stagnovala.

Od roku 2008 kraj opět populačně klesá (jen v roce 2011 o 3,4%), horské oblasti ovšem ještě výrazněji. Přesto není možno zatím hodnotit tyto poklesy jako dramatické, v úhrnu jsou řešené horské oblasti dosud populačně jako celek relativně stabilizované (ve srovnání s jinými periferními oblastmi ČR, kde jsou úbytky až řádově větší). Výhledově je ale populační vývoj horských oblastí ohrožen, hlavním trendem je a bude stárnutí obyvatelstva. Věková struktura je zatím mladší, avšak dynamika stárnutí je naopak větší než je průměr ČR. Působí zde i několik „statistických efektů“, jako jsou nepřesnosti v evidenci obyvatel (např. fluktuace cizinců v okolí Potůčků v Krušných horách, sezónní kolísání populace ve střediscích typu Boží Dar a v obcích s velkým podílem individuálních rekreačních objektů). Vliv má přirozeně např. způsob vymezení hodnocených územních jednotek – např. depopulačních Mariánských Lázní spolu s jinak řídce osídlenou náhorní částí Slavkovského lesa. Obtížně predikovatelný je vývoj odlehlých nebo sociálně deprivovaných sídel se specifickým bytovým fondem (např. Rotava, Oloví, Rovná a řada malých obcí ve Slavkovském lese i na Ašsku). Tyto lokality představují rizika pro sociální soudržnost a doporučujeme věnovat jim zvýšenou pozornost.

Především v důsledkem poválečné výměny populace a také následnou orientací na těžký průmysl je Karlovarský kraj v rámci ČR dodnes specifický v řadě charakteristik, především mladší věkovou strukturou (dynamika stárnutí je ale již zvýšená), nižší úrovní vzdělanosti a pestřejší národnostní strukturou proti průměru ČR. To negativně ovlivňuje řadu sociálně-demografických ukazatelů, které v mezikrajském srovnání často patří k nejhorším.

Současný vývoj počtu obyvatel horských oblastí (HO) (bazický index, rok 1994...100%)



Zdroj: ČSÚ, průběžná bilance obyvatel

Studie doporučuje, aby veškerá praktická i plánovací činnost v kraji a zejména v horských oblastech reflektovala tato fakta a přispívala ke

- zlepšování (nebo aspoň nezhoršování) sociálně ekonomických charakteristik (především vzdělanost a zaměstnanost)
- předcházení a minimalizaci problémů s vyloučenými lokalitami
- s přihlédnutím k místním podmínkám stabilizovala obyvatelstvo, zejména mladší a vzdělanější

1.2.1.3 Dopravní infrastruktura

Železnice

Na území Karlovarského kraje se vyskytují tratě celostátní a regionální. Po vstupu ČR do EU musí vybraná železniční síť České republiky, tvořící součást evropského železničního systému, splňovat jisté požadavky. Pro stanovení jednotné koncepce a technického řešení byly zpracovány „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“, jejichž prioritou je modernizace hlavních železničních koridorů a modernizace tratí celostátního významu.

V rámci horských oblastí se nepředpokládá výstavba dalších železničních tras, nicméně stávající železnice jsou svojí strategickou polohou a dopravní kapacitou důležité pro obslužnost a rozvoj území.

S ohledem na turistický ruch jsou významné zejména regionální trasy s napojením na železniční síť v SRN. Důkazem jsou např. pravidelné linky Sokolov – Kraslice – Klingenthal – Zwickau, nebo Karlovy Vary – Nejdek – Potůčky – Johanngeorgenstadt – Zwickau. Vlakové propojení mezi ČR a SRN je zahrnuto v přeshraničním dopravním systému EgoNet.

Silniční síť

Stávající silniční síť Karlovarského kraje zahrnuje rychlostní komunikaci R6, silnice I. tříd I/6, I/13, I/20, I/21, I/25, I/64 a síť silnic II. a III. tříd.

Hlavní dopravní tepnou je silnice R6, resp. I/6 a I/13 směr východ – západ v úseku SRN Schirnding, Pomezí nad Ohří, Cheb, Sokolov, Karlovy Vary, Ostrov, Ústecký kraj. Na tuto trasu tangenciálního směru navazují další komunikace, které zajišťují napojení jednotlivých oblastí kraje.

Dopravně nejdůležitější radiály jsou silnice I/6 (úsek Karlovy Vary – Praha), I/21 (SRN - Vojtanov - R6 Cheb – Mariánské Lázně – D5), I/64 (SRN - Aš – Františkovy Lázně – I/21), I/20 (Karlovy Vary – Plzeň), I/25 (Boží Dar – Jáchymov – I/13 Ostrov)

Shoda záměrů ZÚR na silniční síti v řešeném území horských oblastí s územními plány obcí

	č. VPS	silnice	popis	název obce	Platný ÚP	záměr je v ÚP
Aš Mariánské Lázně	D13	II/217	přeložka silnice II/217 v prostoru města Aše	Aš	ano/2008	ano
	D78	II/216	přeložka navrhované trasy silnice II/216 jižně od města Aš	Aš	ano/2008	ano
	D71	II/213	přeložka bývalé trasy silnice II/213 v prostoru obcí Hazlov - Vojtanov (v návrhu vyřazeno ze silnic II. Třídy)	Hazlov	ano/2010	ano
	D85		Silniční napojení průmyslové zóny Velká Hleďsebe - Klimentov	Velká Hleďsebe	ano/2009	ano
	D11	I/21	přeložka silnice I/21 Drmoul - Velká Hleďsebe	Velká Hleďsebe	ano/2009	ano
				Drmoul	ano/2009	ano
				Trstěnice	ano/2011	ano

Sokolov	D28	II/230	přeložka silnice II/230 - jižní obchvat Mariánských Lázní	Drmoul	ano/2009	ano
				Mariánské Lázně	ano/2003	ano
	D10	I/21	přeložka silnice I/21 Stará Voda	Stará Voda	ano/1997	ano
	D72	II/210	přeložka bývalého vedení silnice II/210 v prostoru obce Prameny (v návrhu vyřazeno ze silnic II. Třídy)	Prameny	Ne	ne
	D49	II/230	přeložka silnice II/230 v prostoru obce Mnichov	Mnichov	ano/	ano
	D21	II/210	přeložka navrhované silnice II/210 v úseku Anenské údolí - Boučí	Boučí	ne	ne
	D22	II/210	přeložka navrhované silnice II/210 v úseku Anenské údolí - Boučí	Boučí	ne	ne
	D48	II/209	přeložka silnice II/209 v prostoru Horního Slavkova (varianta stávajícího vedení)	Horní Slavkov	ano/1998	ano
	D08	I/21	rozšíření silnice I/21 v úseku R6 - Františkovy Lázně	Františkovy Lázně	ano/	ano
	D09	I/21	přeložka silnice I/21 Františkovy Lázně	Františkovy Lázně	ano/	ano
	D16	II/216	přeložka navrhované trasy silnice II/216 a navrhované trasy silnice II/213 v prostoru obce Plesná	Plesná	ano/2008	ano
	D29	II/212	přeložka silnice II/212 v prostoru Nového Kostela	Nový Kostel	ano/2010	Ano
	D70	II/213	přeložka bývalé trasy silnice II/213 v prostoru obcí Vojtanov - Starý Rybník (v návrhu vyřazeno ze silnic II. Třídy)	Vojtanov	ano/1996	ne
	D31	II/221	přeložka silnice II/221 v prostoru Horní Blatné	Horní Blatná	ano/2003	Ano
	D39	II/221	přeložka silnice II/221 v prostoru obce Pstruží	Merklín	ano/2010	Ano
Cheb	D40	II/221	přeložka silnice II/221 v prostoru obce Hroznětín	Hroznětín	ano/1993	Ano
	D38	II/181	přeložka navrhované trasy silnice II/181 (dnes II/221) v prostoru Hroznětína	Hroznětín	ano/2011	Ano
	D18	II/210	přeložka navrhované silnice II/210 v úseku Anenské údolí - Boučí	Rotava	ano/2004	Ne
	D26	II/219	přeložka silnice II/219 u Rotavy	Rotava	ano/2004	Ne
Ostrov	D27	II/219	přeložka silnice II/219 u Jindřichovic	Jindřichovice	ano/2006	Ne
	D19	II/210	přeložka navrhované silnice II/210 v úseku Anenské údolí - Boučí	Oloví	ano/2007	Ano
	D20	II/210	přeložka navrhované silnice II/210 v úseku Anenské údolí - Boučí	Oloví	ano/2007	Ano
Kraslice						

Pozn.: č. VPS znamená č. veřejně prospěšné stavby v ZÚR

Záměry a podněty:

Pozn.: Pokud se podnět neshoduje se ZÚR, nebo jen částečně, je doplněn poznámkou „rozdíl oproti ZÚR“. Pokud se shoduje se ZÚR je bez poznámky.

Navržená koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji (dle zpracovatelů této studie)

Mezi hlavní priority patří jak z dopravního hlediska, tak s ohledem na stupeň rozestavěnosti, dokončení páteřní sítě silnic I. tříd včetně rychlostní silnice R6, případně zlepšení jejich dopravního a stavebně technického stavu.

Výstavba rychlostní silnice R6 v úseku Karlovy Vary – Praha

Dostavba rychlostní silnice R6 s uspořádáním 2+2 jízdní pruhy v úseku Cheb – hranice SRN - současné dopravní zatížení nevyžaduje

Dokončení výstavby obchvatu Velká Hleďsebe (sil.I/21)

Výstavba obchvatu na silnici I/21 Trstěnice - Drmoul

Výstavba mimoúrovňového železničního přejezdu na I/64 včetně úpravy křižovatky I/21 s I/64 u Františkových Lázní.

Přestavba silnice I/13 Ostrov – Ústecký kraj

Dokončení obchvatu Aše s prověřením možnosti napojení na německou stranu na silnici B15 směr dálnice A93 u Rehau (rozdíl oproti ZÚR)

Doplnění dopravního značení – omezení průjezdu pro nákladní vozidla na silnici I/25 v úseku Jáchymov – Boží Dar

Přeložka silnice I/20 stávající úsek Toužim – Bečov nad Teplou – Karlovy vary do nového koridoru Toužim – Žalmanov (R6)

Převedení koridoru E49 ze silnice I/20 na I/21 - tímto řešením by se koridor E49 vyhnul průjezdu Karlových Varů a údolí řeky Teplé.

Pod Klínovcem v Obci Loučná (Ústecký kraj) je vhodné zbudovat silniční přechod pro autobusy, čímž by se lépe zpřístupnily vleky resp. lanovky pod Klínovcem z německé strany, resp. dle ZÚR významné plochy nadmístního významu pro cestovní ruch, rekreaci a sport;

Rozšíření provozu na přechodu Bublava - Aschberg / Klingenthal o autobusy pro zpřístupnění lyžařského centra Bublava, Stříbrná, resp. dle ZÚR významné plochy nadmístního významu pro cestovní ruch, rekreaci a sport.

V horských oblastech je potřeba zajistit dostupnost obcí při sněhových kalamitách. Tento problém má např. obec Potůčky, která v případě kalamity na silnici II/221 zůstává přístupná pouze z německé strany. Druhá přístupová komunikace od Rýžovny se v zimě neudrhuje.

Obecně lze říci, že je nutné zlepšit stav silnic II. a III. tříd. Jejich stávající stav je nesrovnatelný s komunikacemi obdobných tříd v sousedním Sasku. Tím se myslí nejen stav povrchů a šířkových parametrů, ale např. také vodorovné a svislé značení, instalace bezpečnostních prvků (svodidla, směrové sloupky), rekonstrukce průtahů a uličních prostorů s cílem zlepšit bezpečnost provozu (chodníky, zálivy pro Bus, parkování).

Letecká doprava

Mezinárodní leteckou dopravu zajišťuje letiště Karlovy Vary. V nedávné době proběhla modernizace s cílem dosažení úrovně technických parametrů letiště a terminálu pro cestující obvyklé u srovnatelných letišť regionálního významu v EU za současného zvýšení bezpečnosti. ZÚR vymezují plochu pro další rozvoj areálu včetně prodloužení a rozšíření hlavní vzletové a přistávací dráhy.

Cyklistická doprava

V Karlovarském kraji se klade důraz na rozvoj cykloturistiky. Na webových stránkách <http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/> existuje kvalitně zpracovaný a pravidelně aktualizovaný cykloportál, který přináší přehledné informace k tomuto tématu. Je zde k nalezení např.

přehled stávajících cyklotras, plánování tras se zobrazením výškového profilu nebo typy na výlety.

Síť značených cyklistických komunikací je relativně hustá a neustále se doplňuje. Základem jí jsou páteřní cyklotrasy a cyklostezky. Momentálně výrazně převyšuje množství cyklotras nad cyklostezkami resp. tras bez oddělení automobilové a cyklistické dopravy. Plánovaný cílový stav sítě cyklistických komunikací je navržen v dokumentu „Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji“. Mezi cyklotrasy s nejvyšší prioritou patří cyklostezka Ohře, Cyklotrasa Euregio Egrensis, cyklotrasa Eurovelo 13 – stezka železné opony. Ucelená síť cyklotras existuje zatím jen ve fázi projektu, který se v závislosti na finančních možnostech postupně daří realizovat v terénu.

Vize: Doporučujeme vylepšit poměr cyklostezka/cyklotrasa, tzn. podpora výstavby cyklostezek.

Pro dopravu cyklistů jsou zavedeny cyklobusy a je zde možnost využití železnic. Od roku 2011 existuje možnost zapůjčení kola na železničních zastávkách Cheb, Františkovy Lázně, Karlovy Vary dolní nádraží, Karlovy Vary, Loket, Mariánské Lázně, Nejdek, Sokolov s možností vrácení v jiné výše uvedené stanici. V regionech existují další soukromé půjčovny kol.

1.2.1.4 Ostatní veřejné vybavení

Vedle čistě komerčního vybavení (zejména maloobchodu) je veřejné vybavení základním faktorem kvality života a stabilizace obyvatel v území. Základním rysem veřejného vybavení je převaha jeho investičního i provozního financování z veřejných zdrojů (obecních, krajských, státních a EU). Vybavení jednotlivými druhy je podrobně dokumentováno v analytické části této studie až do úrovně obcí. Úroveň v technickém vybavení je možno označit za průměrné v rámci ČR (srovnávací studie chybí, krajská srovnání jsou nadlepšena velkým podílem obyvatel ve městech pánevních částí kraje). Trend je jednoznačně zlepšování, i když existují lokální deficity ve vodovodech apod. Nejhorší situace je v odkanalizování, které dosud chybí kromě malých rozptýlených sídel např. ve Stráži nad Ohří, Vojtanově a Libé, Zádubu-Závišíně, ve většině Jindřichovic atd. Na postup plynofikace má vliv rentabilita investic do sítí klíčových dodavatelů (odlehlá malá sídla těžko budou plynofikována).

Klíčová a politicky citlivá je zejména vybavenost základním školstvím a zdravotnictvím. Vcelku lze konstatovat vyváženost poptávky a nabídky kapacit, problémy jsou spíše provozně technického charakteru a v obtížné a dlouhé dojížděce. Zejména se to týká Krušných hor a Slavkovského lesa, kde jsou celé shluky menších obcí bez školy. Současné lokální deficity nebo tenze vznikly rušením kapacit, hlavně mateřských škol. Rezervy v základních školách jsou zejména v pánevních městech a také v depopulačním Sasku (Kraslice např. využívají MŠ v Klingenthalu). Relativně silná a tradiční je vybavenost základními uměleckými školami (např. v Kraslicích a Mariánských Lázních). Střední školství a učiliště jsou převážně soustředěny ve větších centrech, většinou v pánevní části kraje, kromě toho se udržely v Kraslicích, Nejdku, Aši a M. Lázních. Analogicky je handicapem celého kraje slabá přítomnost státního i soukromého vysokého školství, které naráží na finanční i personální zdroje a kraj je převážně odkázán na okolní kraje s většími a tradičními centry.

Situace ve zdravotnictví je analogická, centra (vč. např. Ostrova) mimo horské oblasti jsou vybavena relativně dobře, problémem jsou dojezdové časy v horském terénu. Funkce horské služby v Krušných horách je hodnocena vcelku pozitivně, vyhovuje i dolet vrtulníků z okolních krajů.

Relativně hustá je dosud síť policejních služeben a pošt, i když jsou pod tlakem k redukci.

Vzhledem k velikosti obcí a rozptýlenosti zástavby je plynofikace a napojení na stokovou síť zakončenou ČOV v řadě případů ekonomicky (investičně i provozně) problematická.

V rámci odlehlosti, špatné dostupnosti do Čech je žádoucí řešit dodávku potřebných energií a vody i přes hranice. Přímo na hranicích jsou na saské straně větší města i obce s existující infrastrukturou. Vzhledem k poklesu osídlení na saské straně (cca 20%), je oblast dostatečně kapacitně vybavená energiemi, pro případné napojení české strany ze Saska.

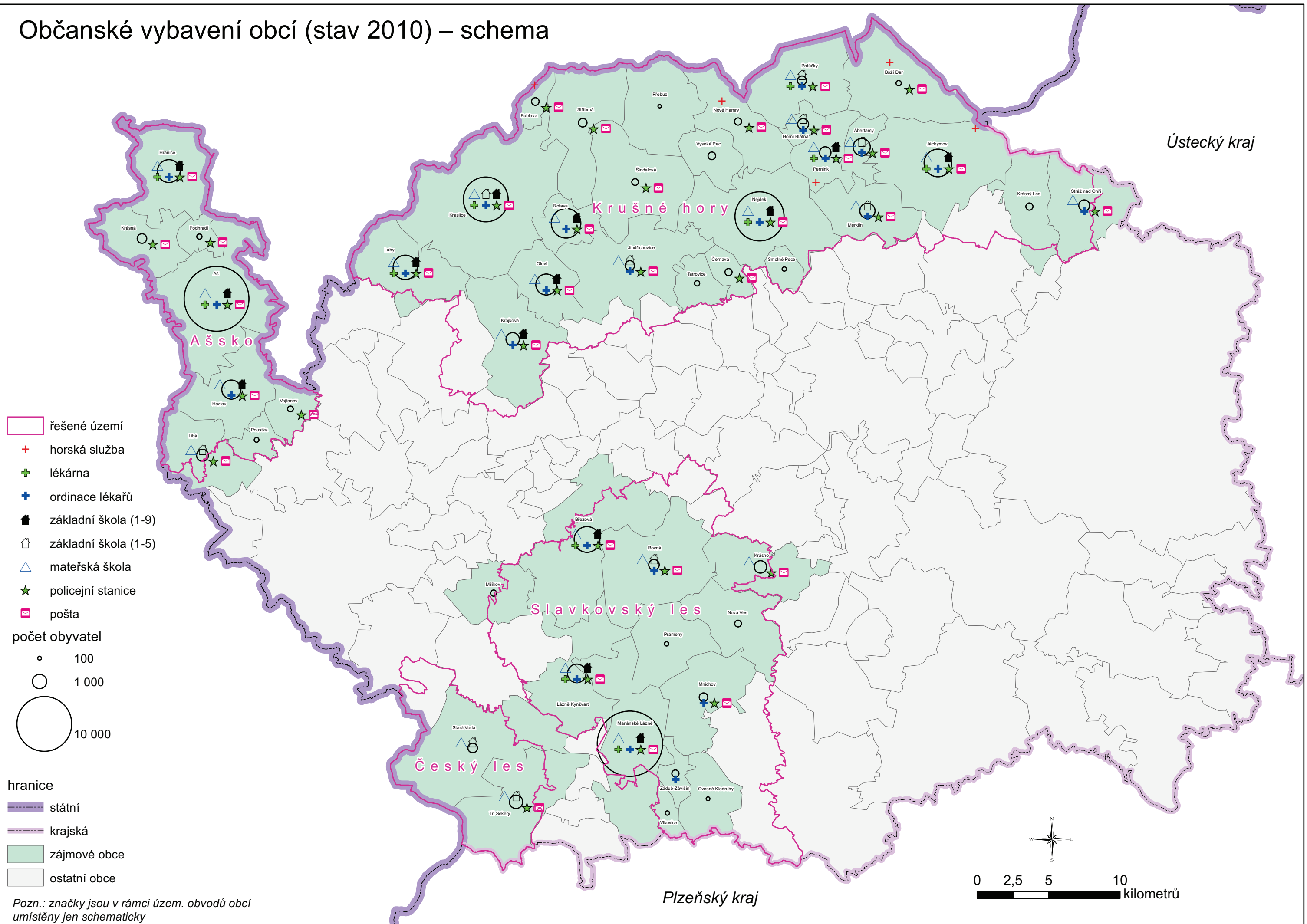
Větrné elektrárny

Na území se vyskytují větrné elektrárny, jejich počet není významný a postupně se dostavují. Dostavba probíhá v lokalitách, které dříve byly vymezeny v ZÚR KK.

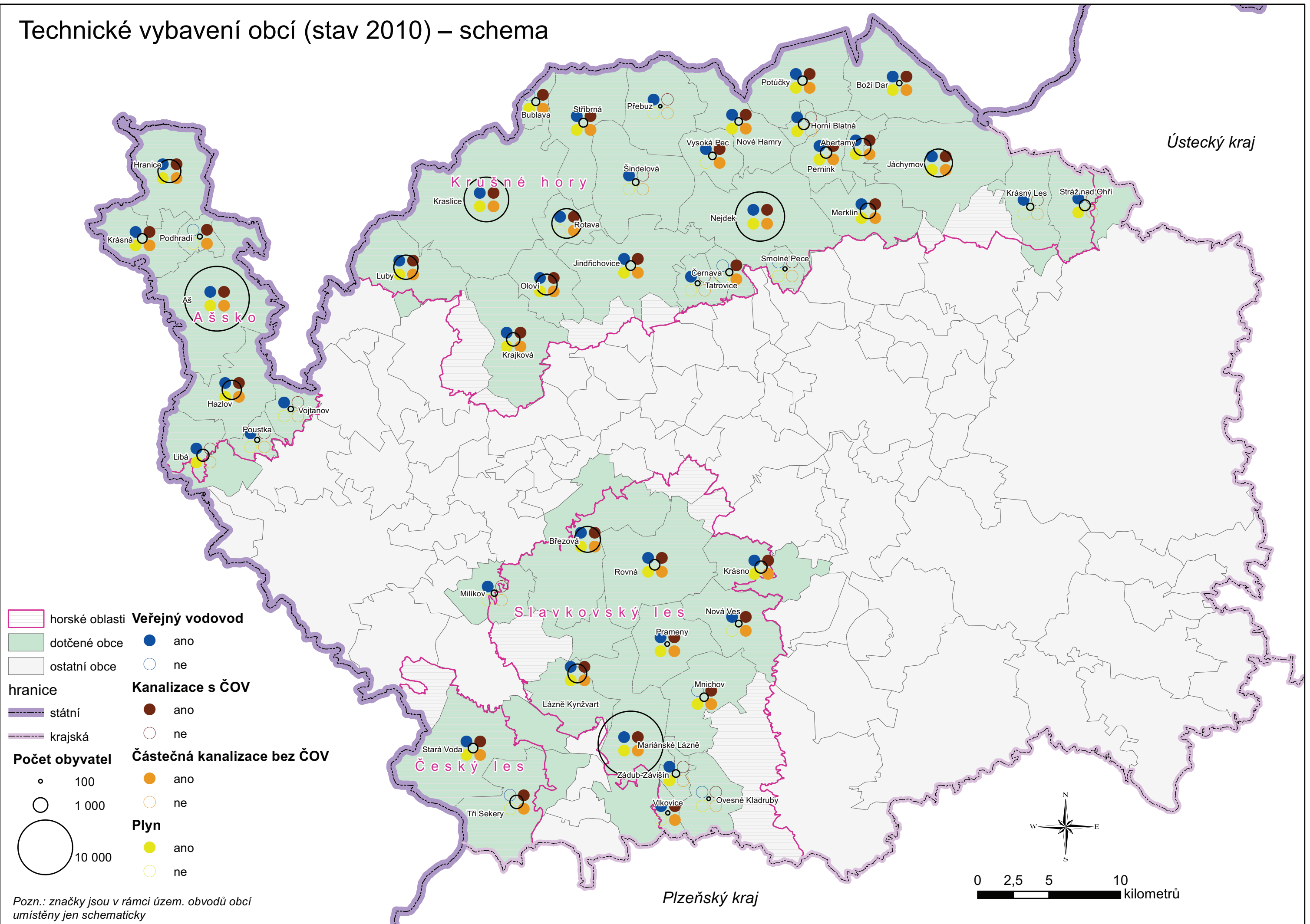
Vodní elektrárny

V území se vyskytují malé vodní elektrárny s výkonem do 0,5MW. Velké se nevyskytují z důvodu malé kapacity vodních toků.

Občanské vybavení obcí (stav 2010) – schema



Technické vybavení obcí (stav 2010) – schema



1.2.1.5 Ekonomická základna

Bilance pohybu za prací podle SLDB 2001 dokumentuje, že převažuje celková vyjížďka z horských oblastí do zaměstnání v hlavních centrech v podhorské oblasti (viz. schéma vyjížďky za prací). V horských oblastech si pracovní a také obslužná zázemí vytvářejí jen tradiční místní centra typu Kraslice, Nejdek nebo Aš, jejich pracovní význam ale slábne. Vyjížďka za prací přes státní hranici není zatím podstatná (spíše jen v řádu jednotek osob z jednotlivých obcí). Skokově se nezměnila ani po plném otevření německého pracovního trhu (z důvodu ekonomického útlumu v saském příhraničí, kvalifikační struktury nabídky i poptávky vč. jazykové nevybavenosti). Největší efekt z otevření hranice mělo Ašsko, díky své poloze a relativně dobrému napojení na Bavorsko.

Největší koncentrace pracovních příležitostí je dnes v horských oblastech převážně na Ašsku (celkem cca 8,4 tisíce) - průmyslové centrum Aš (řádově 5,7 tisíce) a Hranice (1,2 tis.) díky lokalizaci filiálek německých vlastníků. Význam si nadále udržují Nejdek (3,9 tisíce), Kraslice (3,3 tis.) a Luby (1,0 tis.). Převahu zaměstnanosti ve službách mají z horských center pouze Jáchymov (celkově 1,6 tis.) a Mariánské Lázně (přes 8 tis.), lokálně služby dominují samozřejmě v centrech typu Boží Dar nebo Potůčky. Řada obcí je zcela závislá na vyjížďce za prací, ať už kvůli malé velikosti, nebo zánikem místních výroben nebo zemědělství (typicky ve Slavkovském lese).

Sektorová skladba pracovních příležitostí v oblasti podle SLDB 2001 stále ukazuje příznačnou dominanci sekundéru (tzn. průmyslu a stavebnictví) proti terciéru (službám) – v Ašské i Krušnohorské části, díky M. Lázním je v tomto ohledu specifický jen Slavkovský les. Okrajovou funkci, v horských oblastech s poněkud zvýšeným podílem, má zemědělství, resp. lesnictví (4%).

Největší soustředění průmyslu má Nejdek - cca 2600 míst s dominantním strojírenstvím (Witte, výroba zámků, cca 1500 zam., slévárna Metalis cca 350 zam.). Textilní průmysl celkově ztratil, drží se tradiční vlnářství (Vlnap a Nejdecká česárna vlny po asi 250 zam.). Menším centrem jsou Kraslice (cca 1000 zam.), kde stále dominuje tradiční výroba hudebních nástrojů Amati-Denak (400 zam.), podobně v Lubech Strunal CZ (250 zam.) a zpracování plastů (150 zam.). V Oloví se udrželo sklářství (ploché sklo, pobočka Glaverbelu, cca 250 zam.), podobně v Merklíně Elektroporcelán (160 zam.) a v Rotavě strojírna Rotas a Průmyslové bariérové systémy (obojí celkově do 200 zam.). V Krajkové je elektrovýroba OIET (200 zam.).

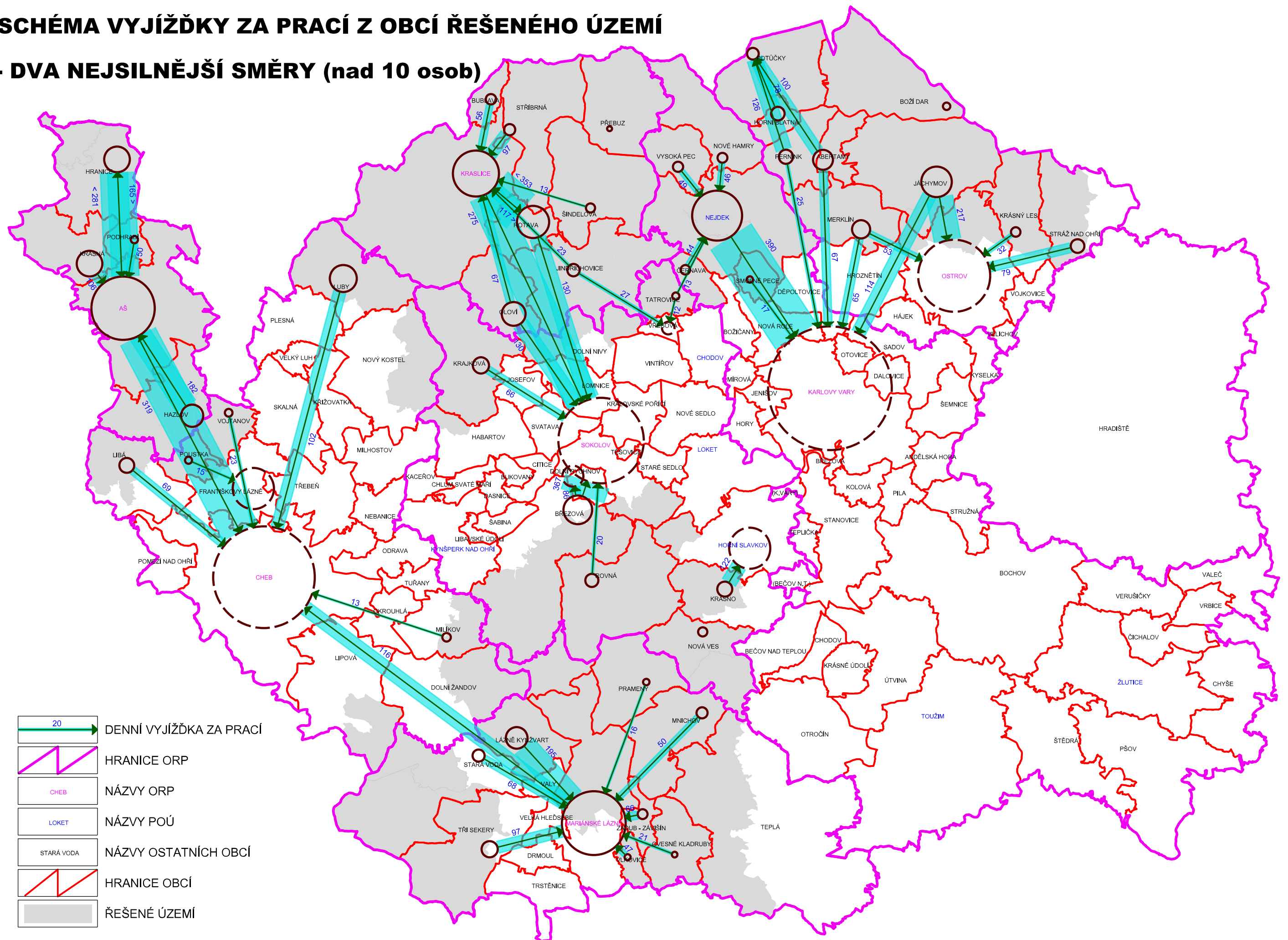
Průmysl je tedy v horských oblastech celkově příznivě diverzifikovaný a stabilizovaný, s vazbami na Německo, s dochovanou tradicí výrob s vysokou přidanou hodnotou (to neplatí ale pro Ašsko).

Průmysl na Ašsku je zvláštní velkou diverzifikací do malých jednotek a řady odvětví. Asi 25 podniků, ponejvíce s německým vlastníkem, působí v elektrotechnice, zpracování plastů, textilu, strojírenství, porcelánu, výrobě tapet atd. Jen asi 6 podniků zaměstnává více než 100 osob. Také v Hranicích jsou německé filiálky – elektrotechnika (největší GR Electronic má cca 700 zam.), zpracování skla a další. V Hazlově jsou 2 firmy po 100 zam.

V Mariánských Lázních je průmysl vedle služeb málo významný, je zde asi 15 malých provozoven (celkem cca 750 pracovních míst). Největší je dodavatel pro automobilky (cca 200 zam.), dva dodavatelé pro automobilky jsou i v Lázních Kynžvart (celkově cca 150 zam.), v Březové je strojírenské zázemí elektrárny Tisová.

Míra nezaměstnanosti se v oblasti udržuje nad úrovní kraje i ČR, ale v hlavních centrech nikoli dramaticky. V některých malých obcích se ale podíl lidí dlouhodobě bez práce blíží k třetině práceschopného obyvatelstva, ale i ve větších obcích (Oloví, Rotava a Abertamy) bývá kolem 20 %. Naopak trvale nejnižší nezaměstnanost vykazují lázeňská centra, ale také Boží Dar, což dokazuje možnosti cestovního ruchu i v dopravně odlehklých obcích.

- DVA NEJSILNĚJŠÍ SMĚRY (nad 10 osob)



Horské oblasti jako celek jsou a budou ekonomicky závislé na pánevních částech kraje. Posoudit stabilitu klíčových zaměstnavatelů v kraji je mimo možnosti této studie. Je možno pouze obecně konstatovat trvalý význam uhelných zdrojů a energetiky, nezbytnost maximální diverzifikace výroby a orientace na zahraniční (německé) investory, orientaci na nové (mimoevropské) trhy a obory s unikátním know-how (typu Amati Kraslice, Thun Nová Role a další).

Rizikem jsou naopak provozy typu „montoven“, které jsou charakteristické hlavně pro Ašsko, ale i dodavatelé přímo závislé na konjunktuře automobilního průmyslu.

Obecným doporučením pro diverzifikaci ekonomiky je více využít potenciál horských oblastí i kraje pro cestovní ruch, tzn. doplnit tradiční lázeňství komplexem dalších činností napojených na všechny dostupné formy cestovního ruchu.

1.2.1.6 Vybavenost pro cestovní ruch

- **Nástupní centra a infocentra:**

Nástupní centra slouží k vstupu do jednotlivých významných oblastí, která jsou atraktivní pro cestovní ruch.

Hlavní nástupní centra mají celokrajový význam. Další nástupní centra jsou sledována jen ve vztahu k horským oblastem. Některá z nich jsou mimo řešené území, avšak v jeho blízkosti.

Nástupní centra je možné sledovat v několika kategoriích - hlavní, významná, ostatní:

- **hlavní nástupní centra** se vyznačují následující charakteristikou:

- mimořádný kulturně historický a turistický potenciál (MPR, MPZ, významné památky nadregionální úrovně)
- vysoká úroveň a široká nabídka služeb v oblasti cestovního ruchu (zejména ubytování, stravování, sportovně rekreačních zařízení s celoročním využitím aj.)
- dobrá dostupnost z nadřazené silniční sítě- poloha na vstupních trasách do rekreačních oblastí
- vyšší koncentrace kulturních (a přírodních) hodnot v blízkém okolí.

Tuto charakteristiku splňují zejména:

- lázeňská města: Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně
- Cheb - jako hlavní centrum na přístupu z Bavorska
- Ostrov - hlavní centrum ve směru na oblast Klínovec - Fichtelberg
- Boží Dar - hlavní centrum na přístupu ze Saska

- **významná nástupní centra:**

- mají širokou nabídku služeb pro vlastní obyvatele s využitím i pro návštěvníky jejich spádového území, zejména blízkých sportovně rekreačních areálů.

Za tato centra lze považovat:

- města Aš, Kraslice, Nejdek a Jáchymov (do této kategorie lze zařadit i město Loket)

- **ostatní nástupní centra** se vyznačují vysokou návštěvností:

- památky (zámek Kynžvart, Horní Slavkov, Teplá - MPZ, Klášter Teplá, Bečov n. T. - MPZ)
- rekreace (Bublava/Stříbrná, Pernink - Abertamy, Nové Hamry)

U všech výše uvedených center by mělo být samozřejmostí existence informačního centra; tato centra jsou však i v dalších městech či obcích (viz níže v jednotlivých kapitolách dle oblastí US).

Infocentra v navazujícím území:

Karlovarský kraj:

TIC Cheb

Infocentrum Chodov

Informační centrum Karlovy Vary

Krajské infocentrum Karlovy Vary

Goethe Tour - Infocentrum (Loket)

Ústecký kraj:

Kadaň, Klášterec nad Ohří, Vejprty

Plzeňský kraj:

Stříbro, Tachov

Sasko:

Adorf, Bad Elster, Bad Brambach, Klingenthal, Markneukirchen, Bärenstein-Königswalde, Jöhstadt, Schöneck, a dále Schneeberg, Bad Schlema, Schwarzenberg, Raschau-Markersbach, Plauen, Zwickau, Oelsnitz, Falkenstein, Auerbach, Rodewisch, Hammersbrücke, Johanngeorgenstadt

V oblasti se vyskytují významné národní kulturní památky, které mají vysokou návštěvnost s rostoucí tendencí. V navazujícím vnitřním zájmovém území se dále nacházejí atraktivní městské památkové rezervace a zóny.

V území se nachází řada muzeí, divadel, knihoven, galerií s bohatým programem.

Další vybaveností v území jsou např. bazény, koupaliště, golfová hřiště viz. dále v návrhu.

1.2.1.7 Aktivita cestovního ruchu

- Zimní aktivity

Nejvýznamnějším střediskem regionálního významu se značným potenciálem rozvoje je areál Klínovec – sever, nacházející se na území obce Loučná (Ústecký kraj). Areál je přes vrchol Klínovce funkčně i z hlediska společného provozovatele propojen s areálem Klínovec – jih (jednosedačková lanovka se sjezdovkou směrem k Jáchymovu), který se nachází na území kraje Karlovarského.

Z Klínovce je možné se přesunout do blízkého areálu Neklid a na Boží Dar (i obráceně). Ambicí rozvoje areálu Klínovec – sever je funkční propojení na nejvýznamnější areál sjezdového lyžování na saské straně kolem vrcholů Fichtelberg a Kleiner Fichtelberg. Projekt má označení „Nový Klínovec“ a zahrnuje několik etap výstavby, resp. prodlužování lanovek a vleků a rozvoje sjezdových tratí, včetně příslušné vybavenosti. V první fázi se jedná o náhradu jednoho z vleků čtyřsedačkovou lanovkou s možností prodloužení v regulovaném provozu až na okraj Oberwiesenthalu. Trasa je vedena na poměrně mírném svahu, který budou využívat spíše děti a nenároční lyžaři. Spojení do Oberwiesenthalu a na Fichtelberg bude atraktivní a využitelné nejen pro lyžaře a nejen v zimním období. V závěrečné etapě projektu se počítá s výměnou stávající jednosedačkové lanovky Klínovec – jih (součást řešeného území této studie) novou sedačkovou lanovkou v nové delší trase (spodní stanice u rozcestí v místě dnešního parkoviště). Součástí této etapy by mělo být vybudování nové širší sjezdovky a rekonstrukce (rozšíření) příjezdové komunikace od Jáchymova včetně zkapacitnění parkoviště.

Pro areály Karlovarského kraje je mimo vlastního území významná dostupnost z území jihozápadního Saska, tj. „kraje“ Bezirk Chemnitz. V tomto území je 1 540 tis. obyv.

Za hlavní zdroje lze považovat velká města a aglomerace:

	tis. obyv.	vzdálenost od Klínovce	vzdálenost od Bublaty
Chemnitz	244	56 km	80 km
Zwickau	94	58 km	50 km
Plauen	68	78 km	50 km
aglomerace Aue – Schwarzenberg	80	33 km	50 km
aglomerace Auerbach – Falkenstein	50	52 km	34 km
Hof	50	96 km	78 km

Dostupnost areálu Bublaty – Stříbrná je přes Kraslice, v případě přímého napojení na silnici B285 na východním okraji Klingenthalu je možné zkrácení o cca 10 km.

Vzhledem k tomu, že přístupové komunikace ve velkém rozsahu procházejí zastavěným územím, odpovídá 1 hodinové dostupnosti vzdálenost do 60 km. S výjimkou Hofu je ostatní města / aglomerace dosahují.

Běžecké lyžování

Krušné Hory

Velká část krušnohorských lyžařských center pravidelně strojově upravuje své vlastní lokální okruhy. Status standardních závodních tratí mají Pernink, Jahodová louka na Božím Daru (veřejnosti uzavřeno), biatlonový areál Eduard nad Jáchymovem. Své vlastní běžecké okruhy občas upravují na Bublatě, ve velkorysě hustotě na Božím Daru kolem Špičáku i v areálu Nováky směrem k německé hranici s propojením na Fichtelberg, nově na Klínovci od traverzu směrem k znovuobjevovaným partiím jižních svahů hřebenu. Upravované běžecké okruhy jsou také v Abertamech, Horní Blatné, v Nových Hamrech.

Okruhy kolem lyžařských center jsou vzájemně propojeny Krušnohorskou lyžařskou magistrálou KLM v terénu značenou jako SM (skimagistrále). Její lokalizace se z různých zdrojů liší. Na základě dokumentace „Analýza Krušnohorské lyžařské magistrály na území Karlovarského kraje“ (2011) byla doporučena trasa KLM Bublaty – horní Přebuz – Jelení – severní okraj Perninku – severně od Abertam a Hřebečné – červená trasa na Boží Dar – naučná stezka Božídarské rašeliniště – Boží Dar.

Okruhy pro běžecké lyžování a další zimní aktivity kolem lyžařských center včetně jejich napojení na KLM a běžecké trasy na německé straně jsou shrnuty v „Konceptu běžeckého lyžování“ (2012)..

- Letní aktivity

Letních aktivit v území je velké množství. Patří sem například cyklo, koupání, agroturistika, turistika pěší, cesty za poznáním přírodních zajímavostí, kulturního dědictví.

Podmínkou postupného přitažení zájmu návštěvníků, se všemi pozitivními efekty pro (potenciální) místní podnikatele ve službách a tedy i pro rozpočty obcí, je v první řadě komplexní informovanost (tzn. prosazení nabídky do specializovaných vyhledávacích portálů na internetu, dále erudované informace např. na wikipedii i formou tištěných publikací, až po navigační systémy a informační panely v terénu, resp. zajištění průvodcovské služby).

V památkové péči je žádoucí **posilovat specifika a rozvíjet mimořádné fenomény** Karlovarského kraje, které je vhodné využít jako **klíčové atributy a značky** v podpoře cestovního ruchu:

lázeňská sídla

hornické a technické památky, zejména důl Jeroným u Krásna

románská falc v Chebu

Tepelský klášter, vybrané kostely (např. luteránský v Podhradí)

hrázděná lidová architektura

specifická (moderní) architektura česko-německého pohraničí vč. rozhleden

sorela

zaniklá sídla

Hustá síť drobných památek může vytvořit opěrnou síť pro pohyb v krajině tzv. měkkými formami cestovního ruchu, tzn. neinvazivními a neinvestičními formami.

Velkou výzvou je záchrana industriálních památek (zejména textilek na Chebsku a Ašsku) – je žádoucí bránit investorům v úmyslném zanedbání péče a následné demolici pro uvolnění pozemku na utilitární objekty typu skladů nebo supermarketů.

Doporučujeme hledat inspirace a argumenty ve vyspělém zahraničí, často jsou v našem prostředí velmi neobvyklé (např. nové využití církevních staveb). Záchranné investice do památek dotují mj. Norské fondy.

a) Karlovarský kraj má dále potenciál pro „nové“ formy turistiky, jako je např. **církevní**. Ateizmus české populace (v kraji se uvádí cca 80 % nefunkčních kostelů!) je možno vyvážit aspektem památkovým. Návštěvnost kostelů a klášterů může oživit i tradice **poutních míst** (viz seznam), nebo zapojení Karlovarského kraje do sítě evropských **Svatojakubských poutních cest** do španělského Santiaga de Compostela. Nejbližší česká stezka vede z Prahy přes Plasy, Kladruby směrem na přechod Železná/Eslarn (jižně od Rozvadova) a dále na Norimberk a Öttingen, kde navazuje na Franckou cestu a směřuje k Bodamskému jezeru. Agentura CzechTourism zahajuje v roce 2012 kampaň „**Magni – cesty s příběhem**“, které jdou také v tomto duchu.

a) Všechny tyto aktivity zásadně doporučujeme ke koncepčnímu rozpracování zadat nebo aspoň konzultovat s příslušným odborným správcem, gestorem, a pokud existuje, také s aktivní občanskou společností (Národní památkový ústav, muzea, církve, MAS, svazky obcí atd.).

1.2.2 Příroda a krajina

Krajina a přírodní hodnoty v Karlovarském kraji mají svá osobitá specifika, dané svoji výškovou různorodostí. Horské polohy střídají výrazné sníženiny. Nejnižšími polohami je tektonická sníženina Chebské a Sokolovské pánve s asymetrickým údolím Ohře. Osídlení Chebsko-sokolovské pánve je prehistorické a převážná část tohoto území je odlesněna. V západní části této sníženiny jsou hojně zastoupeny rybníky a ve východní části vznikly výrazné antropogenní prvky, jako jsou povrchové doly, výsypky a odkaliště.

Severním směrem od Chebsko-sokolovské pánve se vyvinuly až do horských poloh vyzdvížené plošiny – Krušné hory. Krušnohorský území bylo výrazně osídleno již ve středověku a souviselo s četnými hornickými aktivitami. S nimi je spojen dlouhotrvající tlak na lesní porosty, doházelo k postupné přeměně v druhové skladbě lesa. Západní část Krušnohorské hornatiny je reprezentována členitou pahorkatinou Smrčiny, s plochým zvlněným povrchem,

na okraji rozřezanými údolími vodních toků. Osídlení změnilo druhovou skladbu porostů a plošný rozsah lesů.

Na Krušné hory a Sokolovskou pánev navazují východním směrem Doupovské hory, které jsou plochou sopečnou hornatinou, složenou z třetihorních sopečných materiálů v kruhovém půdorysu. Osídleny byly již v prehistorické době a vedla přes ně významná spojovací stezka. V území se zachovalo vysoké zalesnění s relativně dochovanou původní druhovou skladbou. Po roce 1945 se staly hory vojenským prostorem a od té doby jsou prakticky bez osídlení.

Jižně od Chebsko-sokolovské pánve se rozkládá další velkoplošná dominanta, Slavkovský les. Tato členitá vrchovina je reprezentována centrální plošinou v horské poloze a okrajovými strmými svahy. Slavkovský les byl osídlen v centrální části bylo až ve vrcholném středověku, v souvislosti s rozvojem hornictví. Lesy jsou velmi rozšířené, ale s převážně druhotnou skladbou. Slavkovský les pro svoje unikátní přírodní hodnoty byl vyhlášen chráněnou krajinnou oblastí. Západní okraj Slavkovského lese od Českého lesa dělí Tachovská brázda.

Na území Karlovarského kraje je Český les reprezentován především geomorfologickým podcelkem Dyleňský les. Dyleňský les býval hraničním hvozdem, s velmi pozdním osídlením. Po roce 1945 bylo území z velké části vysídleno a došlo k útlumu zemědělského hospodaření. V lesích v rámci kolonizace docházelo k postupné přeměně druhové skladby a dnes zde převažují smrkové monokultury.

1.2.2.1 Krajinný ráz

Krajinný ráz lze chápat jako soubor přírodních, kulturních a historických jevů ve sledovaném území. Krajinný ráz dle § 12, zákona 114/92 Sb. O ochraně přírody a krajiny chrání území před lidskou činností, která snižuje estetickou a přírodní hodnotu území a zároveň ochraňuje významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, kulturní dominanty a harmonická měřítká v krajině.

Zatím co v Chebsko-sokolovské pánvi byl krajinný ráz antropogenní činností výrazně narušen, tak v řešených územích horských oblastí je činnost člověka s přírodou v relativní rovnováze.

Ve Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje Karlovarského kraje na životní prostředí, v příloze č. 2 je ochrana krajinného rázu členěna do pěti kategorií.

Do I. kategorie – nejvyšší ochrany jsou zahrnuty nejhodnotnější území, což jsou maloplošná zvláště chráněná území a I. zóna CHKO.

II. kategorie – vysoká ochrana se vztahuje na lesnatá území s velmi členitým terénem a s přirozenou druhovou skladbou porostů. Na mozaiku lesních a nelesních porostů s vysokým přírodním potenciálem, ke kterým náleží údolí a niva Ohře. Do této kategorie jsou zahrnuty i hodnotnější části přírodních parků.

Do III. kategorie – střední ochrana krajinného rázu byly navrženy méně hodnotné části přírodních parků, lesnatá území s převahou monokultury smrku a území s menším podílem lesů, v němž se střídá orná půda s trvalými travními porosty, popř. remízky, lada a rybníčky.

Do IV. kategorie – nízká ochrana byla zahrnuta území s minimem přírodních prvků, obvykle s většími hony orné půdy, jen místně přerušeny trvalější vegetací či vodní plochou. Častá je zde zástavba, vč. větších sídel. Na rozdíl od následující kategorie ovšem nejde o území antropogenně devastovaná.

Do V. kategorie – nejnižší ochrana jsou areály hnědouhelných dolů vč. výsypek a navazující industriální zástavby.

a) Jsme názoru, že v rámci ochrany krajinného rázu není nutné věnovat zvýšenou pozornost maloplošným zvláště chráněným územím a CHKO (kategorie I.), neboť nedotknutelnost těchto území je ošetřena Zákonem o ochraně přírody a krajiny. Zvýšenou pozornost při ochraně krajinného rázu je nutné věnovat především přírodním parkům. A to nejen přírodním hodnotám v krajině, ale i stavebním záměrům, které svým měřítkem by měly být v souladu s danou krajinou. Jedná se o území nemalé, s devíti přírodními parky. Jsou to:

b) - v Krušných horách PŘP Kamenné Vrchy, PŘP Leopoldovy hamry, PŘP Přebuz, PŘP Jelení Vrch, PŘP Zlatý kopec a PŘP Stráž nad Ohří.

c) - v horské oblasti AŠ PŘP Halštrov a PŘP Smrčiny

d) - v horské oblasti Český lese PŘP Český les.

Intenzivní ochranu krajinného rázu je nutné věnovat především územím v přírodních parcích. Podrobnější charakteristika přírodních parků je v průzkumové části této studie.

1.2.2.2 CHKO

Zhruba na území geomorfologického celku IIIC-1 Slavkovský les byla vyhlášena roku 1974 chráněná krajinná oblast Slavkovský les. Předmětem ochrany je přírodní území, ve kterém jsou koncentrovány přírodní léčivé zdroje. Jsou to studené kyselky proplněné oxidem uhličitým, uhličitě minerální vody s oxidem uhličitým s výraznou mineralizací a karlovarské uhličitě termy s teplotou dosahující až 73,4°C.

Relativní čistota povrchových vod je předurčena i pro vodárenské účely. Území chráněné krajinné oblasti je téměř totožné s CHOPAV.

Jedním z nejvýznamnějších typů vegetace ve Slavkovském lese jsou podmačené rašelinné smrčiny, kde se nacházejí vrchoviště. Jsou to především Kladské rašeliny, Tajga, Paterák, Lysina a Krásenské rašeliniště.

Botanickou zvláštností je vegetace na 15 km dlouhém hadcovém hřbetu. Na extrémně bazický substrát je vázána řada vzácných druhů rostlin s trpasličím vzrůstem. Toto území má i nízkou druhovou diverzitu.

Do krajiny vedle důlních děl se zapsal i umělý vodní režim. Významným stavebním objektem byla tzv. Dlouhá stoka z 1. pol. 16. století, která sloužila ke zpracování vytěžených surovin. Nepříznivý vývoj hornictví nastal za třicetileté války. V poválečném období se kraj stal centrem řemeslné výroby a v 18. století, s rozvojem manufaktur, u Horního Slavkova vznikla první česká porcelánka. K výraznému úpadku, z hlediska osídlení, došlo po II. světové válce. Po odsunu Němců řada obcí zanikla. Určitý rozvoj přinesla těžba uranové rudy, která byla ukončena v roce 1964.

CHKO Slavkovský les má bohatou škálu kulturních a přírodovědných hodnot. Od počátku 20. století začíná být toto území navštěvováno turisty a dnes je významným přírodním zázemím pro lázeňská města Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně i Lázně Kynžvart.

- ochrana přírodních hodnot, především hadcových území, rašelinišť a mokřadů
- ochrana území před nadměrnou urbanizací a krajinného rázu
- umožnění rekreačního, sportovního a turistického využití, za předpokladu, že nebude v rozporu se zájmy ochrany přírody

1.2.2.3 Lesy

Lesnatost Karlovarského kraje 42,45 %, je oproti lesnatosti České republiky (33,7 %) nadprůměrná. V porostech převládají monokultury smrku ztepilého a v nižších polohách borovice lesní. Původní dřeviny (jedle, buk, dub), z důsledku lesního hospodaření byly potlačeny a nahrazeny monokulturami. Vysoké procenta nepůvodních dřevin výrazně ovlivňuje biotopy.

Zdravotní stav lesa se v posledních letech lepší, ale imisní zátěže, byť v menší míře než v minulosti, stále přetrvávají.

V zájmu ochrany přírody je vhodné preferovat vyšší lesnatost, ale nemělo by docházet k zalesnění kvalitních lučních porostů a mokřadních biotopů. Zvyšování lesnatosti by bylo žádoucí především v průmyslové oblasti.

Kromě hospodářské činnosti pozemky určené pro funkci lesa (PUPFL) plní i mimoprodukční ekologické funkce. V rámci umělé obnovy lesa by do lesních ekosystémů měly být cíleně vnášeny i meliorační a zpevňující dřeviny, jako např. buk, dub, javor, jeřáb, jedle. Dlouhodobá změna druhové skladby obnovovaných porostů ve prospěch původních listnatých dřevin by měla být jednou z priorit.

- nelze zalesňovat v hodnotných částech krajiny, jako je např. mokřad, rašeliniště aj.
- preferovat zastoupení původních dřevin v lesních porostech

1.2.2.4 Zemědělství

Karlovarský kraj z hlediska zemědělství, nemá na většině ploch zcela vhodné podmínky pro zemědělskou výrobu, ta je do značné míry závislá na dotacích. Po politicko-hospodářských změnách po roce 1989 doznala zemědělská výroba určitých změn. Z velkých zemědělských celků vznikla řada malých subjektů na bázi soukromého hospodaření.

Karlovarský kraj je jediným krajem v ČR, který má více lesní půdy než zemědělské. Oproti ostatním krajům je na zemědělské půdě výrazné zastoupení trvalých travních porostů nad ornou půdou a to zvláště v horských oblastech (viz. průzkumová část studie).

Patrný přechod z orné půdy na pastviny se uskutečnil zejména v 90. letech minulého století, kdy na orné půdě začali hospodařit menší, většinou soukromé subjekty. Tím posupně docházelo k navýšení koeficientu ekologické stability a snížení hodnot dusíku. Úbytek zornění byl podmíněn méně vhodnými půdními a klimatickými podmínkami pro zemědělskou výrobu, které negativně ovlivňují rentabilitu výroby.

Navýšením trvalých travních porostů se zemědělská krajina v posledních desetiletích stala více atraktivní pro rekreaci a pobyt v přírodě. Aby zemědělská výroba, zejména v méně vhodných přírodních podmínkách zcela nezanikla, je nutné podporovat i doplňková činnost, jako je agroturistika, výroba krajových specialit, výroba ekologických produktů s dokonalou propagací aj.

- velkoplošná přeměna orné půdy na trvalé travní porosty pozitivně ovlivnila stupeň ekologické stability
- zalesňování orné půdy je v zásadě pro krajinu přínosem, ale nové lesy by neměly ovlivnit zánik cenných stanovišť, jejichž existence se odvíjí od kulturní bezlesé krajiny.
- podporovat vedlejší doplňkovou činnost v zemědělství

1.3 Vyhodnocení hlavních charakteristik horských oblastí

1.3.1 Rozhodující vazby a potenciály rozvoje KV kraje a horských oblastí

Karlovarský kraj je nejzápadnějším územím ČR, sousedí na severu se Saskem a na západě s Bavorskem.

Severozápadně území ČR probíhá dálnice A72 Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz, která následně pokračuje severním směrem na Lipsko. Dokončení posledních cca 20 km se předpokládá v r. 2012. Západně území ČR prochází dálnice A93 Hof – Regensburg (s pokračováním na Mnichov). Na tuto trasu je prostor Chebska připojen 3 trasami. Z toho vyplývá, že v blízkosti Karlovarského kraje existuje na německé straně souvislá dálniční síť. Na navazující síti silnic kategorie B (naše silnice I.tříd) chybí většinou přeložky ve směru k území Karlovarského kraje. Například napojení Selb – Aš je po silnici kategorie ST (naše silnice II.tříd), přitom propojuje německou dálnici A93 se silnicí I/64 v Aši). Jednou z výjimek je komunikace od Rehau ve směru na Aš, která slepě končí před hranicí s ČR.

Na saské části Krušných hor (Erzgebirge) je poměrně silné osídlení, kterému dominují aglomerace Auerbach – Falkenstein (cca 43, tis. obyv.) a Schneeberg – Aue – Schwarzenberg (cca 82 tis. obyv.).

V příhraničním území Saska jsou nejvýznamnějšími městy Markneukirchen (6,6 tis. obyv.), Klingenthal (8,4 tis. obyv.), Johanngeorgenstadt (4,9 tis. obyv.) a centrum zimních sportů Kurort Oberwiesenthal (2,5 tis. obyv.). Možný rozvoj na české straně je dán poměrně hustým osídlením v příhraničí, což má potenciál pro růst cestovního ruchu.

Přes Chebsko (i Ašsko) je kvalitní, zejména silniční spojení na nadřazené dopravní síť SRN a v podstatě západní Evropy. Významným dopravním uzlem je Hof.

Dokončením silnice R6 mezi Chebem a Karlovými Vary došlo k přístupu krajského města na tyto síť. Karlovy Vary tak budou po Plzni (D5) a Ústí n. L. (D8) třetím krajským městem s přístupem na evropské dálnice.

Mimo tento prostor kvalitní dopravní spojení v podstatě není, neboť jak železniční tratě, tak silnice přes Krušné hory nemají (a to zejména na české straně) parametry hlavních komunikací.

Hlavní koridor osídlení je na území kraje vázán na tok Ohře, tímto územím vedou též hlavní komunikační trasy ve směru na Ústecký kraj. Zde hlavní koridor osídlení je východně Kadaně v Podkrušnohoří (Chomutov, Most, Teplice, Ústí n. L.), nikoliv podél Ohře s historickými městy Žatec a Louny. Ve směru na Plzeňský kraj (resp. Plzeň) má relativně lepší vazby Chebsko než oblast krajského města Karlovy Vary.

Karlovy Vary nemají přímé železniční spojení s Prahou (spoje vedou přes Plzeň a Chomutov).

Významnější je silniční spojení (I/6 - R6), kde problémy jsou zejména na území Středočeského kraje (silnice nemá parametry I. třídy, prochází řadou sídel).

Mimořádným potenciálem Karlovarského kraje je lázeňství, které představuje přibližně polovinu kapacit celé ČR. Většina lázeňských areálů je mimo území řešené studie horských oblastí.

Rovněž rozhodující kulturně historický potenciál je soustředěn mimo horské oblasti, zejména v Poohří. Z hlediska návštěvnosti jsou nejvýznamnější hrad Loket (85 tis.), zámek Bečov n. T. (56 tis.) a zámek Kynžvart (43 tis.).

Potenciál „horských oblastí“ je především v rozsáhlých krajinných celcích a v některých sportovně rekreačních areálech. Krušné hory na rozdíl od jiných hraničních hor ČR nemají statut velkoplošněchráněného území (národní park, CHKO) což znamená menší limity pro rozvoj turistické a dopravní infrastruktury.

Vývoj osídlení (zejména Krušnohoří v širším pojetí) byl výrazně (na obou stranách hranice) ovlivňován ekonomickou prosperitou s výraznými změnami rozkvětu a útlumu v dřívější i nedávné minulosti.

Těžba a zpracování kovů byla ukončena vyčerpáním zdrojů. Následný rozvoj řemesel a výroby (soukenictví, krajkářství, výroba skla, porcelánu a hudebních nástrojů) sice dosáhl vynikající úrovně, ne vždy si tyto tradiční obory udržely konkurenční schopnosti.

Závažným problémem demografického vývoje je období 2. světové války.

Poválečná industrializace (těžba, energetika, průmysl) doprovázená rozsáhlou bytovou výstavbou ve vazbě na hlavní výrobní areály, vedla ke stagnaci resp. útlumu na podstatné části území kraje včetně tzv. horských oblastí, které jsou předmětem tohoto úkolu.

Po r. 1990 k významným změnám osídlení, na rozdíl od severně ležícího Saska (migrace obyvatel do starých Spolkových zemí) v Karlovarském kraji nedošlo.

Tato stabilita obyvatel (z větší části bez dlouhodobých vazeb k území) při nízké ekonomické výkonnosti kraje v rámci ČR, je možným potenciálem budoucího pozitivního vývoje.

V Karlovarském kraji je velký rozsah území s nízkou hustotou zalidnění a se slabými lokálními centry. Investice do veřejné infrastruktury a zejména její následný provoz zde bude znamenat dlouhodobou potřebu dotací a to zřejmě ze zdrojů mimo kraj.

Pro horské oblasti Krušných hor je žádoucí větší spolupráce se Saskem, kde přímo na hranicích nebo v jejich blízkosti existují centra osídlení s poměrně rozsáhlou a kvalitní infrastrukturou. Na české straně jsou předpoklady rozvoje některých programů sportovně rekreačního zaměření, které mohou být vhodným komplementem společného rozvoje. Žádoucí je též zlepšení potenciálu tradičních center Kraslice a Nejdek a pochopitelně zlepšení silniční infrastruktury pro vazby na nadřazená centra mimo území horských oblastí (Ostrov, Karlovy Vary, Sokolov, Cheb).

Pro Ašsko bude významné dokončení dopravních záměrů, které umožní plnou integraci do silniční sítě SRN a kooperaci s blízkými zahraničními centry. Tento polohový potenciál,

stejně jako rozsáhlé vnitřní rezervy v zastavěném území Aše skýtají předpoklad dalšího rozvoje území včetně sportovně rekreačního a případně i lázeňského programu.

Pro oblast Českého a Slavkovského lesa je významné zachování (resp. zvýšení) prosperity Mariánských Lázní a udržení lokálních obslužných center na východním obvodu tohoto území (Horní Slavkov, Bečov nad Teplou, Teplá). Území má předpoklady rozvoje některých forem cestovního ruchu, doplňující nabídku Mariánských Lázní i blízkých Karlových Varů.

1.3.2 Hlavní problémy a možnosti rozvoje obecně pro všechny oblasti

1.3.2.1 Hlavní problémy

- Slabá lokální centra, podvybavenost veřejnou infrastrukturou..
- Nevyhovující stav silnic II. a III. třídy (zejména povrch, krajnice, průtahy sídly, nevyhovující šířka, směrové parametry, vybavení).
- Existující „brownfieldy“ průmyslové, zemědělské, těžební.
- Výskyt deprivovaných malých sídel, dopravně odlehklých, s vysokou nezaměstnaností a narušenou sociální skladbou.
- Populační pokles některých obcí, nízká vzdělanostní (kvalifikační) a obecně sociální struktura.

1.3.2.2 Nejdůležitější záměry, podněty a potenciály rozvoje

- Hledat synergii rekreace na horách s lázeňským trojúhelníkem.
- Vypracovat marketingovou strategii pro horské oblasti Karlovarska (předběžně: sportovně poznávací a wellness aktivity v Krušných horách, péče o seniory v Ašsku, speciální programy a komunitní péče v izolovaném prostředí Slavkovské plošiny).
- Dále rozvíjet nevyužitý potenciál pro cestovní ruch (přírodní památky, fenomén pramenů, vodní díla, téma zaniklých obcí, technické a hornické památky, totalitní pracovní tábory) a dopravní dostupnost.
- Areál rekreace nadmístního významu Medard (pokračuje napouštění jezera).
- Převedení koridoru E49 ze silnice I/20 na I/21 - tímto řešením by se koridor E49 vyhnul průjezdu Karlových Varů a údolí řeky Teplé.
- Výstavba rychlostní silnice R6 Karlovy Vary – Praha
- Výstavba obchvatu na silnici I/21 Trstěnice – Drmoul.
- Rekonstrukce a přeložka silnice I/13 Ostrov – Ústecký kraj.
- Přeložka silnice I/20 ze stávající trasy Toužim – Bečov nad Teplou – Karlovy Vary do trasy Toužim – Žalmanov (rychlostní silnice R6).
- Česko – bavorský geopark.
- Dokončit a vyznačit síť páteřních cyklotras s preferencí výstavby cyklostezek. Oddělením páteřních cyklotras od silniční dopravy se zvýší bezpečnost cyklistů. Zlepšit informační systém na trasách včetně odpočívadel a technické podpory.
- Od roku 2011 existuje možnost zapůjčení kola na železničních zastávkách Cheb, Františkovy Lázně, Karlovy Vary dolní nádraží, Karlovy Vary, Loket, Mariánské Lázně, Nejdek, Sokolov. V případě poptávky lze v řešeném území ÚS HO navrhnout další rozvoj půjčoven kol s možností vrácení kdekoli v jiné stanici.
- V rámci cestovního ruchu sjednocení některých slevových karet na hromadnou dopravu do jediné.
- Přehodnotit vhodnost umístění vlakových zastávek blíže k sídlům.
- Zlepšit návaznost autobusové a vlakové dopravy.

2 KONCEPCE ROZVOJE

2.1 Urbanistická koncepce

Urbanistická koncepce ÚSHO se značným a nevyhnutelným přesahem do zájmového území je zpracována ze dvou souvisejících hledisek:

- 1) hledisko sídelní (a krajinné) struktury a komplexního vnímání udržitelného rozvoje
- 2) hledisko rozvoje cestovního ruchu jako hlavního rozvojového potenciálu horských oblastí

Do pojmů sídelní struktury patří:

- oblasti osídlení
- osy (koridory) osídlení
- centra (póly) osídlení

Do pojmů rozvoje cestovního ruchu patří:

- rozvojové oblasti (cestovního ruchu)
- kooperující střediska (cestovního ruchu)
- kooperující centra osídlení
- rozvojové osy
- směry přístupu
- nástupní místa

Uvedené pojmy (s jejich obsahem) jsou podle potřeby dále kategorizovány podle jejich hierarchického (systémového, spádového) významu (důležitosti).

2.1.1 Oblasti osídlení

Oblasti osídlení jsou oblasti se shodným nebo podobným geografickým a krajinným typem, infrastrukturní vybaveností a sociálně – ekonomickou charakteristikou. Byly vymezeny pouze v rámci řešeného území ÚSHO, přičemž je zřejmé, že místy přesahují i do zájmového území. Vymezení oblastí osídlení bylo provedeno v rámci hranic katastrálních území.

V rámci horské oblasti Krušné hory byly vymezeny následující oblasti osídlení:

Strážsko

je vymezeno územím celé obce: Stráž nad Ohří

a územím části obce: Krásný Les (k.ú. Krásný Les, Damice)

Jáchymovsko – Božídarsko (Klínovec)

je vymezeno územím částí obcí: Krásný Les (k.ú. Vrch, Plavno, Leno), Jáchymov (k.ú. Jáchymov), Boží Dar (k.ú. Boží Dar)

Abertamsko – Merklínsko (Plešivec)

je vymezeno územím celé obce: Merklín

a územím částí obcí: Jáchymov (k.ú. Popov u Jáchymova), Abertamy (k.ú. Abertamy)

Hornoblatensko

je vymezeno územím celých obcí: Potůčky, Horní Blatná, Pernink

a územím částí obcí: Boží Dar (k.ú. Rýžovna), Abertamy (k.ú. Hřebečná)

Nejdecko

je vymezeno územím celých obcí: Nejdek, Vysoká Pec, Smolné Pece

a územím částí obcí: Nové Hamry (k.ú. Nové Hamry), Šindelová (k.ú. Milíře u Šindelové), Jindřichovice (k.ú. Hradecká, Poušť)

Přebuzsko

je vymezeno územím celé obce: Přebuz

a územím částí obcí: Nové Hamry (k.ú. Jelení u Nových Hamrů), Šindelová (k.ú. Obora u Šindelové, Ptačí)

Vřesovsko

je vymezeno územím celých obcí: Tatrovce, Černava

a územím části obce: Jindřichovice (k.ú. Mezihorská)

Olovsko – Rotavsko

je vymezeno územím celých obcí: Oloví, Rotava

a územím částí obcí: Jindřichovice (k.ú. Jindřichovice v Kr.h., Loučná v Kr.h., Heřmanov v Kr.h., Háj u Jindřichovic, Stará), Šindelová (k.ú. Šindelová, Krásná Lípa u Šindelové)

Kraslicko

je vymezeno územím celých obcí: Bublava, Stříbrná

a územím částí obcí: Kraslice (k.ú. Mlýnská, Čirá, Kostelní, Kámen u Kraslic, Počátky u Kraslic, Hraničná, Krásná u Kraslic, Sněžná, Kraslice, Zelená Hora u Kraslic, Tisová u Kraslic)

Lubsko

je vymezeno územím celé obce: Luby

a územím částí obcí: Kraslice (k.ú. Valtěrov u Kraslic, Černá u Kraslic, Liboc u Kraslic), Krajková (Leopoldovy Hamry)

Habartovsko

je vymezeno územím části obce: Krajková (k.ú. Libnov, Dolina u Krajkové, Krajková, Květná u Krajkové, Markvarec u Krajkové, Hrádek u Krajkové)

V rámci horské oblasti Ašsko byly vymezeny následující oblasti osídlení:

Ašsko

je vymezeno územím celých obcí: Krásná, Podhradí, Hranice

a územím části obce: Aš (k.ú. Kopaniny, Doubrava u Aše, Aš, Mokřiny)

Smrčiny

jsou vymezeny územím částí obcí: Aš (k.ú. Dolní Paseky, Horní Paseky, Verněřov u Aše, Nový Žďár, Nebesa), Hazlov (Výhledy, Skalka u Hazlova, Lipná u Hazlova, Polná u Hazlova), Libá (k.ú. Libá)

Františkolázeňsko

je vymezeno územím celých obcí: Vojtanov, Poustka

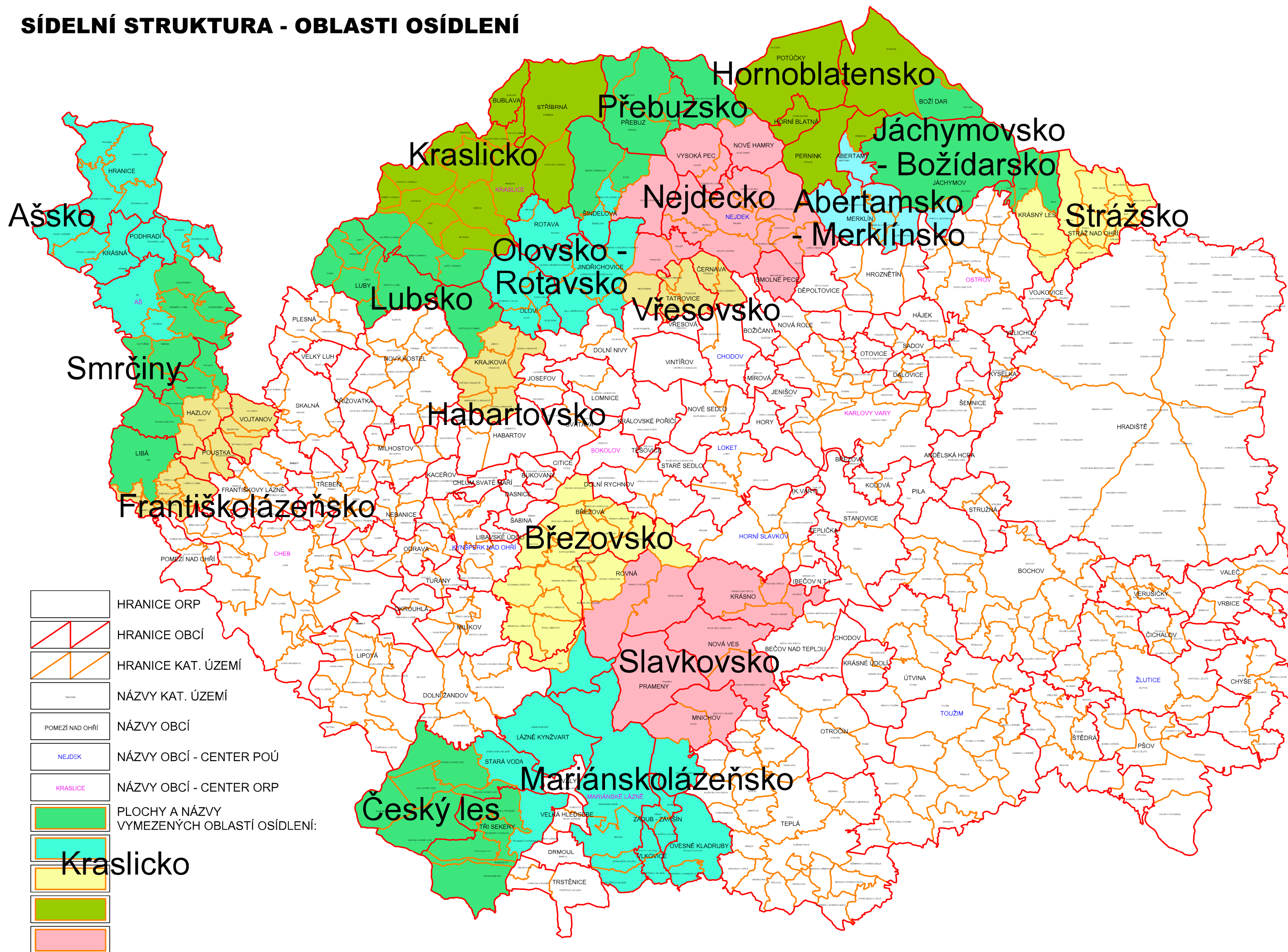
a územím částí obcí: Hazlov (k.ú. Hazlov, Otov u Hazlova, Táborská), Libá (k.ú. Dubina, Rybáře u Libé, Hůrka u Libé, Dobrošov u Libé, Pomezná, Lužná u Fr.Lázní)

V rámci horské oblasti Český a Slavkovský les byly vymezeny následující oblasti osídlení:

Český les

je vymezen územím částí obcí: Stará Voda (k.ú. Vysoká u Staré Vody, Jedlová u Staré Vody, Háj u Staré Vody, Nové Mohelno, Slatina u Staré Vody), Tři Sekery (k.ú. Tři Sekery u Tachova, Krásné u Tří Seker, Tachovská Huť, Plánská Huť, Chodovská Huť)

SÍDELNÍ STRUKTURA - OBLASTI OSÍDLENÍ



Mariánskolázeňsko

je vymezeno územím celých obcí: Mariánské Lázně, Zádub – Závášín, Vlkovice, Ovesné Kladruby

a územím částí obcí: Stará Voda (k.ú. Stará Voda u M.Lázní), Tři Sekery (k.ú. Tři Sekery u Kynžvartu), Lázně Kynžvart (k.ú. Lázně Kynžvart), Mnichov (k.ú. Rájov u Mar.Lázní)

Březovsko

je vymezeno územím celé obce: Březová

a územím částí obcí: Lázně Kynžvart (k.ú. Lazy), Rovná (k.ú. Bystřina u Rovné, Krásná Lípa u Rovné, Rovná u Sokolova, Milíře u Rovné)

Slavkovsko

je vymezeno územím celých obcí: Krásno, Nová Ves, Prameny

a územím částí obcí: Rovná (k.ú. Vranov u Rovné, Čistá u Rovné), Mnichov (k.ú. Mnichov u Mar.Lázní, Sítiny)

2.1.2 Osy osídlení

Územím Karlovarského kraje prochází osy osídlení, které v úrovni republikové a nadnárodní propojují vyšší centra osídlení; v jejich koridorech obvykle vedou hlavní železniční tratě a významné silnice:

2.1.2.1 Osa republikového významu

Cheb – K. Vary – Chomutov – Most – Ústí n. L., tato osa západním směrem navazuje (v prostoru Marktredwitz) na bavorskou severojižní osu Hof – Weiden – Regensburg; v prostoru Chomutov se kříží s osou Praha – Slaný – Louny – Chomutov – Chemnitz - Leipzig

2.1.2.2 Osy nadregionálního významu

Hof – Rehau – Aš – Cheb – M. Lázně – Planá – Bor (navazuje na nadnárodní osu Praha – Plzeň – Amberg – Nürnberg)

území Krušných hor překračuje několik dalších os nadregionálního významu:

- o K. Vary – Ostrov – Boží Dar/Kurort Oberwiesenthal – Annaberg Buchholz – Chemnitz
- o K. Vary – Chodov – Kraslice/Klingenthal – Oelsnitz – Plauen
- o Cheb – Adorf – Oelsnitz – Plauen; tato osa má v území Františkovy Lázně – Adorf pouze charakter dopravního propojení
- o K. Vary – Nejdek – Johannegeorgenstadt - Zwickau

Všechny tyto osy osídlení mají přeshraniční charakter.

2.1.2.3 Osy regionálního významu

propojují střední a nižší centra osídlení. Až na výjimky (např. osa Aš – Selb) nemají přeshraniční charakter

2.1.3 Centra osídlení

Přestože hlavní rolí center osídlení je nabídka "obslužných funkcí", je kromě jejich demografického potenciálu (počet obyvatel v centru a v jeho spádovém území) důležitý též jejich ekonomický potenciál. Vyšší a střední centra by měla pro své "spádové" území poskytovat i významnou nabídku pracovních příležitostí. Dojíždka za prací je v podstatě

(vedle nabídky vyšších služeb) podstatným faktorem, ovlivňujícím roli centra. Korelace dojížděky za prací, za vzděláním (pravidelné, každodenní) s dojížděkou za vyššími službami, významně ovlivňuje efektivitu regionální hromadné dopravy, ale i efektivitu dalších služeb. Poptávku po službách pochopitelně výrazně ovlivňují i další faktory, a to zejména takové formy cestovního ruchu, které znamenají ubytování návštěvníků. Významné jsou zejména vícedenní pobyty (lázeňské, rekreační, vzdělávací aj.). Tyto faktory pozitivně ovlivňují rozsah a kvalitu poskytovaných služeb.

Indikativní rozsah vybavenosti tří hlavních úrovní center:

2.1.3.1 vyšší centra:

- úřady regionální samosprávy (v ČR krajů); pobočky centrálních státních úřadů (některé mohou být detašované do menších center), soudy
- školství – střední a vysoké, speciální odborné školy
- vědecká knihovna
- kongresové a výstavní zařízení
- zdravotnictví – nemocnice vč. pracovišť pro další vzdělávání lékařů
- kultura – stálé soubory divadla, hudební tělesa s příslušnými sály, galerie, muzea, multikino
- sportovní stadiony a haly vč. plaveckých regionálního charakteru
- plnostandardní nákupní centra potravin (hypermarkety kolem 10 tis. m² prodejní plochy) i specializovaných prodejen nepotravin (např. nábytek, hobby centra), indikativním stropem je cca 1 m² prodejní plochy na obyvatele vč. zázemí
- plná škála komerčních služeb
- hotely vyšších kategorií

Pozn.:

Karlovy Vary jako „nové“ krajské město, vzniklé politickým rozhodnutím v roce 2001, vykazují některé znaky „nedovybavenosti“ ve srovnání s většími „tradičními“ centry

2.1.3.2 střední centra:

- úřady regionální samosprávy a státní správy
- školství – gymnázia a střední odborné školy
- zdravotnictví – místní nemocnice, výjezdová stanice rychlé záchranné služby
- kultura – kino, galerie, divadlo, muzeum
- sportovní stadiony a haly vč. plaveckých místního charakteru
- neplnostandardní nákupní centra potravin (s hypermarkety 3 - 5 tis. m² prodejní plochy) i specializovaných prodejen nepotravin
- široká škála komerčních služeb

2.1.3.3 nižší (základní) centra:

- úřady regionální samosprávy a státní správy (silnější obce s rozšířenou působností)
- školství – vybrané střední školy, základní umělecké školy
- zdravotnictví – základní zdravotní středisko, lékárna
- víceúčelový kulturní sál, kino
- sportovní hala, příp. bazén

STRUKTURA OSÍDLENÍ

centra osídlení

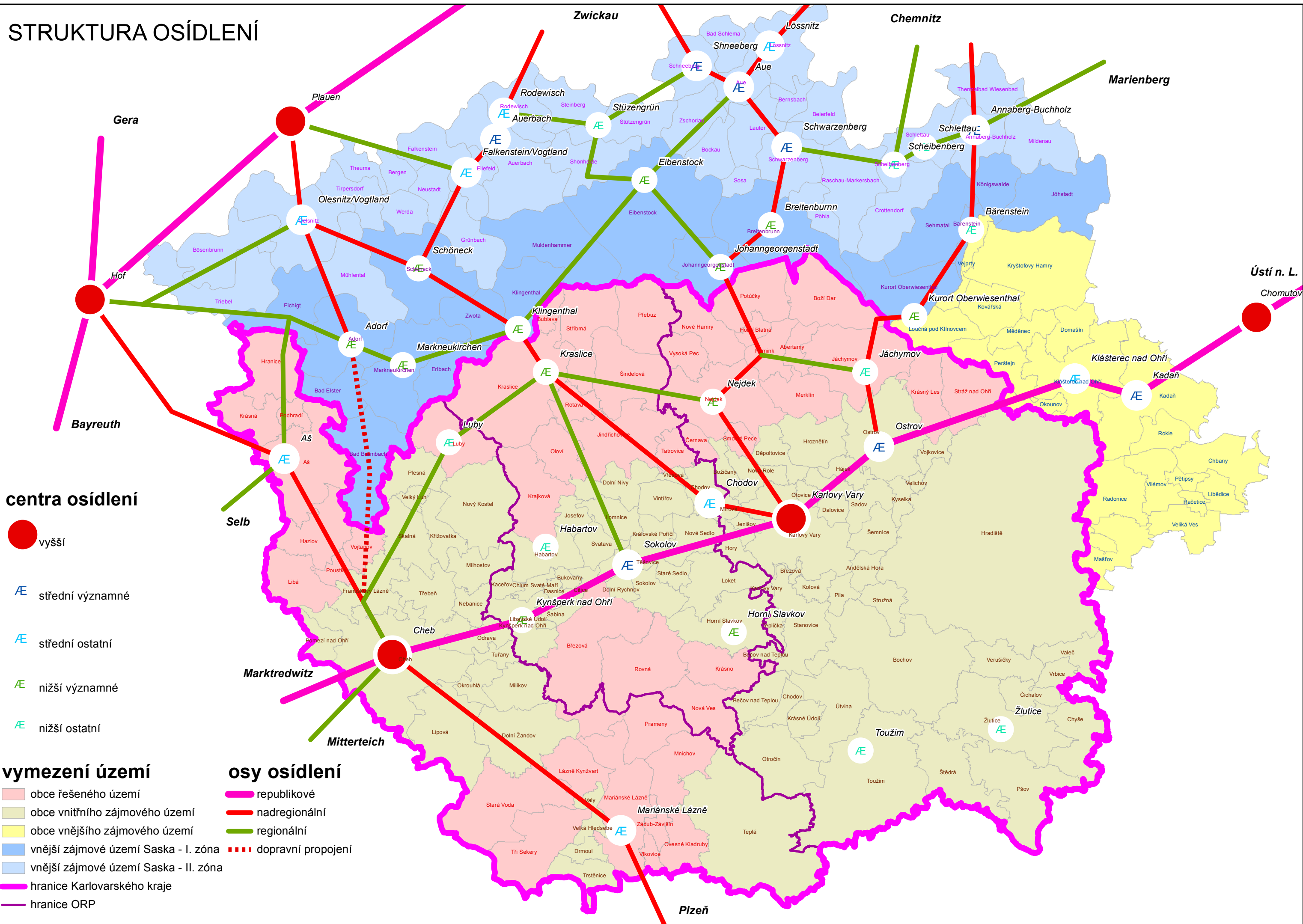
- vyšší
- Æ střední významné
- Æ střední ostatní
- Æ nižší významné
- Æ nižší ostatní

vymezení území

- obce řešeného území
- obce vnitřního zájmového území
- obce vnějšího zájmového území
- vnější zájmové území Saska - I. zóna
- vnější zájmové území Saska - II. zóna
- hranice Karlovarského kraje
- hranice ORP

osy osídlení

- republikové
- nadregionální
- regionální
- dopravní propojení



- síť maloobchodních prodejen - potravin (supermarkety do 2 tis. m² prodejní plochy, výraznější zastoupení diskontních prodejen do 1 tis. m² prod. plochy), omezená škála specializovaných prodejen nepotravin
- běžné komerční služby

Další údaje k tématu struktury a center osídlení obsahuje Příloha č. 1 – Struktura a centra osídlení, zařazená v části E.

Hlavní nástupní centra mají celokrajský význam. Další nástupní centra jsou sledována jen ve vztahu k horským oblastem. Některá z nich jsou mimo řešené území, avšak v jeho blízkosti.

Nástupní centra je možné sledovat v několika kategoriích - hlavní, významná, ostatní:

- hlavní nástupní centra se vyznačují následující charakteristikou:

- mimořádný kulturně historický a turistický potenciál (MPR, MPZ, významné památky nadregionální úrovně)

- vysoká úroveň a široká nabídka služeb v oblasti cestovního ruchu (zejména ubytování, stravování, sportovně rekreačních zařízení s celoročním využitím aj.)

- dobrá dostupnost z nadřazené silniční sítě- poloha na vstupních trasách do rekreačních oblastí

- vyšší koncentrace kulturních (a přírodních) hodnot v blízkém okolí.

Tuto charakteristiku splňují zejména:

- lázeňská města: Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně

- Cheb - jako hlavní centrum na přístupu z Bavorska

- Ostrov - hlavní centrum ve směru na oblast Klínovec - Fichtelberg

- Boží Dar - hlavní centrum na přístupu ze Saska

- významná nástupní centra:

- mají širokou nabídku služeb pro vlastní obyvatele s využitím i pro návštěvníky jejich spádového území, zejména blízkých sportovně rekreačních areálů.

Za tato centra lze považovat:

- města Aš, Kraslice, Nejdek a Jáchymov (do této kategorie lze zařadit i město Locket)

- ostatní nástupní centra se vyznačují vysokou návštěvností:

- památky (zámek Kynžvart, Horní Slavkov, Teplá - MPZ, Klášter Teplá, Bečov n. T. - MPZ)

- rekreace (Bublava/Stříbrná, Pernink - Abertamy, Nové Hamry)

U všech výše uvedených center by mělo být samozřejmostí existence informačního centra; tato centra jsou však i v dalších městech či obcích (viz níže v jednotlivých kapitolách dle oblastí US

2.1.4 Rozvojové oblasti cestovního ruchu, kooperující střediska a nástupní místa

Základem urbanistické koncepce rozvoje horských oblastí především z hlediska rozvoje cestovního ruchu je vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os, do kterých by měla být soustřeďována veřejná podpora. Jejich konkrétní vymezení je popsáno v částech B1, B2, B3 v kap. 3.5. a v příslušném mapovém schématu. Dále je rozvedeno v sešitech řady B (jednotlivé horské oblasti). Rozvojové oblasti mají různý význam a spádovost (nadregionální, regionální, lokální) a jsou tvořeny kooperujícími středisky cestovního ruchu. Specifickou kategorií, která byla vytvořena pro oblast Slavkovského a Českého lesa, jsou nástupní místa, která slouží pro přestup a nástup do horské oblasti a jako její infrastrukturní a správní zázemí. Nástupní místa jsou umístěna na obvodu horské oblasti, přičemž samotná horská oblast jiná významnější střediska nemá. V této souvislosti je třeba rozlišovat mezi nástupním místem a nástupním bodem, který je pouze bodem nástupu na trasy „turistické infrastruktury“

(pěší a cykloturistika, běžecké lyžování apod.), tedy zpravidla veřejným a dostupným parkovištěm u těchto turistických tras.

Střediska cestovního ruchu jsou v některých případech, zejména u tzv. poznávací turistiky, výrazně vázána na větší města, většinou historická, s vysokou nabídkou významných kulturně historických hodnot, ale též významných kulturních aktivit (festivaly aj.). V územích s převážně sportovně rekreačním využitím má velký význam rekreační potenciál oblasti, odvíjený od přírodních podmínek.

Střediska cestovního ruchu v horských oblastech (nejen na Karlovarsku) bývají spíše výjimečně totožná s vyššími centry osídlení. Karlovy Vary jsou příkladem vyššího centra a významných lázní, v evropských souvislostech mimořádným.

Střediska cestovního ruchu (vyšší kategorie) nemusí být (zejména v horách) vázána na vyšší centra osídlení. Měla by však mít významnou část ubytovací kapacity v hotelích vyšší kategorie (s odpovídajícím standardem vybavení). Měla by rovněž mít nabídku více druhů sportovně rekreačních aktivit (mimosezónní využití).

Rovněž střediska cestovního ruchu (resp. rozvojové oblasti) lokální je možné kategorizovat s použitím následujících kritérií:

- o ubytovací kapacita (podíl ubytování v hotelech a penzionech vyššího standardu)
- o existence dopravního terminálu (pravidelné spojení s vyššími centry osídlení)
- o dostatek veřejných parkovišť
- o areály sjezdového lyžování, běžeckého lyžování a jiné sportovně rekreační areály
- o kryté bazény, sportovní haly, wellness, sportovně rekreační zařízení
- o obchod, služby
- o kultura a zábava
- o veřejná prostranství, parky

Pro střediska vyšší kategorie je významným faktorem homologace alespoň některého areálu pro mezinárodní soutěže. Tato zařízení mohou být v rámci oblasti i na saské straně hor.

Naplnění uvedených kritérií v jednotlivých oblastech je velice rozdílné, a to především vzhledem k existující výchozí situaci.

Nejproblémovější z tohoto pohledu je oblast Plešivce, kterou limituje současný potenciál:

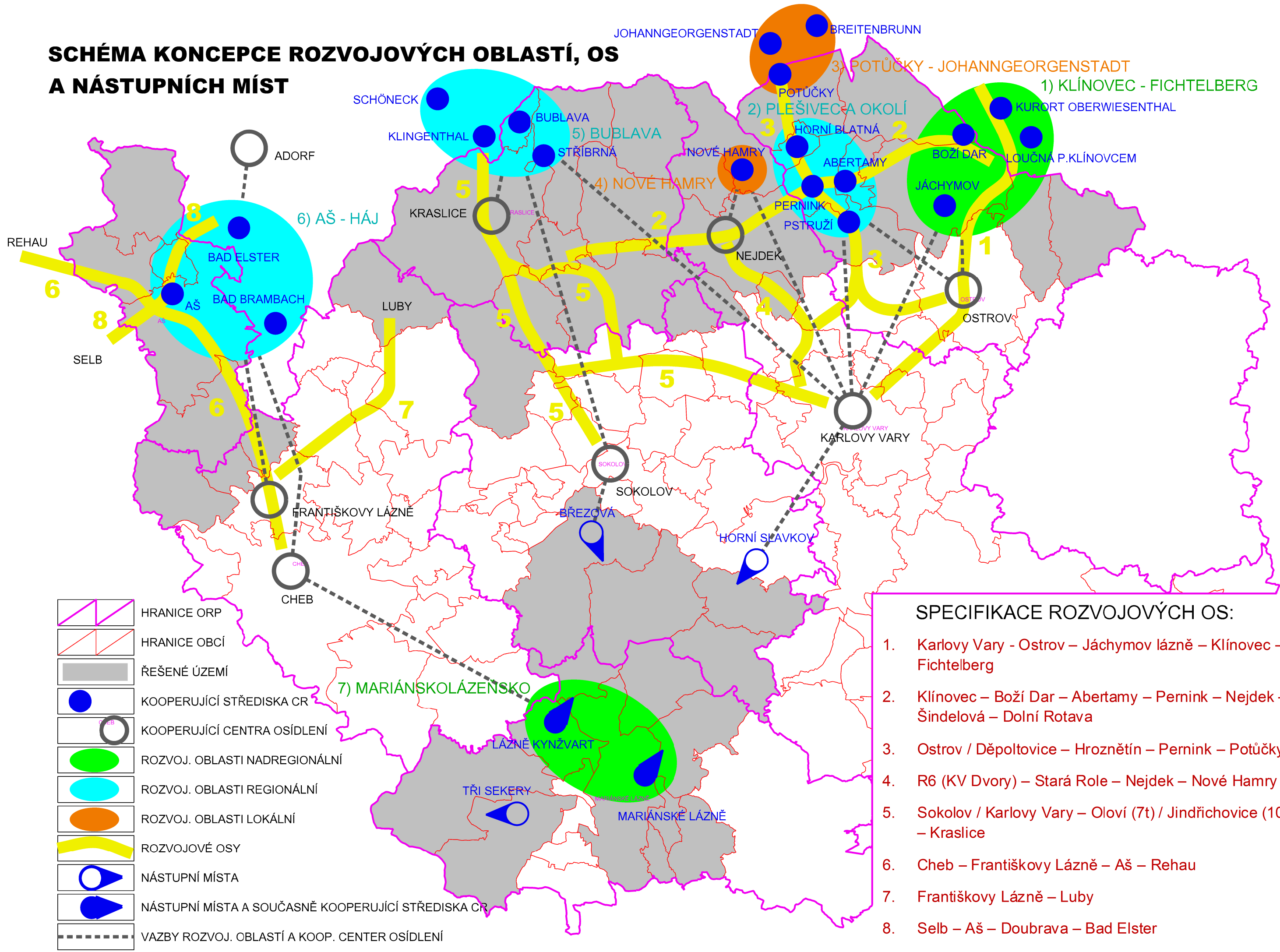
- s výjimkou Perninku neexistence rozsáhlejší infrastruktury sjezdového lyžování
- konkurence blízkého a nepochybně dále perspektivního areálu Klínovec – Fichtelberg
- nízká nabídka dalších služeb
- slabší demografický potenciál jednotlivých obcí bez přímé vazby na větší saská příhraniční centra, resp. větší města v českém příhraničí (Nejdek, Kraslice)
- nízký podíl (a v podstatě i rozsah) kvalitní ubytovací kapacity

Vhodný je proto postupný rozvoj této oblasti v etapách, které prověří úspěšnost záměru a potenciál dalšího rozvoje.

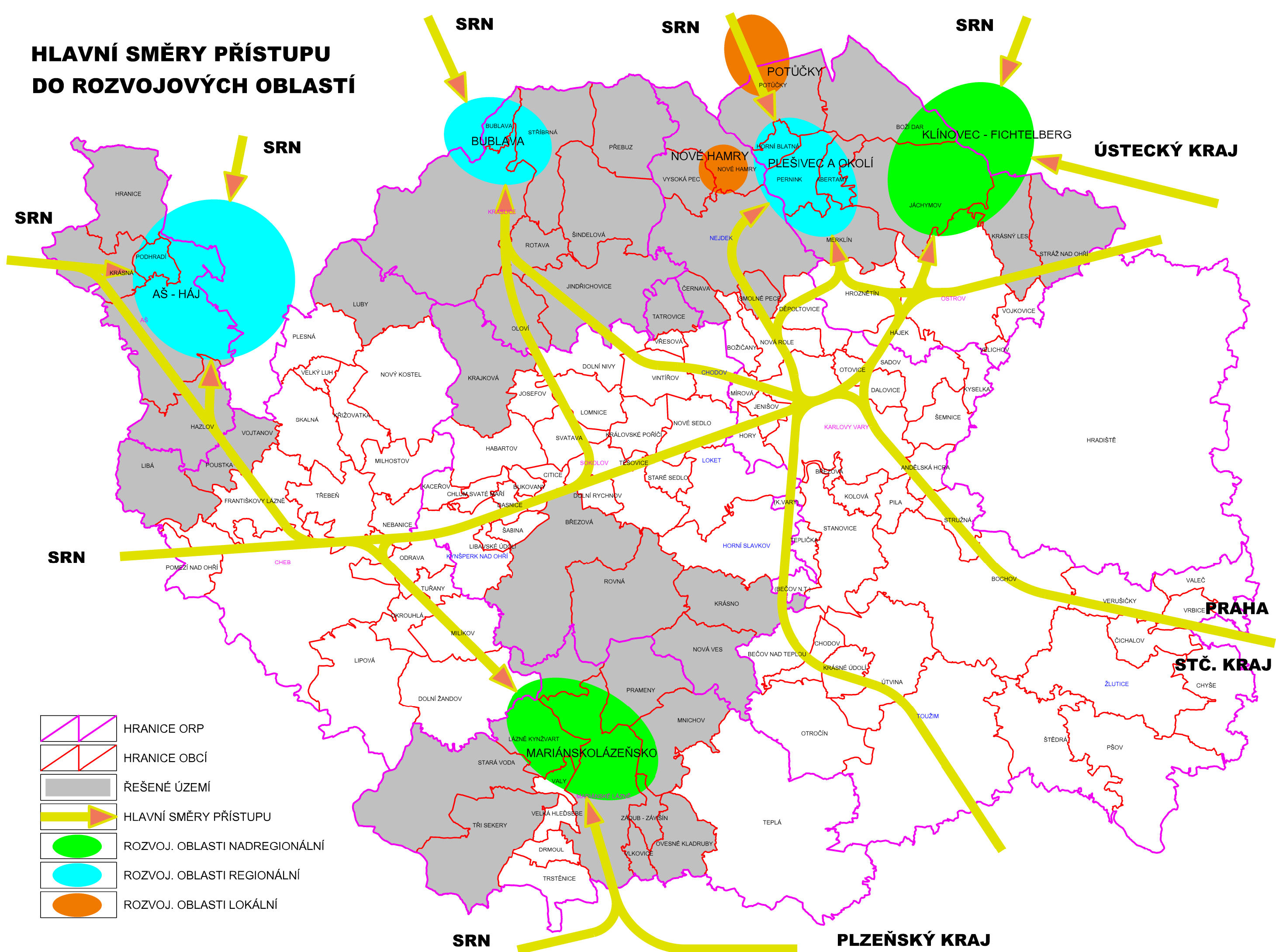
Rozvíjení sportovně rekreačních aktivit v Aši má naopak řadu komparativních výhod:

- mimořádná geografická poloha vůči Sasku i Bavorsku
- poměrně velký počet obyvatel města (rentabilita investic)
- rozsáhlá ubytovací kapacita (vyšší úroveň) v blízkých Františkových Lázních a nejvýznamnějších saských lázních Bad Elster a Bad Brambach
- významné kulturní aktivity lázní.

SCHÉMA KONCEPCE ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ, OS A NÁSTUPNÍCH MÍST



**HLAVNÍ SMĚRY PŘÍSTUPU
DO ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ**



Konkrétní vymezení rozvojových oblastí a kooperujících středisek cestovního ruchu je obsaženo v částech B1,B2,B3 v kap. 3.5.

2.1.5 Začlenění a úloha horských oblastí v území kraje

Urbanistická koncepce vychází z obecnější koncepce strategické. Je průmětem celkové rozvojové strategie do území. Předpokladem úspěšného naplňování urbanistické koncepce jsou především dostatečné finanční a lidské zdroje, organizace, kooperace a marketing, které slouží k efektivnímu vynakládání veřejných i jiných prostředků. Nejdůležitějšími obecnými principy navržené urbanistické koncepce jsou:

- provázanost horských oblastí s pánevními oblastmi kraje, resp. provázanost celoroční horské rekreace s lázeňstvím tradičního a známého „lázeňského trojúhelníku“; tuto provázanost využívat nejen v souvislosti s rekreačními a léčebnými pobyty tuzemských a zahraničních návštěvníků kraje, ale i v každodenním životě obyvatel kraje při cestách za prací, do škol, k ostatní vybavenosti a k rekreaci;
- zlepšení dostupnosti Karlovarského kraje pro návštěvníky z České republiky (zejména Praha a Středočeský kraj, Ústecký kraj) a ze Spolkové republiky Německo (zejména Sasko a Bavorsko);
- zlepšení vazeb mezi jednotlivými rozvojovými oblastmi cestovního ruchu a jednotlivými středisky v rámci horských oblastí; rozvojovým oblastem je přiřazen jejich význam (nadregionální, regionální, lokální), ze kterého vyplývá velikost spádového území, vnější vazby a optimální kapacita; uvnitř rozvojových oblastí jsou vymezena kooperující střediska cestovního ruchu, jejichž vazby jsou založeny na vytváření společně využívaného vybavení; kooperující střediska by si neměla konkurovat, ale společnými aktivitami i investicemi směřovat k rozšíření sortimentu služeb a vybavenosti dané oblasti tím, že určitý sortiment bude nabízet jedno centrum a jiný sortiment druhé nebo další z kooperujících středisek; k tomu je třeba zajistit vhodné propojení těchto středisek prostředky individuální i hromadné dopravy i trasami „turistické infrastruktury“;
- modernizace a doplňování veřejné infrastruktury (dopravní a technické infrastruktury, veřejného občanského vybavení a veřejných prostranství), soustředěné především do rozvojových oblastí cestovního ruchu, rozvojových os a nástupních míst;
- vybavenost jednotlivých kooperujících středisek cestovního ruchu doplňovat tak, aby v rámci rozvojové oblasti nedocházelo ke zbytečné duplicitě, ale k přiměřenému rozšíření a doplnění druhovosti nabídky s cílem posílení atraktivity oblasti pro celoroční návštěvnost.
- vytypované rozvojové plochy se středisky cestovního ruchu, rozvojové osy (koridory) a nástupní místa umožňují svým rozvojem udržovat stabilitu a přiměřené využívání ostatních území horských oblastí, které je nezbytným a charakteristickým krajinným a rekreačním (turistickým) zázemím středisek cestovního ruchu.

Přes určité společné znaky je urbanistická koncepce jednotlivých horských oblastí do značné míry specifická.

2.1.6 Vztahy ekonomických, sociálních a ekologických hodnot

Vyváženost pilířů ekonomického, sociálního a ekologického (environmentálního) je základním principem teorie udržitelného rozvoje území. V daném území horských oblastí tato teorie platí jen částečně, resp. má širší územní souvislosti, které nelze aplikovat pouze na řešené území horských oblastí.

Do jisté míry má potenciál k dosažení vyváženosti uvedených pilířů pouze oblast Ašska. Zde je možné pokračovat v ekonomické transformaci a za přispění úprav dopravní infrastruktury a dalšího rozvoje zařízení a služeb v oblasti cestovního ruchu dosáhnout poměrně diverzifikované a tudíž stabilní ekonomické základny. Při relativně kvalitním zázemí z hlediska krajinných a rekreačních hodnot má území předpoklady ke stabilitě ekologického i sociálního pilíře a k jejich vzájemné vyváženosti.

V horských oblastech Krušných hor a zejména Slavkovského a Českého lesa výrazně převládá kvalita pilíře environmentálního, což je základní hodnota těchto oblastí. K celkové stabilitě oblasti proto musí přispět vazby k pánevním oblastem kraje s významnými centry osídlení a služeb a s výraznější složkou hospodářskou. Stabilita sociálního pilíře je pak důsledkem optimálních vztahů mezi pilířem hospodářským a environmentálním.

Za nejvážnější **hrozby** pro vyváženost pilířů ve všech sledovaných horských oblastech je nutno vnímat dlouhodobou hospodářskou stagnaci a problémy klíčových zaměstnavatelů v horských i pánevních oblastech s důsledky pro sociální pilíř. Růst nezaměstnanosti, zhoršování sociální situace, eskalace problémů vyloučených lokalit (zejména v panelových sídlištích v horských obcích, ale např. i v Aši) by mohlo mít závažný vliv na image regionu a tím poškodit potenciál cestovního ruchu, který by se uváděl do původního stavu poměrně dlouho a nákladně. V oblasti environmentální je hrozbou pomalá rekultivace bývalých těžebních prostorů, otevření nových ložisek surovin nebo povolení vzniku větrných a solárních parků v krajinářsky cenných oblastech.

2.2 Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury

2.2.1 Obecné zásady a možnosti veřejné podpory

Jedním z cílů této studie je stanovení strategické a územní (urbanistické) koncepce rozvoje horských oblastí jako podkladu pro budoucí orientaci prostředků z veřejné podpory územního rozvoje. Studie posuzuje záměry a projekty získané z analýzy území a navrhuje vlastní s ohledem na soulad s celkovou koncepcí pro případnou veřejnou podporu. Ze studie je celková koncepce zřejmá a spočívá ve vyváženém rozvoji všech „tvrdých“ i „měkkých“ složek veřejné infrastruktury a ostatní vybavenosti (ubytovací, stravovací, sportovně rekreační atd.). Za „měkké“ složky považujeme opatření organizačního charakteru, prostředky ke zlepšení informovanosti, propagace a efektivity využívání stávající infrastruktury a budoucích investic.

Problémem veřejné podpory je částečně její legislativní omezení v případě podpory soukromých aktivit a investic z důvodu narušení konkurenčního prostředí. Rozvoj sportovních a rekreačních areálů, ubytovacích a stravovacích zařízení a dalších služeb souvisejících s cestovním ruchem je většinou financován a následně provozován jako privátní investice. Z veřejných zdrojů je zpravidla možné investovat (a následně provozovat) bez legislativních omezení přístupu k dotacím pouze veřejnou infrastrukturu ve smyslu tohoto pojmu definovaného stavebním zákonem, tj. dopravní infrastruktura, technická infrastruktura, veřejné občanské vybavení a veřejná prostranství. Za veřejné občanské vybavení se přitom považují pouze zařízení „nekomerčního“, tedy „komunálního“ charakteru, tj. pro školství a zdravotnictví, sociální služby, vědu, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva. Přes tato omezení a vzhledem k beztak omezenému množství disponibilních veřejných prostředků lze konstatovat, že investice do dopravní (event. technické)

infrastruktury, veřejných prostranství, případně do veřejného občanského vybavení a „měkkých“ forem vybavenosti (např. navrhovaná vyšší úloha informačních center), soustředěné do rozvojových oblastí, rozvojových os a nástupních míst, splní účel podpory horských oblastí a zprostředkovaně též podpoří potřebnou aktivitu privátní sféry.

DOPORUČENÍ:

Prioritní je prostupnost krajiny s ohledem na udržitelný rozvoj a ekologickou stabilitu území:

- zlepšení dostupnosti Karlovarského kraje a jeho horských oblastí z ostatních částí ČR a ze sousedních zemí SRN;
- rozvoj systémů „turistické infrastruktury“, tj. cyklotras, lyžařských běžeckých tras a tras pro pěší turistiku včetně související infrastruktury (např. parkoviště, ale též rozhledny aj.);
- spojení mezi jednotlivými kooperujícími středisky v rámci jedné rozvojové oblasti cestovního ruchu;
- zkvalitnění spojení mezi rozvojovými oblastmi navzájem;
- zlepšení provázanosti horských a pánevních oblastí KV kraje, zejm. rozvojových oblastí a příslušných kooperujících center osídlení

Pozn.: Poslední dvě roviny jsou územně vyjádřeny vymezením rozvojových os dle této studie

2.2.2 Dopravní infrastruktura

Z hlediska širších dopravních vztahů a napojení horských oblastí jsou rozhodující vazby Karlovarského kraje s ostatními částmi ČR (především Prahou a Středočeským krajem), Saskem a Bavorskem. Zatímco napojení Karlovarska na bavorskou silniční (dálniční) síť je velmi dobré, zlepšení spojení s Prahou zřejmě nelze v blízké době očekávat (vzhledem k rozpočtovým škrtnutím a rozsáhlým deficitům v silniční i železniční síti České republiky). Investice do zlepšení příhraničního spojení se Saskem jsou vzhledem k průchodu obtížným terénem a sídly, klimatickými poměry a požadavky na ochranu přírody oboustranně limitovány omezením tonáže, které však nebrání rozvoji cestovního ruchu.

Cílem této studie je návrh koncepce rozvoje silniční sítě řešeného území horských oblastí, který úzce souvisí s dopravní koncepcí celého Karlovarského kraje. Studie je proto podkladem k aktualizaci ZÚR (Zásad územního rozvoje) KV kraje. Jejím úkolem je vytipování důležitých silničních koridorů s ohledem na navrhované rozvojové osy horských oblastí a s ohledem na optimální dopravní obslužnost a udržitelný rozvoj území.

Návrh vychází ze stávající silniční sítě v Karlovarském kraji s návazností na Ústecký kraj, Plzeňský kraj a síť silnic v SRN. Zohledňuje se celostátní sčítání dopravy z let 2000, 2005 a 2010, polohu hraničních přechodů, kategorie stávajících komunikací, možnost napojení sídel a rozvojových oblastí cestovního ruchu, předpokládaný rozvoj území v okolí komunikací, hledisko naplnění účelu komunikací. Pro návrh byly též důležité kooperační vztahy turistických středisek uvnitř rozvojových oblastí a vazby k centrům osídlení.

Z hlediska vazeb rozvojových os a oblastí republikového významu jsou nejdůležitější koridory nadřazené silniční síti:

- Cheb – Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov (rychlostní silnice R6 a silnice I/13)
- Plzeňský kraj – Mariánské lázně – Cheb – Aš – Selb (silnice I/21, I/64)
- Karlovy Vary – Praha (rychlostní silnice R6)

Ke zlepšení dostupnosti Karlovarského kraje je potřeba homogenizace koridoru Karlovy Vary – Praha a následně koridoru Ostrov – Chomutov. Se zvýšeným komfortem jízdy spojeným

zejména s vyšší bezpečností a zkrácením dojezdového času by se i významně pro návštěvníky zatraktivnily horské oblasti Karlovarského kraje.

Porovnání spotřeby času dostupnosti od hranice Prahy do vybraných lyžařských center na stávající silniční síti.

Praha – Špindlerův Mlýn	129 km	2h 15 min
Praha – Zadov	141 km	1h:45 min
Praha – Bouřňák	94 km	1h:15 min
Praha – Ještěd	96 km	1h:00 min
Praha – Jánské Lázně	132 km	1h:45 min
Praha – Železná Ruda	157 km	1h:45 min
Praha – Boží Dar	134 km	2h:00 min (stávající I/6 průměrná rychlost 70km/h s ohledem na možnosti předjíždění a hustotu provozu)

Po realizaci homogenizovaného koridoru R6 Praha – Karlovy Vary na 2x2 jízdní pruhy, průměrná rychlost 120 km/h se dostupnost Božího Daru z okraje Prahy zkrátí o 30 minut (!), bude tedy kratší než do nejvýznamnějších středisek v Krkonoších a na Šumavě.

Praha – Boží Dar 134 km 1h:15 min (po realizaci R6)

Stejně tak lze ovšem očekávat zkrácení dostupnosti z Prahy významných středisek ve východních Krkonoších po dokončení dálnice D11, především Jánských Lázní (cca 1h:25 min).

V současné době je stavba rychlostní silnice R6 Praha – Karlovy Vary z důvodu rozpočtových škrtů ministerstva dopravy pozastavena. Cílem Karlovarského kraje je v nejbližší době stavbu obnovit a dokončit, neboť kvalita tohoto spojení je rozhodující pro vazby kraje s hlavním městem a většinou ostatních krajů ČR a jeho přínosy jsou vzájemné. Z hlediska rozvoje horských oblastí by zkvalitnění a zrychlení této vazby bylo bezpochyby pozitivním impulsem.

Porovnání spotřeby času dostupnosti od Plzně a dalších měst od lyžařských center:

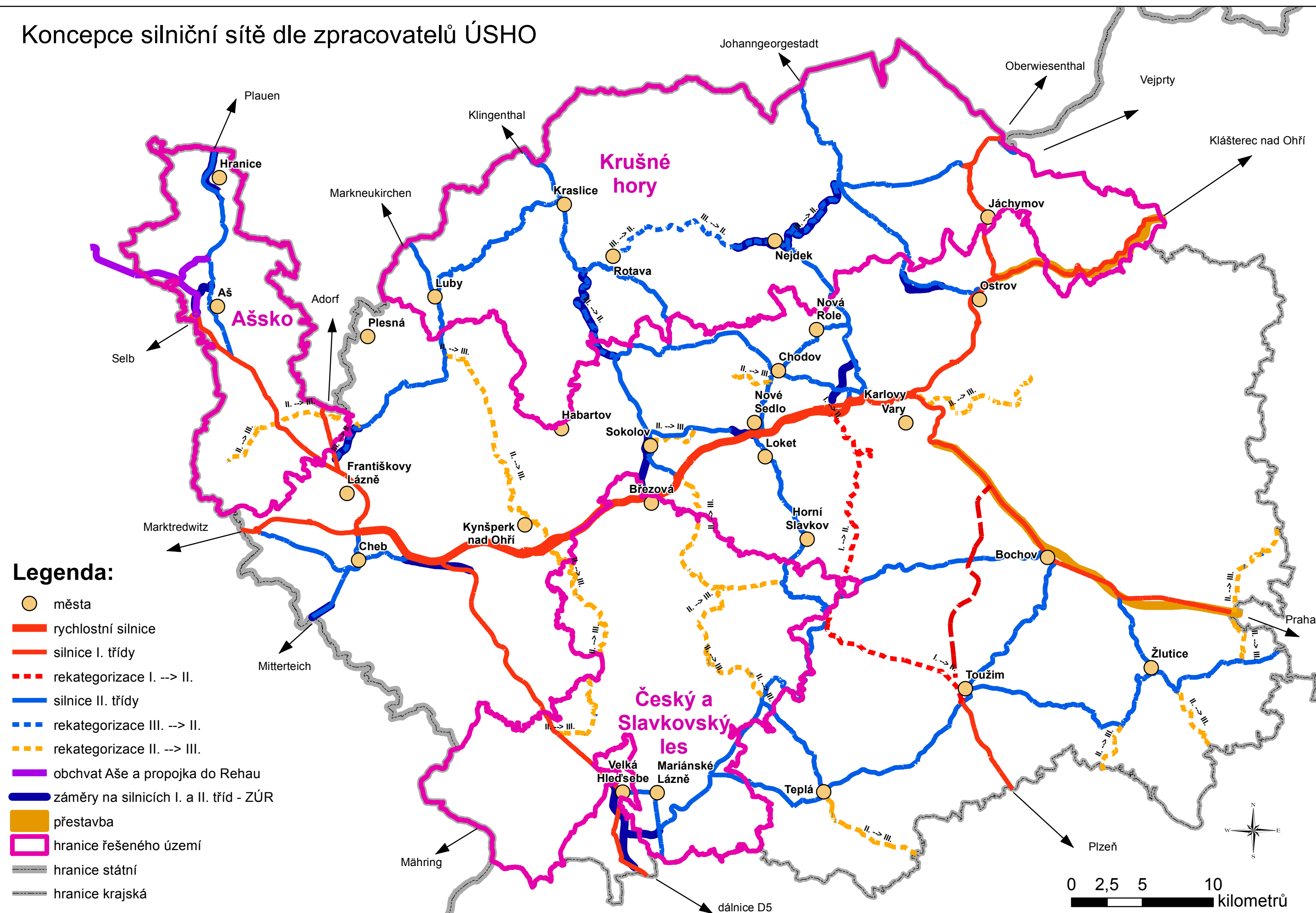
Plzeň – B. Dar	112 km	1h:30 min
Plzeň – Zadov	105 km	1h:30 min
Plzeň – Železná Ruda	82 km	1h:00 min
Plzeň – Bublava	130 km	1h:45 min
Plauen – Bublava	43 km	0h:45 min
Zwickau – Bublava	53 km	1h:00 min
Chemnitz – Bublava	88 km	1h:15 min
Chemnitz – B. Dar	55 km	1h:00 min
Zwickau – B. Dar	59 km	1h:15 min

Nejvýznamnější dopravní koridory zpřístupňující samotné horské oblasti a kopírují rozvojové osy horských oblastí. Koridory propojují rozvojové oblasti cestovního ruchu, kooperující střediska cestovního ruchu a centra osídlení. Právě do těchto koridorů by měla být orientována podpora investic pro účelné vynakládání veřejných financí do dopravní a liniové turistické infrastruktury. Koridory jsou rozděleny z hlediska priorit na:

Silniční koridory s nejvyšší prioritou:

- Ostrov - Jáchymov – Boží Dar – Kurort Oberwiesenthal
Komunikace I/25 je součástí nadřazené silniční sítě a zpřístupňuje plochu rekreace nadmístního významu Klínovec – Fichtelberg.

Koncepce silniční sítě dle zpracovatelů ÚSHO



- Boží Dar - Abertamy - Pernink – Nejdek - Šindelová – Kraslice
Koridor silnice II/219 propojuje rozvojové oblasti a plochy rekreace nadmístního významu Klínovec – Fichtelberg, Plešivec a Nejdek resp. Nové Hamry. Úprava koridoru umožní kooperaci mezi horskými turistickými centry propojením hromadnou dopravou včetně cyklobusů a skibusů a usnadní dostupnost nástupních míst jak pro letní tak zimní turistiku.
- Ostrov - Hroznětín - Pernink – Potůčky - Johanngeorgenstadt
Koridor zpřístupňuje rozvojovou oblast Plešivec a okolí. Je důležitým přístupem do oblasti jak z české, tak ze saské strany. Na trase se nacházejí kooperující střediska Pstruží (obec Merklín), Pernink, Abertamy, Horní Blatná s nabídkou zimních sportů a nástupními místy do běžeckých lyžařských tras a na cyklostezky.
- Rychlostní silnice R6 - Stará Role – Nejdek
Koridor zpřístupňuje rozvojovou oblast Nové Hamry, která je vůči Karlovým Varům nejbližším lyžařským centrem. V případě homogenizace koridoru Boží Dar - Abertamy - Pernink – Nejdek bude tvořit nejrychlejší trasu z Karlových Varů na Plešivec a alternativní trasu do oblasti Klínovec - Fichtelberg
- Sokolov / Karlovy Vary - Oloví / Jinřichovice - Kraslice – Klingenthal
Koridor zpřístupňuje rozvojovou oblast Bublava – Stříbrná, která je dnes v Karlovarském kraji společně s Božím Darem nejznámější lyžařské středisko.
- Cheb – Františkovy Lázně – Aš – Rehau komunikace I/21 a I/64 v tomto koridoru jsou součástí nadřazené silniční sítě. V koncepci se počítá s propojením silnice I/64 s komunikací na Rehau částečně ve stopě plánovaného obchvatu Aše, což významně přerozdělí dopravu na okolní silniční síti. Předpokládá se snížení dopravy na hraničním přechodu Vojtanov a na stávajícím přechodu Aš – Selb. Poklesne též význam silničního koridoru Aš – Hranice.

Silniční koridory se střednědobou prioritou:

- Františkovy Lázně – Luby
Tento koridor má význam zejména pro spádovost území a dojížděku za prací či do škol. Trasa též umožní nástup do západní části Krušných hor od nejvýznamnějších hraničních přechodů Aš a Pomezí n. O. i spojení s druhým nejvýznamnějším centrem Karlovarského kraje (Cheb / Františkovy Lázně). Trasa vyžaduje přestavbu úseku Horní Lomany - Starý Rybník (dnes III. tř.), obchvaty Starého Rybníka a Křižovatky a další lokální úpravy. Na navazující trase silnice II/218 Luby – Kraslice zřejmě nelze předpokládat významnější úpravy. Měla by se ověřit možnost obchvatu města Luby (napojení silnice II/218 na II/213). Pro spojení Hazlov – Skalná (stávající silnice II/213) je možné sledovat napojení na I/64 severně železniční trati (vyloučení průjezdu sídlem).

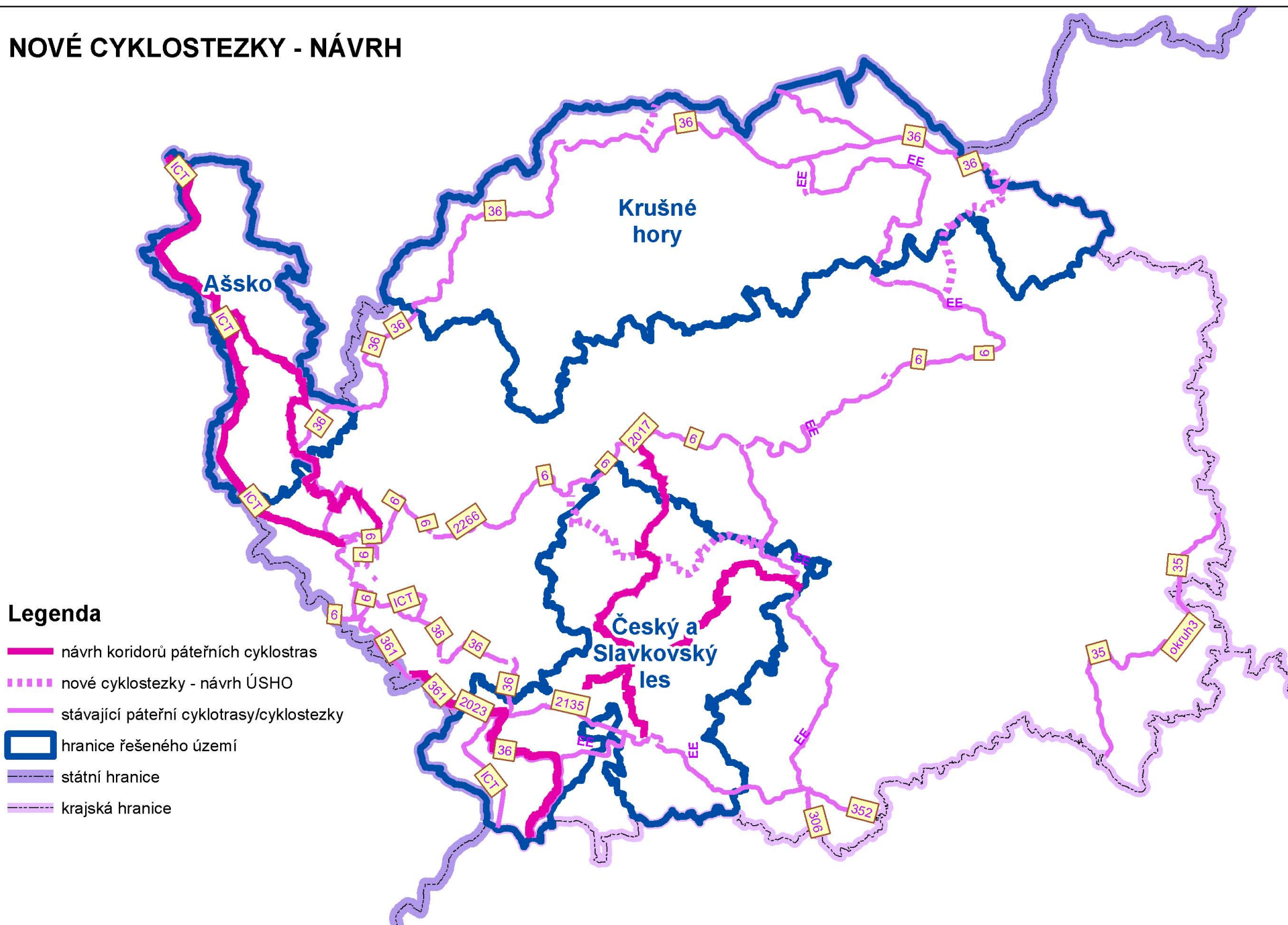
Cyklistická doprava

Plánovaný cílový stav a koncepce rozvoje sítě cyklistických komunikací je navržen v dokumentu „Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji“. ÚSHO doporučuje vycházet z navrhované strategie.

Cyklotrasou s nejvyšší prioritou je v rámci KK páteřní cyklotrasa podél řeky Ohře. Na ni jsou a budou postupně napojovány další cyklotrasy, které vytvoří páteřní síť cyklistických komunikací KK. V řešeném území ÚSHO jsou nejdůležitější cyklotrasy Euregio Egrensis, Eurovelo 13 – stezka železné opony a cyklotrasa č.36.

Jedním z hlavních cílů koncepce musí být zajištění bezpečnosti cyklistů tzn. oddělení cyklistické dopravy od automobilové výstavbou cyklostezek.

NOVÉ CYKLOSTEZKY - NÁVRH



ÚSHO navrhuje doplnit koncepci rozvoje cyklotras o nové cyklostezky.

Navrhované cyklostezky dle ÚSHO s krátkodobou (nejvyšší) prioritou jsou :

- propojení Ašského výběžku s cyklostezkou Ohře v koridoru AŠ – Františkovy Lázně – Cheb.
- „cyklistická magistrála“ ve Slavkovském lese, která by propojila sever – jih (Březová – Kostelní Bříza – Lazy – Kladská – Mariánské Lázně)
- Je důležité podporovat postupnou výstavbu cyklotrasy Eurovelo 13 – stezka železné opony, která bude součástí páteřní sítě v KK

Navrhovaná cyklostezka dle ÚSHO se střednědobou prioritou je:

- „cyklistická magistrála“ ve Slavkovském lese, která by propojila východ – Západ (Lázně Kynžvart – Kladská – Prameny – Bečov nad Teplou)

Mezi záměry s nejvyšší prioritou patří propojení cyklostezek na české a německé straně značenými cestami a okruhy. Je také potřeba podporovat další projekty spojené s propagací a výstavbou cyklostezek a zpřístupnění místních turistických atraktivit. Mezi obdobné projekty patří např.: Stříbrná stezka, Hradní stezka / Burgenstrasse, Karlova stezka, Česko-bavorský geopark.

Běžecské lyžování

Těžiště běžecského lyžování v Karlovarském kraji je soustředěno především v Krušných horách.

Hlavní prioritou běžecského lyžování v Krušných horách je Krušnohorská lyžařská magistrála KLM, která je v různých podobách jednou z nejoblíbenějších běžecských tras v KK (viz Analýza KLM na území Karlovarského kraje 2011). Jako zásadní se jeví její stabilizace v terénu a zajištění následného provozu. K tomu je zapotřebí:

- Zahrnutí KLM do strategických rozvojových dokumentů pro dané území, zapracování KLM do ZÚR Karlovarského kraje a koordinace propojení na ZÚR Ústeckého kraje
- Vyřešit problematické části z hlediska ochrany přírody a lesního hospodářství
- Ujasnit provozovatele, přínosem by byla existence subjektu, který by měl na starost technickou údržbu KLM, důležitá je stabilizace režimu údržby.

Doporučenou trasou KLM je: Bublava – Horní Přebuz – Jelení – severní okraj Perninku – severně od Abertam a Hřebečné – červená trasa na Boží Dar – naučná stezka Božídarské rašeliniště – Boží Dar – Ústecký kraj.

Okruhy pro běžecské lyžování a další zimní aktivity kolem lyžařských center včetně jejich napojení na KLM a na běžecské trasy na německé straně jsou shrnuty v „Koncepci běžecského lyžování v Karlovarském kraji I. etapa Krušné hory“ (2012). Cílem tohoto dokumentu je napomoci tomu, aby Krušné hory byly během zimy vlídnější k návštěvníkům mimo sjezdařské areály tzn. snaží se motivovat k hojnějšímu využívání k rekreaci a sportu.

- v případě vícedenní rekreace by měla motivovat k ubytování v místě;
- v případě jednodenní rekreace by měla motivovat k užívání placených služeb v místě (parkování, občerstvení, servis na úpravu lyží, zapůjčení vybavení).

Ze studie vyplývá tato doporučení

- Je důležité se orientovat na německou část území, kde se nachází široká nabídka kvalitních běžecských tratí včetně zázemí. V synergii se pak lépe naplňují areály běžkaři.
- Je potřeba hierarchizace systému tras dle způsobu využití, návštěvnosti, standardů režimu údržby atd.
- Vypracování provozního řádu a návštěvní řád pro jednotlivé kategorie tras
- Vznik subjektu zaštiťujícího problematiku běžecského lyžování

- Stabilizace režimu technické údržby tras
- Vyřešení problematiky strojového parku - nákup, údržba a provoz roleb
- Řešení vztahu s významnými vlastníky (LČR, ...)
- Vyřešit problematické části z hlediska ochrany přírody a lesního hospodářství
- Sjednotit značení tras a informační systém v terénu
- V případě narušení systému mít zajištěny objízdné, variantní trasy a návrh tras souběžných se zpevněnými lesními cestami
- Zásadní je nabídka tras s různým druhem úpravy (klasika, skating) pro různé druhy uživatelů (rekreační běžkaři, sportovci, mushing, pěší)
- Je potřeba dořešit doprovodné aktivity (parkování, občerstvení, servis, půjčovny, ...)

Navrhovaná strategie - Obdobnou dokumentaci navrhující koncepci běžeckého lyžování je potřeba vytvořit i pro zbylé horské oblasti. Největší potenciál s ohledem na dostupnost, rozlohu a přírodní podmínky se zdá být zejména ve Slavkovském lese. Zde je potřeba propojit severojižní magistrálou upravované běžecké okruhy na Březovsku s Kladskou a okruhy u Mariánských Lázní. Její poloha je potřeba zafixovat obdobně jak se děje u KLM, nejlépe však v trase navrhované magistrály pro cyklisty.

Ve Slavkovském lese doporučujeme rozšíření běžeckých tras směrem Prameny, Kladská. Dále doporučujeme napojení stávajících okruhů u Mariánských Lázní a na Březovsku na nově navrhované magistrály sever-jih, východ-západ. Vedení magistrál pro běžecké lyžování by mělo být obdobné jako pro cykloturistiku.

Na ašském výběžku je běžecké lyžování soustředěno kolem vrchu Háj a v okolí obce Krásná, kde jsou upravované trasy včetně osvětlených okruhů. ÚSHO navrhuje propojení běžeckých tratí mezi Aší, Krásnou a Hranicemi.

Karlovarský kraj spustil na svých webových stránkách aplikaci, která ukazuje aktuální stav jednotlivých běžeckých tras. Zatím jsou sledovány trasy v okolí Božího Daru, Perninku, Horní Blatné a Nových Hamrů. ÚSHO doporučuje rozšířit jeho působnost i na zbylé oblasti obdobně jak je tomu na cykloportálu na stránkách KK.

2.2.3 Přehled hraničních přechodů Karlovarského kraje

Tato studie se logicky zabývá stavem a potřebou úprav hraničních přechodů mezi horskými oblastmi a přilehlými regiony SRN (Saska i Bavorska). Vzhledem k tomu, že v rámci řešeného území horských oblastí se nachází většina hraničních přechodů kraje, byl v rámci této studie vytvořen souvislý přehled a mapové schéma všech hraničních přechodů kraje. Zahrnuje přechody všech kategorií (silniční s vyznačením případné omezené tonáže, železniční a pěší – turistické) s rozlišením na současný stav a doporučené návrhové změny, včetně změn tonáží u stávajících silničních přechodů nebo návrhů nových přechodů silničních a pěších.

Hraniční přechody ČR / SRN – souvislý přehled s vyznačením navrhovaných změn (tučně), včetně návrhů na aktualizaci ZÚR:

(pozn.: ZÚR neřeší pěší a turistické hraniční přechody)

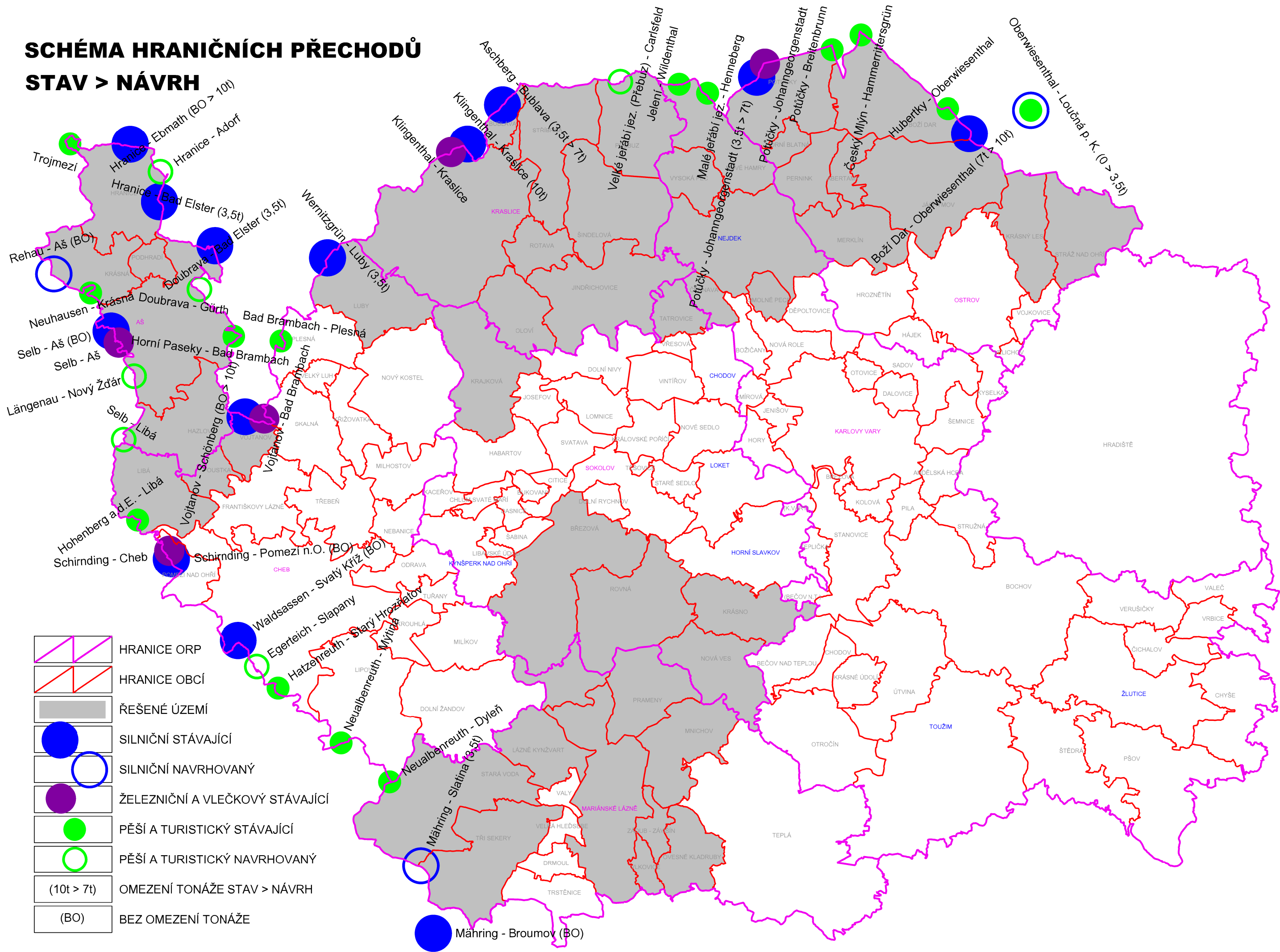
Hraniční přechody ČR / SRN	STAV	NÁVRH ÚSHO	Pozn.:
Loučná p.K. - Oberwiesenthal	pěší, turistický	silniční 3,5 t	Ústecký kraj
Boží Dar - Oberwiesenthal	silniční 7 t	silniční 10 t	
Hubertky - Oberwiesenthal	pěší, turistický	pěší, turistický	
Český Mlýn - Hammerittersgrün	pěší, turistický	pěší, turistický	
Potůčky - Breitenbrunn (Medvědí jámy)	pěší, turistický	pěší, turistický	
Potůčky - Johannegeorgenstadt	železniční	železniční	
Potůčky - Johannegeorgenstadt	silniční 3,5 t	silniční 7 t	
Malé jeřábí jez. - Henneberg	pěší, turistický	pěší, turistický	
Jelení - Wildenthal	pěší, turistický	pěší, turistický	
Velké jeřábí jezero	není	pěší, turistický	
Bublava - Aschberg - Klingenthal	silniční 3,5 t	silniční 7 t	
Kraslice - Klingenthal	silniční 10 t	silniční 10 t	
Kraslice - Klingenthal	železniční	železniční	
Luby - Wernitzgrün	silniční 3,5 t (II.tř.)	silniční 3,5 t (III.tř.)	
Plesná - Bad Brambach	pěší, turistický	pěší, turistický	v ZÚR je návrh silniční
Vojtanov - Plesná - Bad Brambach	železniční	železniční	
Vojtanov - Schönberg	silniční bez omezení	silniční 10 t	za předpokladu Aš - Rehau
Horní Paseky - Bad Brambach	pěší, turistický	pěší, turistický	v ZÚR je návrh silniční
Doubrava - Gürth	není	pěší, turistický	
Doubrava - Bad Elster	silniční 3,5 t	silniční 3,5 t	
Hranice - Bad Elster	silniční 3,5 t	silniční 3,5 t	
Hranice - Adorf	není	pěší, turistický	bývalá železnice
Hranice - Ebmath	silniční bez omezení	silniční 10 t	
Trojmezí	pěší, turistický	pěší, turistický	
Aš - Krásná - Rehau	není	silniční bez omezení	v ZÚR není - doplnit
Aš - Krásná - Neuhausen	pěší, turistický	pěší, turistický	
Aš - Selb	silniční bez omezení	silniční bez omezení	
Aš - Selb	železniční, vlečkový	železniční, vlečkový	
Nový Žďár - Längenau	není	pěší, turistický	
Libá - Selb	není	pěší, turistický	
Libá - Dubina - Hohenberg an der Eger	pěší, turistický	pěší, turistický	
Cheb - Schirnding	železniční	železniční	
Pomezí n.O. - Schirnding	silniční bez omezení	silniční bez omezení	
Horní Hranická - Pechtnersreuth	pěší, turistický	pěší, turistický	
Cheb - Svatý Kříž - Waldsassen	silniční bez omezení	silniční bez omezení	
Slapany - Egerteich	není	pěší, turistický	
Starý Hrozňatov - Hatzenreuth	pěší, turistický	pěší, turistický	
Mýtina - Neualbenreuth	pěší, turistický	pěší, turistický	
Dyleň - Neualbenreuth	pěší, turistický	pěší, turistický	
Slatina - Mährling	není	silniční 3,5 t	v ZÚR není - doplnit
Broumov - Mährling	silniční bez omezení	silniční bez omezení	Plzeňský kraj

Pozn.:

- Bez zlepšení základních parametrů komunikací nelze předpokládat zlepšení přeshraničních vazeb. Mezi kritické patří přechod Luby – Markneukirchen, Bublavá – Aschberg – Klingenthal
- Loučná p.K. – Oberwiesenthal – propojení zlepší dostupnost zimních středisek.
- Zvýšení povolené tonáže na některých stávajících přechodech z 3,5t na 7t umožní zájezdku pravidelné autobusové dopravy.
- V případě výstavby nového propojení Aš – Rehau poklesne význam přechodů Vojtanov – Schönberg, Hranice – Ebmath.
- Navrhované propojení Slatina – Mährling zlepší dostupnost lokality Českého lesa.

SCHÉMA HRANIČNÍCH PŘECHODŮ

STAV > NÁVRH



2.2.4 Technická infrastruktura

Energetika

Vzhledem ke snaze o vytvoření image Krušných hor jako oblasti s minimálně dotčenou přírodou a jako oblasti s čistým ovzduším je potřeba maximálně snížit počet objektů s topením na pevná paliva. Z tohoto pohledu bude k vytápění v co největší míře využíván zemní plyn (elektřina) a měly by být upřednostněny druhy vytápění šetrné k životnímu prostředí. V horských oblastech je proto nutné doplnit plynofikaci v územích se soustředěnou zástavbou a v inverzních polohách.

S kvalitou ovzduší v Krušných horách jsou spjaté aktivity Kurort Oberwiesenthalu usilující o znovunabytí certifikátu vzdušné lázně, což otevře další možnosti přeshraniční spolupráce.

Plošná plynofikace chybí v obcích Krásný Les, Smolné Pece, Šindelová, Přebuz, Vysoká Pec, Podhradí, Tři Sekery, Nová Ves.

Nárůst spotřeby elektrické energie v rozvojových oblastech vyvolá investice do rekonstrukcí stávajících rozvodných sítí a transformačních stanic, případně k doplnění nových v místech soustředěné spotřeby.

Vodní hospodářství

S rozvojem lyžařských středisek s výstavbou nových sjezdovek se systémy umělého zasněžování jsou zvyšovány požadavky na kapacitu vodních zdrojů.

Bude nutné investovat do retenčních vodních nádrží pro zasněžování se zajištěním dostatečného přítoku z kapacitních zdrojů vody. Tyto investice se nyní předpokládají na Klínovci, Plešivci, v Nových Hamrech a Bublavě resp. Stříbrné.

V řešeném území horských oblastí je potřeba dořešit zásobování pitnou vodou. Veřejný vodovod nyní chybí na Bublavě, v Podhradí a Třech Sekerách.

Lokálně se nabízí napojení na vodovodní řady na německé straně. V oblasti Krušných hor se toto propojení předpokládá mezi Bublavou a Klingenthalem a v ose mezi Abertamy, Hřebečnou, Rýžovnou, Horní Blatnou, Perninkem a Breitenbrunnem.

Kanalizace a ČOV

V případě stávající jednotné kanalizace bude nutné investovat do oddělení dešťových a splaškových vod. Veřejná kanalizace s napojením na ČOV chybí v obcích Přebuz a Šindelová.

V horských oblastech ovšem zůstanou lokality, které se z pohledu technické infrastruktury budou muset řešit individuálně dle místních podmínek a technologických možností. Mezi náročnější akce patří např. rekonstrukce Klínovce, kde se uvažuje s dovedením veřejného vodovodu a kanalizace z Božího Daru.

2.2.5 Občanské vybavení

Do uvedené kategorie spadá veřejné vybavení převážně nekomerčního charakteru (tzn. placené z veřejných rozpočtů), zejména školské a zdravotnické vybavení, sociální služby, kultura a osvěta, veřejná správa a ochrana obyvatelstva. Vybrané konkrétní problémy a náměty k řešení jsou uvedeny v sešitech řady „B“, tedy v rámci koncepce řešení jednotlivých horských oblastí.

V občanském vybavení v posledních letech projevuje tlak na redukci kapacit a sítí zařízení, resp. omezování dotací a dávek na nejrůznějších úrovních. Je to důsledek snahy zastavit růst schodků veřejných rozpočtů (ačkoli obecních rozpočtů se to převážně netýká) a zvýšit efektivnost veřejného sektoru obecně. V obecnější rovině lze uvést tato koncepční doporučení a poznámky pro jednotlivé oblasti:

Obecným doporučením je kooperovat investice a využití kapacit mezi obcemi (svazky obcí) a městy vč. Německých podporovat využívat maximálně dotační zdroje národní i EU

Školství všech stupňů, zejména MŠ a ZŠ, ale také sociální služby, objektivně trpí celkovými i lokálními výkyvy ve věkové struktuře populace, tedy v počtech dětí a seniorů. Demografická prognóza ČSÚ z roku 2010 pro Karlovarský kraj (bez migrace) předpokládá nevýrazný růst úhrnné plodnosti žen ze současných 1,43 (2011) na 1,61 (2030), vzhledem k věkové struktuře žen ale současně úbytek živě narozených dětí z 3026 (2011) až k 2375 (2030). Ovšem dramaticky poroste počet i podíl seniorů v populaci ze současných 46,2 tis., tj. 15,2 % na 25 % (2030) a 33 % (2050). Reálný vývoj je ještě pesimističtější, migrace může naznačené trendy kompenzovat jen zčásti.

Dílčí prognózy nároků na kapacity musí být předmětem speciálních studií. Ty by měly vyjít z jednoleté ročně bilancované věkové struktury podle obcí a reálných a aktuálních (nikoli jen statistických) dat o možnostech zařízení a o spádu do nich. Důvodem jsou mj. růst potřeb speciálních tříd v ZŠ a diverzifikace služeb v sociální péči.

Obecně lze konstatovat, že školských kapacit je dostatek. Každá větší soustředěná výstavba nových bytů by měla být podmíněna analýzou pokrytí nově vzniklých nároků na školy. Dosud nevyužitým nástrojem na bilancování potřeb a kapacit jsou ÚAP aspoň na úrovni obvodů ORP, nebo lépe skupin obcí. Důležitá je zde spolupráce obcí (např. dělba specializovaných školních tříd a sociálních služeb), neboť ne každá malá obec bude schopna efektivně zajistit potřebný sortiment kapacit sama o sobě.

Doporučujeme pečlivě vážit dilema udržení místní školy vs. vyjížďka žáků. V MŠ bude snad možno využívat nových liberálnějších forem předškolní péče (např. podnikové školky, svépomocné hlídání v rodinách). Budou žádoucí konverze nevyužitých (školních) budov na jiné funkce. Pokud bude důvod pro stavbu nové kapacity, měly by být budovány flexibilně pro budoucí změnu využití.

Podpora středních a vysokých škol v kraji by měla být selektivní s ohledem na nabídky v hierarchicky vyšších centrech. V regionálních centrech považujeme udržení a rozvoj kvalitního středního školství za velmi potřebné.

Doporučujeme rozvíjet vazby na potřeby místního průmyslu a služeb (zejména podporovat technické obory, lázeňství a cestovní ruch obecně, vč. orientace na německý jazyk). Vysokou prioritu ve strategiích rozvoje by mělo dostat školství a v blízké budoucnosti i příprava na expanzi potřeb v sociální péči.

Ve zdravotnictví doporučujeme zvážit podporu (např. zvýhodněným pronájmem) na stabilizaci lékařů základní péče v menších obcích. Trend specializace nemocnic a redukce sítě bude zřejmě nevyhnutelný. Důležité bude zachovat dostupnost traumatologických pracovišť ze středisek cestovního ruchu. Funkci integrovaného záchranného systému včetně horské služby, důležité zvláště v Krušnohoří, je nutno dále zlepšovat vč. přeshraniční koordinace. Příspěvkem ke zlepšení dostupnosti zdravotní péče by mělo být zlepšování dopravní infrastruktury.

Základní úřady veřejné správy se po reformě státní správy (zavedení a stabilizace obvodů ORP, CzechPointů apod.) poněkud přiblížily občanům, závadou jsou ale stále protisměrné dojížděky a nízká efektivnost úřadů. Zlepšení půjde cestou elektronizace, zprovozněním základních registrů apod. Státní podnik Česká pošta čelí úplné liberalizaci trhu od 1.1.2013 a reálně hrozí redukce dosud relativně husté sítě poboček.

Řešením by mohlo být již vyzkoušené sdružování funkcí pošty s dalšími funkcemi (prodejny, infocentrum, úřady).

Problém dostupnosti bankomatů pro tzv. S-karty musí řešit MPSV, které tuto agendu zadalo České spořitelně. Policie čelí podobným tlakům na úspory. V závažných situacích, jakou byly např. události na Šluknovsku, prokázala schopnost operativně reagovat na místní potřeby. Samozřejmě je žádoucí, aby její přítomnost byla efektivní a flexibilní podle sezón cestovního ruchu, neboť bezpečnost je významnou částí image horských oblastí.

Turistická informační centra mohou při vhodné lokalizaci zvýšit přínos cestovního ruchu. Navrhujeme, aby byly systémově zařazeny do agentury cestovního ruchu (financování a řízení, technická a metodická podpora). Vhodná je participace místních úřadů a komerčních subjektů na jejich činnosti (zejména sběr aktuálních dat o volných ubytovacích kapacitách, cenách, provozu, počasí a sněhových podmínkách včetně předpovědí, všech akcí, dopravě, údržba webových stránek vč. webových kamer a plnění databází).

2.2.6 Veřejná prostranství

Tato složka veřejné infrastruktury vytváří důležitý rámec a „image“ středisek cestovního ruchu a tato studie ji doporučuje prioritně řešit s využitím všech možností veřejné podpory při úpravách ulic, náměstí a návsí, veřejných parků a dětských hřišť. Uvedené možnosti jsou již místy využívány (Abertamy, Boží Dar aj.), ale většina středisek ještě na odpovídající úpravu veřejných prostranství čeká (Jáchymov, Pernink, Luby, Prameny, Hazlov aj.).

DOPORUČENÍ:

Pokud je např. z krajských a jiných nadmístních prostředků rekonstruován určitý tah silniční sítě, je velice žádoucí při té příležitosti rekonstruovat průtahy městy a obcemi včetně úprav chodníků a veřejných prostranství. Tyto úseky jsou investičně mnohem náročnější, protože logicky bývají spojeny i s rekonstrukcí, přeložkami nebo kabelizací místní technické infrastruktury. Spojení dostupných prostředků k realizaci těchto finančně i koordinačně náročných staveb je ale velmi potřebné, a pokud se podaří, tak i dlouhodobě přínosné.

2.3 Koncepce rozvoje cestovního ruchu

Při rozboru podmínek udržitelného rozvoje kraje a jeho specifických částí (např. horských oblastí) je nutno respektovat přirozený řád jevů (velikost území jednotky), v němž má smysl je posuzovat. Je tedy zjevné, že např. podíl vysokoškoláků bude vždy v průměru nižší na venkově, zatímco ve městech zpravidla budou zhoršené ukazatele životního prostředí. Podobně horské oblasti budou celkově záviset na vyjíždce za prací v do pánevních částí kraje. Přirozenou cestou pro posílení rozvoje kraje a udržení stability jeho horských oblastí se nabízí lepší využití evidentního potenciálu pro horský cestovní ruch podle následujících obecných kroků:

- postupně zlepšovat „produkt“, čili komplexní nabídku* služeb pro cestovní ruch;
- stavět na silných stránkách a specifikách horských oblastí, inovovat produkty a hledat k nim nové „trhy“ (typy návštěvníků);
- nové investice koncentrovat do vytypovaných rozvojových oblastí (středisek) a os za účelem dosažení dostatečně přitažlivého objemu a struktury nabídky;
- podporovat dělbu funkcí středisek a kooperaci aktérů (investorů, majitelů, obcí atd.) a tedy přímé i nepřímé synergické efekty (vzájemný prospěch) v rámci jednotlivých středisek, rozvojových oblastí i ve vztahu k centrům v pánevních částech kraje tak, jak se to osvědčuje ve střediscích cestovního ruchu v zahraničí i ČR;
- k tomu dosáhnout atmosféry sounáležitosti v rozvoji lokalit, středisek i oblastí.
- získat více koupěschopných návštěvníků a tím přímo i nepřímo zlepšovat život místních obyvatel (samozřejmě bude vždy existovat významná skupina návštěvníků bez komerčního vztahu k horám, zejména obyvatel využívající oblast pro každodenní nebo krátkodobou-víkendovou rekreaci vč. pobytové rekreace v individuálních rekreačních objektech);
- nabídku efektivně „komunikovat“ s potenciálními návštěvníky, tzn. posílit marketing klíčových produktů, zaměřený selektivně na příslušné cílové (poptávkové) skupiny, které se nacházejí kromě Karlovarského kraje zejména v Sasku;
- sledovat konkurenci - dílčí nabídky i celé regiony (tzn. nesnažit se pronikat nespécifickými produkty na nasycené trhy);

Komplexní nabídka horských oblastí pro návštěvníky tvoří zejména:

- atraktivní krajinné prostředí;
- komerční infrastruktura ubytovací, stravovací a sportovně rekreační;
- turistická infrastruktura ve volné krajině (trasy, nástupní a odpočinkové body, informační systémy);
- atraktivní kulturně historické objekty;
- atraktivní veřejné prostory a celkové prostředí měst a sídel horských oblastí;
- funkční veřejná infrastruktura, zejména dopravní;
- „lidské zdroje“ (nejen bezprostřední obslužný personál v cestovním ruchu, ale i ostatní populace)

Nositelům většiny investic jsou soukromí investoři, kteří se vystavují podnikatelským rizikům. Je tedy především v jejich zájmu pečlivě vyhodnocovat tržní potenciál pro novou investici, najít mezery na trhu pro nový (inovovaný) produkt, investici dobře lokalizovat, dobře ji dimenzovat, volit optimální způsoby propagace atd. V této úloze jsou nezastupitelní a proto nelze v této studii detailně doporučit či dokonce předepsat skladbu služeb a vybavení středisek. Lze jediné doporučit, aby investoři nepodcenili přípravnou fázi a investovali také do ověřovací marketingové nebo „feasibility“ studie. Vyhodnocením tržního potenciálu (tzv. segmentace trhu) pro konkrétní produkt se rozumí schopnost najít a úspěšně oslovit specifickou cílovou skupinu (kupř. cenově dostupný penzion pro klidnou rekreaci seniorů, NEBO golfové hřiště pro střední až vyšší příjmovou skupinu, NEBO snowboardový park pro „adrenalinově“ orientovanou mládež, atp.). Segmentace trhu zahrnuje sociální aspekt (věkové, sociální, zájmové skupiny) a územní aspekt (např. klientela místní, z Prahy a okolí, ze Saska, z Bavorska).

Objektivní specifika v odvětví cestovního ruchu:

- cestovní ruch je žádoucí chápat jako komplex v celém Karlovarském kraji, teprve v jeho rámci rozvíjet dílčí formy (cestovní ruch lázeňský, horský, městský atd.) a regiony (zejména jednotlivé horské a pánevní oblasti kraje), přitom je vhodné hledat synergie forem i regionů (případně veřejných prostředků a privátních investic);
- v cestovním ruchu plně fungují obecné principy marketingu – například marketingový mix „4 P“ (produkt, placement, promotion, price) a zejména fakt, že obrát (zisk) se primárně generuje z relevantního trhu, nikoli z kapacity (např. počtu lůžek) jednotlivých zařízení;
- cestovní ruch a tzv. průmysl volného času jsou v současnosti velmi konkurenčním odvětvím;
- poptávka po cestovním ruchu je závislá na ekonomické situaci (cyklu) v ČR a ve světě;
- cestovní ruch je závislý na image regionu, jeho poškození se obnovuje pomalu;
- nevýhodou je dlouhá návratnost investic;
- cestovní ruch (zejména horský) trpí sezónností a závislostí na počasí;
- trh pro lázeňství a pro horské aktivity se obtížně segmentuje (jednotlivé skupiny návštěvníků mají odlišné charakteristiky), v horských oblastech Karlovarského kraje je třeba počítat s významnou skupinou denních návštěvníků, které lze zapojit do ekonomiky regionu jen okrajově;
- ovlivnit cestovní ruch nástroji územního plánování je možno jen zprostředkovaně

2.3.1 Cestovní ruch

Hlavní principy rozvoje cestovního ruchu jsou zformulovány pro roky 2007-13 v koncepčních materiálech Karlovarského kraje, které vycházejí z koncepce celostátní. Jejich platnost lze plně potvrdit. Vybíráme z nich a pro horské oblasti dále rozvíjíme následující:

obecné cíle rozvoje:

- zvětšit podíl cestovního ruchu v tvorbě HDP, pracovních míst, investicích a dotacích;
- zvětšit podíl nelázeňského cestovního ruchu v kraji;
- získat nové klienty z tuzemska a zejména ze zahraničí, zvětšit výnosy růstem objemu pobytové turistiky a počtu přenocování, zmenšit převahu jednodenních návštěvníků
- překlenout krátké zimní a letní sezóny;

Výběr obecných nástrojů a zásad v gesci kraje:

- profesionalizovat komplexní marketingovou podporu cestovního ruchu v kraji;
- zlepšovat image kraje, zviditelňovat dílčí regiony kraje;
- podporovat konkurenceschopné produkty cestovního ruchu;
- maximálně využívat podporu EU pro ekonomicky životaschopné a do budoucna udržitelné projekty, podporovat nositele a zpracovatele projektů;
- udržet kvalitu přírodních a krajinných hodnot (šetrné formy cestovního ruchu);
- zlepšovat kulturní potenciál (zvětšit investice do údržby a záchrany památkových objektů a zón);
- zlepšovat dopravní dostupnost, ostatní infrastrukturu a služby pro cestovní ruch;
- rozvíjet lidské zdroje – manažery i obslužný personál v cestovním ruchu;
- zlepšovat funkci státní správy i samosprávy;
- zlepšovat spolupráci veřejné správy, profesních, neziskových a zájmových sdružení;
- zlepšovat funkce správních orgánů a krizového managementu s dopadem na cestovní ruch (vč. dotací pro Horskou službu ČR);
- pečovat o sociální aspekt rozvoje cestovního ruchu – „památky všem“, opatření pro minoritní skupiny - děti, seniory, handicapované.

Rekapitulace výchozích podmínek cestovního ruchu v kraji z analytické části studie

Následující body, pro přehlednost uspořádané ve formě SWOT, slouží jako náměty pro využití a rozpracování pozitivních, resp. řešení negativních podmínek, a to všemi typy aktérů. Jejich výběr odráží komplexní podmíněnost cestovního ruchu, přesah relevantních trhů i mimo Karlovarský kraj a tedy rozšiřují „marketing“ chápaný úzce jen jako „propagaci“:

silné stránky:

- odborně profilované lázeňství a lázeňská města, silné marketingové značky, tradice a zahraniční klientela;
- blízkost Bavorska a Saska s velkým populačním potenciálem;
- velmi dobrá dopravní propojenost kraje v ose silnic R/6 a I/13;
- mezinárodní letiště v Karlových Varech v majetku kraje;
- atraktivní a různorodé horské oblasti v blízkosti pánevních oblastí kraje vytvářející zajímavý kontrast, čisté a klidné prostředí v horách;
- bohatství kulturních památek, několik silných tradic a regionálních produktů;
- poměrně aktivní podnikatelská i nezisková sféra motivovaná k povznesení regionu i cestovního ruchu, např. řada činných MAS a občanských sdružení;
- vcelku stabilizovaný populační vývoj Karlovarského kraje;
- stabilizující vliv tradiční pobytové individuální rekreace (chalupy, chaty) na osídlení, rozvoj malých sídel v horách pro nové bydlení.

slabé stránky:

- horší dopravní dostupnost Karlovarského kraje z hlavních center ČR (zejména z Prahy) a Saska;

- celkově špatný stav místní silniční sítě, velmi nízká úroveň železniční osobní dopravy;
- celkové zpoždění v rozvoji cestovního ruchu (kromě lázeňských center) proti ostatním horským oblastem ČR, slabá a nekomplexně vybavená horská střediska;
- silná konkurence jiných center cestovního ruchu v ČR (ústecká část Krušných hor, Šumava a další české pohraniční hory) a v Alpách;
- všeobecně slabá percepce (vnímání) některých částí kraje (např. Slavkovský les, Smrčiny, Český les) v rámci ČR i zahraničí;
- pomalé propojování česko-německého pohraničí;
- vysoce industrializované části Karlovarského kraje (lomy, výsypky, velké průmyslové areály a brownfieldy), charakter měst s panelovými sídlišti a narušenými centry, zanedbanost většiny venkovských sídel, veřejných prostorů a negativní tzv. příhraniční fenomény poškozují image kraje, zejména ve srovnání s německým příhraničím;
- špatné sociálně ekonomické charakteristiky (nezaměstnanost, nízká kupní síla, nízká vzdělanost a pasivní životní styl, výskyt vyloučených lokalit, kriminalita, kvalifikační skladba málo vhodná pro cestovní ruch);
- oslabená poptávka po cestovním ruchu v Karlovarském kraji i v sousedních regionech – v Sasku, v Ústeckém kraji, v řídce osídlené přiléhající části Plzeňského a Středočeského kraje;
- depopulační trend částí Karlovarského kraje (Žluticko, Tepelsko, části Krušnohoří)
- původní podniková rekreace často ztratila svou ekonomickou základnu, objekty jsou podinvestované;
- málo koordinovaná role státní správy, roztržité aktivity samosprávy a neziskového sektoru;
- slabší spolupráce „nového“ Karlovarského kraje s okolními kraji i se Saskem;
- dosud značná koncentrace čerpání dotačních fondů do Karlových Var, Chebu, Aše, s částečnou výjimkou Božího Daru (závislost na lidském kapitálu; v přepočtu na obyvatele je kraj průměrný);
- úzce chápáné a roztržité marketingové aktivity.

příležitosti:

- převrátit některé nevýhody ve výhody - zejména relativní odlehlost Karlovarského kraje v ČR orientací na západ;
- blízkost kvalitní bavorské dálniční sítě;
- oslovení a získání více klientů ze saského příhraničí i vnitrozemí, které jsou sice v Německu ekonomicky relativně slabší, pro české Krušnohoří jsou ale populačně klíčovými a dosud nedostatečně využitým potenciálem;
- růst návštěvnosti ze vzdálenějších zemí EU (např. Nizozemsko, Belgie, Velká Británie) a mimo EU (Rusko, asijské země);
- posílení pozice Karlovarského kraje v seznamech zahraničních operátorů - cestovních, lázeňských, kulturních a sportovních;
- rozvoj spolupráce lázeňských a horských subjektů cestovního ruchu, „vytažení“ návštěvníků lázní do horských oblastí;
- růst poptávky po fyzicky méně náročné rekreaci v klidném horském prostředí, cenově dostupném (hlavní cílové skupiny – cizinci, rodiny s dětmi, senioři, obecně zájemci o rekreační sport a turistiku);

- stárnutí populací a růst poptávky po službách pro seniory;
- růst poptávky po wellness službách;
- posílení spolupráce a udržení tradičních klientských skupin, např. uživatelů původních podnikových zařízení, škol, sportovních klubů, občanských sdružení, majitelů chat a chalup;
- růst poptávky po nových nebo u nás dosud netradičních formách cestovního ruchu (montánní památky aj. zážitková turistika, nové sporty, hipoturistika, agroturistika, nostalgická turistika, církevní turistika, atd.);
- pokrok v marketingu - zejména v analýze trhů, cílené propagaci specifických produktů, sledování konkurence, využití „best practices“, zvýšení synergií, koordinované práci s cenami (slevami) a rozšíření dalších moderních nástrojů;
- založení a nalezení účinné formy práce nové agentury cestovního ruchu kraje.

hrozby:

- dlouhodobá ekonomická recese nebo stagnace v ČR, Německu a zbytku EU, obecný pokles cestovního ruchu např. růstem cen ropy aj. „vnějších“ vlivů;
- trvalé vyliďňování a ekonomická deprese saského příhraničí;
- zhoršení image Karlovarského kraje - rozšiřování vyloučených lokalit, sociální nepokoje, neřešené brownfieldy; chudé a předlužené obce;
- narušení krajinného rázu, ekologické škody, rizikové investice (např. větrné a solární parky, nová těžba);
- přetrvávání partikulárních zájmů obcí, aktérů v rozvoji cestovního ruchu a místních elit, nesoudržnost komunit, resp. rozvojových a stagnujících obcí;
- nespolečné se sousedními regiony (Ústecký kraj, Plzeňský kraj, Sasko, Bavorsko);
- úpadek a zánik méně atraktivních (podnikových) chat, rozvoj brownfieldů;
- další pokles zájmu o lyžařské výcvikové kurzy;
- nevyužití, resp. neefektivní využití evropských a tuzemských dotačních zdrojů, neúspěšné nebo zbytečné projekty.

specifika horských oblastí karlovarského kraje, dílčí náměty a „slogany“ pro marketing:

- příroda, „nejčistší hory v ČR“, pestrost krajiny, přírodní „unikáty“ (mokřady, vodní toky, prameny, geologie a geomorfologie), Česko-bavorský geopark;
- široká nabídka pro nenáročnou, ale atraktivní turistiku, „pro každého něco“;
- ráj běžkařů a cyklistů - nejdelší běžecká a cyklistická horská magistrála v ČR a střední Evropě, malá převýšení, možnosti přeshraniční kombinace tras a služeb do Německa;
- příroda má „dveře dokořán“ (kromě chráněných území se lze pohybovat i mimo značené cesty), kde jsou možné nové aktivity (mj. adrenalinové „free-ride“ sporty – touto cestou jde dokonce i krkonošský a šumavský NP);
- výhledy, rozhledny;
- klid - nižší objemy návštěvníků v centrech a hustoty v terénu;
- domácí, „rodinná“ atmosféra středisek a ubytovacích zařízení;
- bezpečí - velmi dobrá úroveň záchranných složek a přítomnost horské služby;
- cenová dostupnost;
- kvalitní střediska (typu Boží Dar) a potenciálně atraktivní urbanistické celky (Jáchymov, Horní Blatná, další?);
- dostupné lázeňské programy šité na míru, se zdůrazněním skutečně odborné péče („lázně na dosah“);
- možnosti pro wellness služby („péče dostupná pro každého“);

- možnost odlišit se proti přetíženým, hlučným, drahým atd. střediskům
- blízkost Německa – nové cíle a okruhy „v zahraničí“, „poznávání sousedů“, silná střediska bezprostředně za hranicí (Oberwiesenthal, Klingenthal aj.);
- památky, kulturní a technické „unikáty“ (Montan region, vodní díla, železnice a průmysl, hrady a zámky, sakrální památky, hrázdná architektura, připomínky nedávné minulosti pro mladou generaci – zaniklá sídla, pracovní tábory, sídliště v horách);
- příběhy a „tajemství“ – „hory krušné“, drahé kovy, uran, zaniklá a živá řemesla (muzea, možnosti exkurzí do podniků typu Amati Kraslice), atmosféra Sudet, „hory osiřelé“;
- předpoklady pro tematické okruhy a zážitkovou turistiku.
- osobnosti – fenomén Němců v českých zemích; mučedníci komunismu; rodáci; sportovní osobnosti;

na co se soustředit a CO řešit:

- zlepšit kvalitu ubytovacích zařízení v době rostoucích nároků (zejména v možnostech parkování, vybavení objektů, doplňkových službách);
- odstranit omezenou kapacitu a slabou kvalitu stravovacích zařízení;
- rozšířit nabídku aktivit mimo sport, zejména v zimní sezóně;
- dobudovat síť bodů rychlého občerstvení na zimních i letních trasách;
- vybudovat a udržovat nástupní body na turistické trasy, parkoviště
- zlepšit úroveň a někde i lokalizaci infocenter;
- zlepšit místy nekoordinovanou nabídku až inflaci turistických stezek a tras;
- zlepšit komunikaci s potenciálními návštěvníky, zejména dosud slabou úroveň základních webových stránek pro návštěvníky, zajistit aktuálnost informací, zejména v zimní sezóně;
- vybudovat marketingové značky, posílit slabé vnímání center, celého Slavkovského lesa, Ašska apod.;
- dále zlepšit systém turistické veřejné dopravy, cyklobusů a skibusů;
- zavést regionální platební a slevové systémy (karty);

Přehled forem a aktivit nelázeňského cestovního ruchu

Následující výčet aktivit je pouze informativní, doporučujeme dále problematiku řešit samostatnou studií.

Tradiční i zcela nové, zatím nerozšířené formy trávení volného času v horách reprezentují specifické cílové skupiny cílové (potenciálních) návštěvníků. Mají specifické potřeby, způsob komunikace, nároky a očekávání, různou kupní sílu, vlivy na prostředí a rizika, možnosti regulace a podpory, přínos pro horské oblasti a náročnost na investice. Mohou představovat náměty pro dovybavení středisek. Neplatí ale universálně, že více je lépe – lepší je jasně profilovaná a „komunikovaná“ nabídka aktivit, která se doplňuje (kooperuje) s okolními.

- zimní sporty – běžky, sjezdové lyžování, snowboarding, sáně, boby aj.;
- převážně letní sporty a rekreace -
cyklistika;
pěší poznávací turistika, nordic walking, geocaching;
tělocvičny, fitness centra, sauny;
míčové sporty (víceúčelová hřiště, tenisové kurty);
dětská hřiště, vodní dětská hřiště;
golf;
jezdectví;

vodní rekreace a sporty - koupání (bazény, aquaparky, koupaliště, nádrž Michal, výhledově Medard); sjezdy Ohře a Teplé;
rybolov, myslivost, sběr plodů;

- okrajové a rozvíjející se aktivity:
down-hill sjezdy, koloběžky, bicross kola, letní bobové dráhy apod.;
in-line brusle, lední brusle;
biatlon, free ride sjezdy, skialpy, telemark, back country běžky, sněžnice, snowtubing;
horolezectví a bouldering, lezecké parky, ledolezení, lanová centra, zážitkové visuté lávky a lanové dráhy;
letecké sporty (paragliding aj.), kiting (tažení drakem na velkých vodních nebo zasněžených plochách);
střelecké sporty;
amatérská archeologie, montánní aktivity;
- motoristické sporty (motocykly, čtyřkolky, sněžné skútry atd.);
- wellness programy, relaxační aj. tematické pobyty;
- kongresová turistika, tzv. MICE turistika (meetings, incentives, conferences, events):
incentivní (=motivační), výukové a team building podnikové akce a pobyty;
“eventy” = výstavy, akce;
- filmové festivaly, open-air koncerty a podobné kulturní akce;
- městská turistika a turistika po kulturním dědictví, nostalgická turistika (hrady, zámky, města, skanzeny, církevní památky, industriální památky, zaniklé obce, dědictví komunismu, montánní památky);
- turistické pochody, vlastivědné akce, dny řemesel, folklórní akce, setkání rodáků;
- trhy a poutě;
- jiné zájmové akce, např. sběratelské;
- náboženské a společenské akce;
- akce pro děti a seniory, pro specifické sociální skupiny;
- gastronomie, zážitkové restaurace;
- příhraniční fenomény - nákupní turistika podle vývoje diferenciálu cen v maloobchodu vč. pohonných hmot; šedá ekonomika.

2.3.2 Doporučení pro marketing cestovního ruchu

V době ekonomické recese domácnosti omezují v první řadě výdaje na rekreaci a dovolené, což se však může ukázat pro tuzemský region jako výhodné, neboť v horských oblastech Karlovarského kraje převažuje klientela s nižší kupní silou (na rozdíl od nabídek vázaných na lázeňská centra).

Marketingová doporučení je vhodné rozdělit na stranu poptávky a nabídky. Jejich poměr se vyvíjí. Neplatí, že kdyby se hypoteticky zdvojnásobila kapacita hotelu, zdvojnásobí se i jeho obrát (to by nastalo jen za vysokého „převisu“ poptávky). Obrát se odvozuje jedinečně z „velikosti“ trhu (poptávky), nikoli z kapacit zařízení (nabídky).

Poptávková strana trhu

Představuje disponibilní potenciál, který má smysl oslovovat nabídkou. Možnosti jeho kvantifikace jsou omezené, např. ve srovnání s odvětvím maloobchodu, kde je vcelku známo, jaká je průměrná útrata za potraviny i nepotraviny podle typu domácností a regionů. To umožňuje spočítat s relativně velkou přesností (až na 10 %) budoucí obrát a tedy výnosovou míru a návratnost investice (s ohledem na známé konkurenční prodejny).

Poptávka po horské rekreaci (zimní i letní) roste s velikostí města, kde roste i kupní síla, vzdělanost populace, potřeba kompenzovat městský styl života. Roste ale i vybavenost domácností vlastním objektem individuální rekreace. Naopak mírně klesá disponibilní čas a někde také paradoxně i vybavenost automobily (problémy s parkováním a s prostupností měst).

S plánovanou délkou pobytu v rekreačních střediscích klesá citlivost na vzdálenost od trvalého bydliště, v ČR je zhruba omezena do 150 km, zejména v zimě. Rekreace kratší než týden je v zásadě omezena na horská centra v rámci kraje. V případě Prahy rozhoduje časová dostupnost (vč. přejezdu města), tradice a kvalita nabídky vč. rizik (přeplněnost středisek, stav komunikací).

Přehled potenciálního spádového zázemí pro horské oblasti Karlovarského kraje je uveden v následující tabulce. Sloupec „podíl“ značí odhad částí populace sousedních regionů, kterou je možno teoreticky oslovit (ve vzájemné relaci časové dostupnosti středisek Karlovarského kraje a středisek konkurenčních). Podíly jsou samozřejmě spekulativní, smyslem tabulky je podat pouze rámcovou představu o proporcích v poptávkovém potenciálu. Saské regiony jsou uvedeny ve 2 variantách, ve vymezení podle územních jednotek NUTS-3 (odpovídají zhruba českým krajům) a podle větších NUTS-2:

	okres	obyv. (tis.,2011)	podíl	obyv. (tis.)
Karlovarský kraj		307	1	307
Ústecký kraj	Chomutov	127	1	127
	Louny	87	0,5	44
Plzeňský kraj	Tachov	53	1	53
	Plzeň-sever	75	1	75
	Plzeň-město	185	0,3	56
	Rokycany	47	0,4	19
Středočeský kraj	Rakovník	56	0,5	28
	Kladno	161	0,5	81
	Beroun	85	0,1	9
	Praha-západ	121	0,1	12
Praha hl.m.		1 257	0,1	126
celkem		2 561		935

NUTS-3		obyv. (tis.,2008)	podíl	obyv. (tis.)
Chemnitz Stadt		244	0,5	122
Erzgebirgskreis		377	0,8	302
Vogtlandkreis		250	0,8	200
Landkreis Zwickau		349	0,5	175
Landkreis Leipzig		138	0,5	69
Leipzig Stadt		515	0,5	258
celkem		1 873		1 125

NUTS-2				
bez. Chemnitz		1 556	0,5	778
bez. Leipzig		999	0,5	500
celkem		2 555		1 278

Populačně silný, avšak poptávkově slabší Ústecký kraj je obsluhován „svými“ lokálními středisky, srovnatelnými se středisky Karlovarského kraje (Bouřňák, Cínovec, Zadní Telnice, aj.). Potenciálně významné město Plzeň je více oslovováno bližší a lépe vybavenou Šumavou (Železná Ruda 80 km, Boží Dar 105 km). Středočeské okresy, zejména lidnaté Kladensko, mají při stávající kvalitě silnice R6 rychlejší dojezd na Bouřňák, ačkoli Klínovec nabízí vyšší kvalitu a delší sezónu. Klíčová populace Prahy má podobně rychlejší dojezd do

celé řady konkurenčních středisek, např. Jizerských hor a Ještědu, části Krkonoš a východního Krušnohoří.

Naopak saské regiony, přestože jsou v rámci Německa handicapované ekonomicky i populačně, stále představují pro horská střediska Karlovarského kraje významný potenciál, srovnatelný s potenciálem Čech. Klíčové však je to, že Sasko nemá v dosahu cca 150 km k dispozici konkurenční střediska než právě krušnohorská a že nemnohá (zimní) střediska na saské straně nejsou výrazně silnější proti českým, a to včetně dobře vybaveného zimního střediska Schöneck. **Hlavním závěrem je tedy smysluplnost až nezbytnost orientovat nabídku do Saska a sledovat konkurenci na saské straně Krušných hor.**

Poznámka:

Zpracovat obdobné rozdělení populačního potenciálu pro jednotlivá střediska cestovního ruchu v horských oblastech kraje by bylo sice možné (podle časové dostupnosti jednotlivých středisek z jednotlivých měst a obcí v podhůří), ale v obecné rovině by bylo již příliš spekulativní a málo vypovídající. Mělo by omezený smysl jen jako „mikrostudie“ pro zcela konkrétní lokalitu a zařízení, např. jako úvaha o potenciální návštěvnosti konkrétního bazénu, nikoli už pro cyklistiku, běžkování, sjezdové lyžování, kde je širší nabídka cílů. Nelze stanovit průměrnou týdenní, měsíční či roční „spotřebu“ cestovního ruchu a akceptovatelnou dobu dojížděky, tak jako je tomu např. v modelování nákupního spádu v rychleobrátkovém zboží v maloobchodu. Má tedy smysl modelovat nákupní potenciál jednotlivých hypermarketů v případě potravin a základních nepotravin, ale nikoli už sumárně pro škálu prodejen od denního tisku až po nábytek či automobily, které mají zcela různou frekvenci, spádové zázemí a citlivost na sociální strukturu klientů.

Nabídková strana trhu:

Lze ji kvantifikovat jen pomocí lůžkových kapacit, nepřímými parametry sjezdovek, parkovišť a dalšího vybavení v rámci středisek a oblastí pro zimní i letní aktivity. Výslednou atraktivnost by bylo možno měřit celkovou návštěvností, taková data však nejsou k dispozici.

Ubytovací kapacity jsou rozmístěny velmi nerovnoměrně (viz analytická část studie), jejich vytížení (kromě lázní) je krajně nevyvážené, tzn. mimo sezóny nízké. Obecně je kvalita kapacit v horách špatná, převažují malé penziony a podnikové ubytovny. Blízkostí lázní, jako jsou Jáchymov, Mariánské Lázně, Lázně Kynžvart a další v čele s Karlovými Vary, nabízí pro horské oblasti mimořádnou doplňkovou ubytovací kapacitu v kvalitnějších hotelích i lázeňských domech. Přestože je průměrná obsazenost kapacit v kraji v rámci ČR nadprůměrná, obecně je ubytovacích kapacit k dispozici přebytek, kromě sezónních nebo např. festivalových špiček (přesná výkonová data nejsou k dispozici, mj. z důvodu ochrany individuálních dat).

Konkurence horských středisek cestovního ruchu (srovnatelných nebo vyšších z hlediska kapacit a vybavenosti) je v ČR vysoká. Jsou to všechna příhraniční pohoří a také několik lokálních středisek (typu Monínec jižně od Sedlčan). Např. Praze, jako nejvýznamnějšímu tuzemskému zdroji poptávky po zimní rekreaci, konkurují Karlovarskému kraji tyto areály: Ještěd, Jizerské hory, Krkonoše, Bouřňák a okolní malá centra Krušných hor, na Šumavě Lipno, Smržina-Hochficht, Zadov a okolí, Železná Ruda, Alpy. Parametry, vybavenost, rozvoj a aktivní propagace rakouských středisek je mimo srovnání s ČR. Rakouské Alpy jsou schopny, ve spolupráci s kvalitními a relativně levnými železnicemi, přitahovat i vzdálená centra v Německu, a to dokonce i víkendovými (nočními) spoji.

Z budoucích významnějších a všeobecně konkurenčních rozvojových prostorů pro Karlovarský kraj je možno v ČR pro úplnost zmínit:

- zrušení vojenského újezdu Jince (střední Brdy) – význam zejména pro letní turistiku Pražanů;

- zpřístupnění okrajů VÚ Hradiště (Doupovské hory) bude mít význam jen malý;
- splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Hluboké (2014), Hněvkovické přehrady a Orlíku – očekává se až 200 tis. návštěvníků ročně (pro srovnání - návštěvnost menšího Bařova kanálu na Moravě je cca 60 tis. ročně);
- rozvoj horního Lipenska (Nová Pec) na Šumavě díky souhlasu MŽP se záměrem na lanovku na Smrčinu;
- úsilí MŽP na povýšení CHKO Křivoklátsko na národní park naráží na odpor obcí, efekt pro letní rekreaci může být protichůdný.

Hlavní doporučení pro marketing cestovního ruchu horských oblastí Karlovarského kraje:

- založit regionální agenturu cestovního ruchu pro Karlovarský kraj, která by měla dostat marketing celého kraje na kvalitativně vyšší úroveň, většina následujících bodů by měla odrazit v její náplni práce;
- zavést jednotnou strategii podpory cestovního ruchu s významným podílem nelázeňské části;
- soustředit se na hlavní cílové poptávkové skupiny a regiony (zejména Sasko, v případě Ašska, Chebska a Slavkovského lesa i Bavorsko);
- pro hlavní i specifické skupiny vytvořit přehledné tematické nabídky cestovního ruchu, tematický přístup vychází z principu, že turisté nejezdí za destinacemi, ale za tématy (pouze u nejsilnějších destinací a značek – zejména lázní - obě funkce dostatečně splývají);
- koordinovat střediska v zimní i letní sezóně, zprostředkovat jednání obcí s provozovateli infrastruktury (např. dopravci, servisem turistických tras, atd.);
- podporovat synergii aktivit v horských a pánevních oblastech kraje (zejména s lázeňstvím);
- spolupracovat v marketingu společných produktů s okolními kraji a Německem;
- poskytovat maximální podporu potenciálním nositelům projektů pro dosažitelné dotační tituly;
- aktivně pracovat na projektech na zápisy do seznamu UNESCO (lázně, Montanregion);
- stabilizovat, resp. vybudovat nové nosné značky jako plnohodnotný doplněk ke klíčové značce „Karlovy Vary“ a „lázeňský trojúhelník“, např. pro oblast Klínovce, pro skupinu středisek kolem Plešivce, pro Slavkovský les, Smrčiny, Ašský výběžek atd., zabránit však inflaci, „kanibalizaci“ a úpadku značek, koordinovat je s Německem (Sasové např. používají atribut „Silbernes Erzgebirge“);
- aktivně předcházet poškození image kraje a jeho regionů, spolupracovat zejména s OPS „Člověk v tísni“.

Dílčí a rámcová doporučení:

- přebírat zkušenosti a hotová řešení (dobré praxe) ze srovnatelných středisek a regionů (např. ze Šumavy) a pokud možno s nimi spolupracovat, rovněž hledat inspirace v zahraničí;
- podpořit vybudování regionálních, resp. zapojení do národních informačních a rezervačních systémů cestovního ruchu, zapojit do sítě lokální infocentra;
- vytvářet odborné a podpůrné zázemí pro lokální infocentra, metodicky je řídit a školit;
- pracovat s optimalizací portálů pro vyhledávače, potlačit tak reklamy konkurenčních středisek vč. rakouských (!);
- zpřehlednit internetové portály Karlovarského kraje, vyhnout se málo strukturované záplavě detailů bez akcentu na klíčová sdělení (proč navštívit region?) a unikátní hodnoty (nesmí zaniknout v dlouhých popisech);

- pro cizince hledat specifické slogany a silné stránky horského cestovního ruchu (viz výše), např. relativně volně přístupná krajina (na rozdíl od většiny západních zemí), ideální pro rodiny i tzv. „free-ride“ sporty, propagovat kvalitní a hustou síť českého turistického značení, bezpečnost, cenovou úroveň, atd.;
- budovat PR regionu účinně a pokud možno levně, např. získat osobnosti-vyslance kraje, dostat do médií reportáže, sponzorovat lokace filmů, tvorbu tematických knižních průvodců, regionálních literárních děl a literatury faktu, apod.;
- pořádat tiskové konference a tzv. press tripy (poznávací zájezdy a exkurze zdarma pro vybrané vlivné osobnosti, např. novináře, publicisty, fotografy, někdy se používá též pojem „fam trips“ z anglického „familiarization“);
- používat specifické e-marketingové aktivity (krátké reportáže psané účelově pro zpravodajské servery typu Novinky.cz, dále Facebook, Twitter apod.);
- propagovat klíčové akce, tradice, osobnosti regionů, památné události (např. tradice výletů kočáry z Karlových Var na Klínovec v 19. století);
- pokračovat v úsilí dostat regiony a témata do katalogů tour-operátorů;
- přilákat organizátory sportovních a kulturních akcí, aktivně je oslovovat, např. i akce typu závody psích spřežení;
- kooperovat s marketingem regionálních produktů (typu Moser, Starorolský porcelán, Becher, Mattoni, Amati aj.);
- posilovat vědomí regionální identity – např. výchovou žáků a studentů k hrdosti na region;
- pořádat školicí a podpůrné akce pro podnikatele v cestovním ruchu (např. ubytovatele);
- podporovat spolupráci a partnerství mezi aktéry cestovního ruchu – posilovat důvěru a neformální kontakty;
- aktivity public relation pro zlepšení image regionálních aktérů, vč. úřadů státních i samosprávných (např. práci a význam Národního památkového ústavu);
- rozšířit národní standardy a certifikáty kvality služeb (ubytování, stravování);
- zavést regionální produktové značky, bránit ale jejich inflaci a zneužívání.

2.3.3 Maloobchod a služby

- Toto odvětví je výlučně doménou podnikatelského sektoru. Maloobchodní trh je již v ČR a také v Karlovarském kraji v zásadě nasycen a je vysoce konkurenční, i když mohou existovat lokální výjimky. Vyšší konkurence působí pozitivně např. na ceny a šíří nabídky, naopak dominance na trhu škodí a tlak na nízké ceny může být na úkor kvality. Náročná ekonomika odvětví a charakter poptávky (vysoká citlivost na ceny) vytlačila z trhu řadu lokálních nezávislých prodejců (tzn. nezapojených v řetězcích), podobně zanikly kvůli nerentabilitě pojízdné prodejny a své dominantní postavení ztratil ve venkovském prostoru i Coop.
- Hlavní vlna investic již proběhla. Dále je možno očekávat pouze zájem vyplnit poslední mezery na trhu malými prodejny (do 1000 m² prodejní plochy), většinou vnitroměstského nebo diskontního typu, značek např. Tesco Express, Spar To Go, Penny Market aj., které budou konkurovat husté síti vietnamských „večerek“. Jiná je situace s kiosky a službami ve střediscích cestovního ruchu (např. v oblasti Klínovce), které však zatím brzdí zejména problém sezónnosti.
- Přes samoregulační princip maloobchodního podnikání je žádoucí případné další investiční záměry (např. do prodejen nepotravin) regulovat jak v nabídce zastavitelných ploch, tak i stavebních podmínek a dopravních opatření k eliminaci lokálního přetížení. Cílem je předcházet (dalšímu) úpadku tradiční maloobchodní sítě v centrech měst se všemi důsledky pro města, ale také zabránit realizaci zjevně

neúspěšných projektů, které v konečném důsledku mohou poškodit urbanismus sídel a regionu. Obecně není žádoucí připustit v horském prostředí stavby halového typu (více podrobností v analytické části studie).

- Je žádoucí podporovat takové investice, které využijí stávající objekty a/nebo nové investice, které respektují charakter horského urbanismu a architektury. Zachování architektonicky cenných objektů a urbanistických celků s památkovou hodnotou by mělo mít přednost před utilitární výstavbou. Typizované halové objekty jsou sice levné a funkční, v konečném důsledku ale znamenají ztrátu pro autentičnost prostředí, která je významná pro cestovní ruch.
- Nové investice je vhodné posuzovat v dlouhodobé perspektivě. Maloobchod je odvětví s poměrně rychlou inovací konceptů. Dochází např. k přesunu obrátu na internet a přeměně horších (např. špatně lokalizovaných) objektů na distribuční sklady apod.
- Je žádoucí hledat možnosti podpory pro malé investice do rozšíření nabídky přímo vázané na cestovní ruch ke zmírnění handicapu v sezónnosti. Jde např. o drobné sezónní občerstvení i stravovací zařízení vyšších kategorií, dále půjčovny, úschovny, servisní služby pro sportovní aktivity atd.
- K zajištění ekonomické životaschopnosti řady obslužných funkcí jak pro cestovní ruch, tak pro trvalé obyvatelstvo obcí se dnes v ČR prosazuje trend sdružování funkcí. Osvědčilo se to např. ve Švýcarsku, kde má podobně jako na českém venkově silnou tradici družstevní maloobchod. Prodejny je možno kombinovat např. s výdejními, léků základními funkcemi pošty, Czech pointy, informačními středisky, apod.

2.3.4 Ochrana a využití kulturního dědictví a památek

Toto obsáhlé téma, náročné na investice, je již velmi dobře a zevrubně zpracováno v publikaci: Karel Kuča, Lubomír Zeman - Památky Karlovarského kraje (Koncepte památkové péče v Karlovarském kraji), vydal KV kraj, 2006, 592 stran, včetně fotografií, map, úplného seznamu nemovitých kulturních památek.

Kulturní dědictví a památky mají pro Karlovarský kraj i jeho dílčí (horské) regiony velký a dosud málo využitý potenciál pro cestovní ruch, zejména v propagaci husté sítě drobnějších staveb.

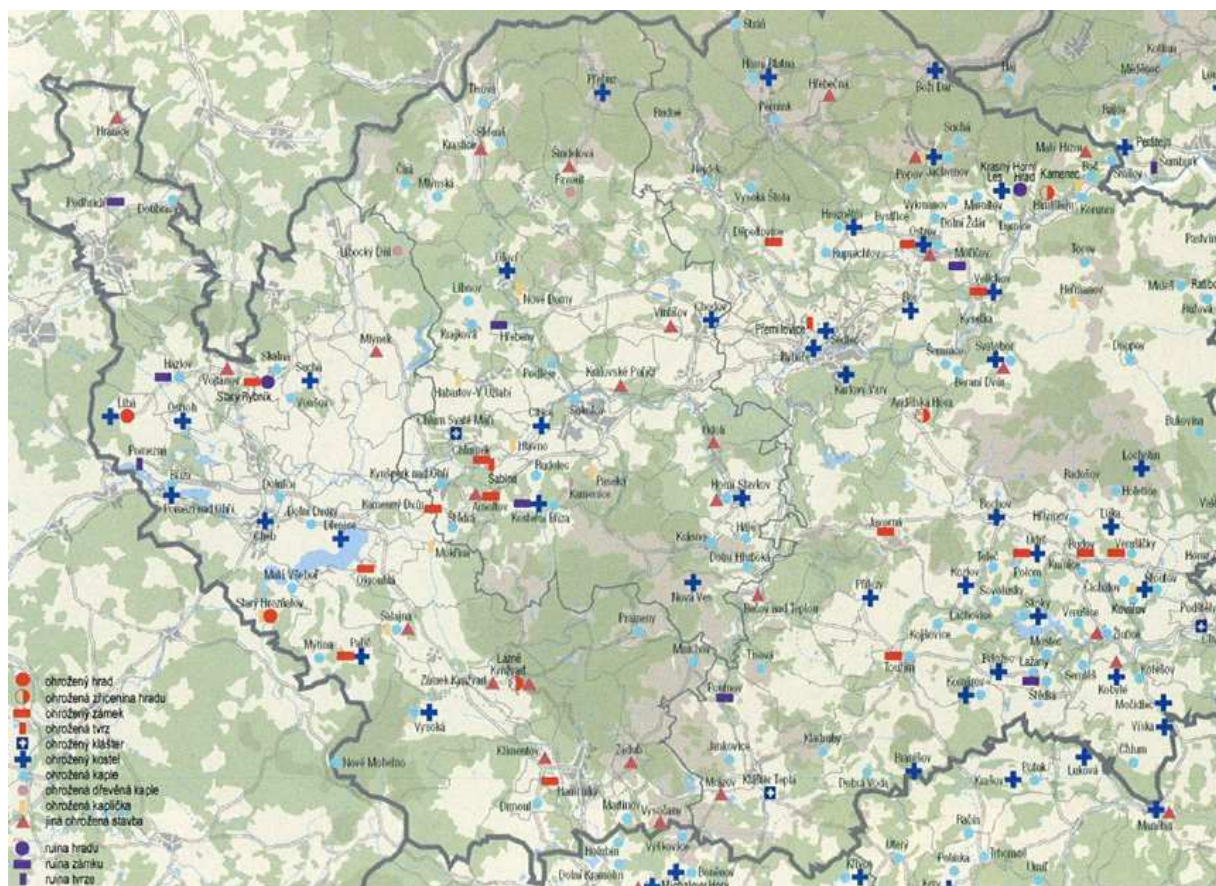
Navržené tematické Cesty kulturního dědictví v Karlovarském kraji jsou primárně členěny podle období vzniku památek, nebo také podle tematických a funkčních hledisek následovně:

- památky románské,
- gotické,
- renesanční,
- barokní,
- klasicismu,
- historismu a secese,
- socialistického realismu,
- cesta památek židovské kultury,
- historických měst,
- lidové architektury,
- hornických, industriálních a technických památek,
- lázeňských měst,
- hradních a zámeckých památek,
- klášterní,
- kostelní.

- cesty náboženských poutí vč. napojení na evropskou síť cest do Santiago de Compostella

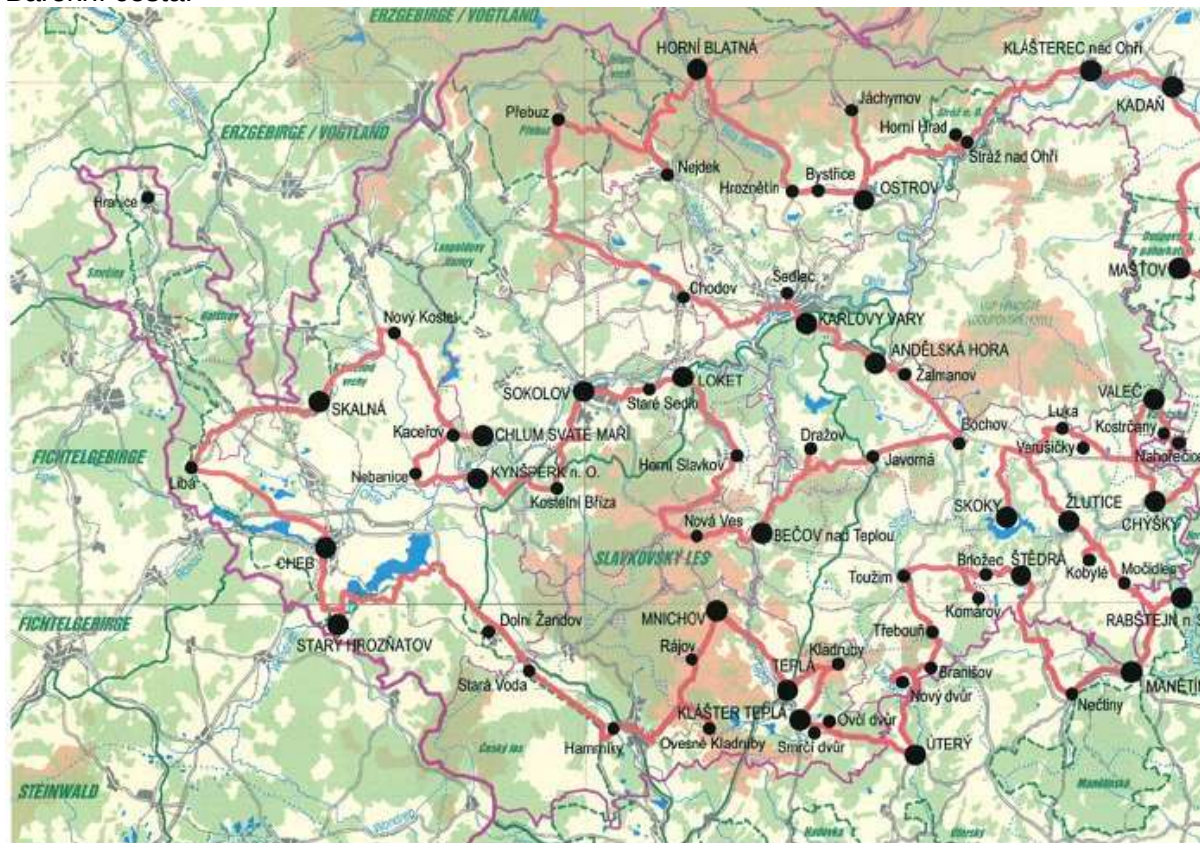
Ukázka z výše citované publikace „Památky Karlovarského kraje“

Ohrožené a nevyužívané památkově hodnotné objekty v Karlovarském kraji



Doporučujeme převzít koncepcce NPÚ Loket a kroky v této oblasti s ním konzultovat (cesty s náboženskou tematikou je vhodné konzultovat rovněž s příslušnými církvemi). Hlavním doporučeným principem využití kulturních památek je propagace památek v podobě tematických tras, nazvaných Cesty kulturního dědictví. Mají návaznost na další kraje a jsou rozpracovány také MMR (resp. Ústavem územního plánování v Brně). Systém je inspirován podobnými koncepty v Německu a Rakousku. Jednotlivé Cesty probíhají napříč krajem, lze je ale samozřejmě propagovat i v rámci lokálních (regionálních) polytematických nabídek. Jednotlivé typy nemovitých kulturních památek je žádoucí zakomponovat i do případných úprav sítě turistických tras (zejména pro letní aktivity). Veškerou propagaci a značení tematických tras a jednotlivých kulturních památek by mělo koordinovat jedno krajské pracoviště (agentura cestovního ruchu) k zamezení chaosu v nabídce a inflaci informačních prostředků.

Barokní cesta:



Karlovy Vary, kostel sv. Maří Magdalény
 Skoky, poutní kostel Navštívení Panny Marie



Trasa zahrnuje všechny významnější barokní kostely (včetně poutních míst) a některé významnější kaple. Památky barokního sochařství pokrývá rovněž výběrově.

(– *Krásný Dvůr* – *Maštov* – *Kadaň* – *Kláštepec nad Ohří* –) *Stráž nad Ohří* (kostel) – *Krásný Les* (torzo kostela) – *Jáchymov* (kostel, sousoší Nejsvětější Trojice) – *Ostrov* (zámek s parkem a letohrádkem, klášter s kaplemi) – *Bystřice* (kaple) – *Hroznětín* (kostel, sochy) – *Horní Blatná* (kostel, domy, sochy) – *Nejdek* (kostel, sochy) – *Přebuz* (kostel) – *Chodov* (kostel) – *Sedlec* (kostel) – **Karlovy Vary** (kostel, sochy, domy) – *Andělská Hora* (poutní kaple) – *Žalmanov* (kostel, fara) – *Bochov* (kostel, radnice) – *Javorná* (zámek a kostel) – *Dražov* (kaple) – **Bečov nad Teplou** (zámek, kostel, radnice) – *Nová Ves* (kostel) – *Horní Slavkov* (špitální kostel) – **Loket** (radnice, kostel, sousoší, domy) – *Staré Sedlo* (kostel) – **Sokolov** (zámek, klášter, kostel, mariánský sloup) – *Kostelní Bříza* (kostel) – *Kynšperk nad Ohří* (kostel) – *Nebanice* (kostel) – *Kaceřov* (zámek) – **Chlum Svaté Maří** (poutní kostel a proboštství) – *Nový Kostel* (kostel) – *Křižovatka* (kostel) – *Skalná* (kostel, zámek) – *Libá* (kostel) – **Cheb** (kostely, radnice, domy, opevnění hradu) – *Starý Hroznětín* (loreta, kostel) – *Dolní Žandov* (kostel) – *Stará Voda* (kaple) – *Hamrníky* (zámek) – *Ovesné Kladruby* (kostel) – *Rájov* (kostel) – **Mnichov** (kostel) – **Teplá** (kostel, špitální kaple, sloup Nejsvětější Trojice, radnice) – **Klášteř Teplá** (klášter, sochy v okolí) – *Kladruby* (dvůr) – *Smrčí dvůr* (dvůr) – *Ovčí dvůr* (dvůr) – **Úterý** (kostely) – *Nový dvůr* (dvůr) – *Branišov* (ruína kostela) – *Třebouň* (kaple) – *Toužim* (kostel, mariánský sloup) – *Komárov* (kostel) – *Brložec* (kostel) – **Štědrá** (kostel, zámek) – *Nečtiny* (kostel, mariánský sloup, radnice) – **Manětín** (zámek, kostely, sochy, domy) – **Rabštejn nad Střelou** (klášter, kostel) – *Močidlec* (kostel, fara) – *Kobylé* (kostel) – **Žlutice** (sloup Nejsvětější Trojice, domy, přestavba kostela) – **Skoky** (kostel) – *Luka* (kostel) – *Verušičky* (kaple) – **Valeč** (zámek, kostely, fara, domy) – *Kostrčany* (zámek) – *Nahořečice* (kostel) – *Libkovic* (zámek) – *Chýše* (klášter) – **Chýšský** (kostel) (– *Petrohrad*)

2.3.5 Vztah ochrany přírody a cestovního ruchu

Jedním ze zájmů ochrany přírody je péče o živou a neživou přírodu. Prioritou je udržení a obnova přírodní rovnováhy v krajině, ochrana rozmanitostí forem života, přírodních hodnot a krás. To může být jedním z turistických cílů. Je ale nutné usměrňovat sportovně-rekreační využití v krajině s přírodovědnými lokalitami. Některé přírodní pozoruhodnosti mohou být turistickým cílem a atrakcí, jiné naopak v důsledku méně stabilních podmínek jsou ohroženy a měly by být skryty před zájmy laické veřejnosti, aby nedocházelo k jejich nežádoucímu poškození.

Přírodní pozoruhodnosti, které jsou turistickými atraktivitami, by dle významu měly být opatřeny i odpovídající vybaveností, např. přístupovou trasou, informační tabulí, posezením, přístřeším nebo občerstvením. Dobře zvolená vybavenost může být pak regulačním prvkem pro pohyb turistů v blízkosti aktivních přírodních lokalit.

Většina přírodních pozoruhodností má v sobě potenciál turistických cílů. Jejich návštěvnost musí být regulována.

- podporovat zpřístupnění vyšší návštěvnost k těm to významným přírodovědným lokalitám:

Krušné hory

- podpora zpřístupnění k NPR Božídarské rašeliniště, PP Výsoký kámen, PP Rotava, PP Vlčí jámy, PR Rýžovna
- nově vybudovat přístup k PR Malé jeřábí jezero, PR V rašelinách, na okraj PP Přebuzské vřesoviště
- propagace vycházkové trasy PP Kamenný hřib – Komáří vrch – modřínová alej u Šindelové a vycházkové trasy v okolí Jáchymova

Ašsko

- propagace lokalit PP Goethova skalka, PP U cihelny a historického areálu v Podhradí

Český les

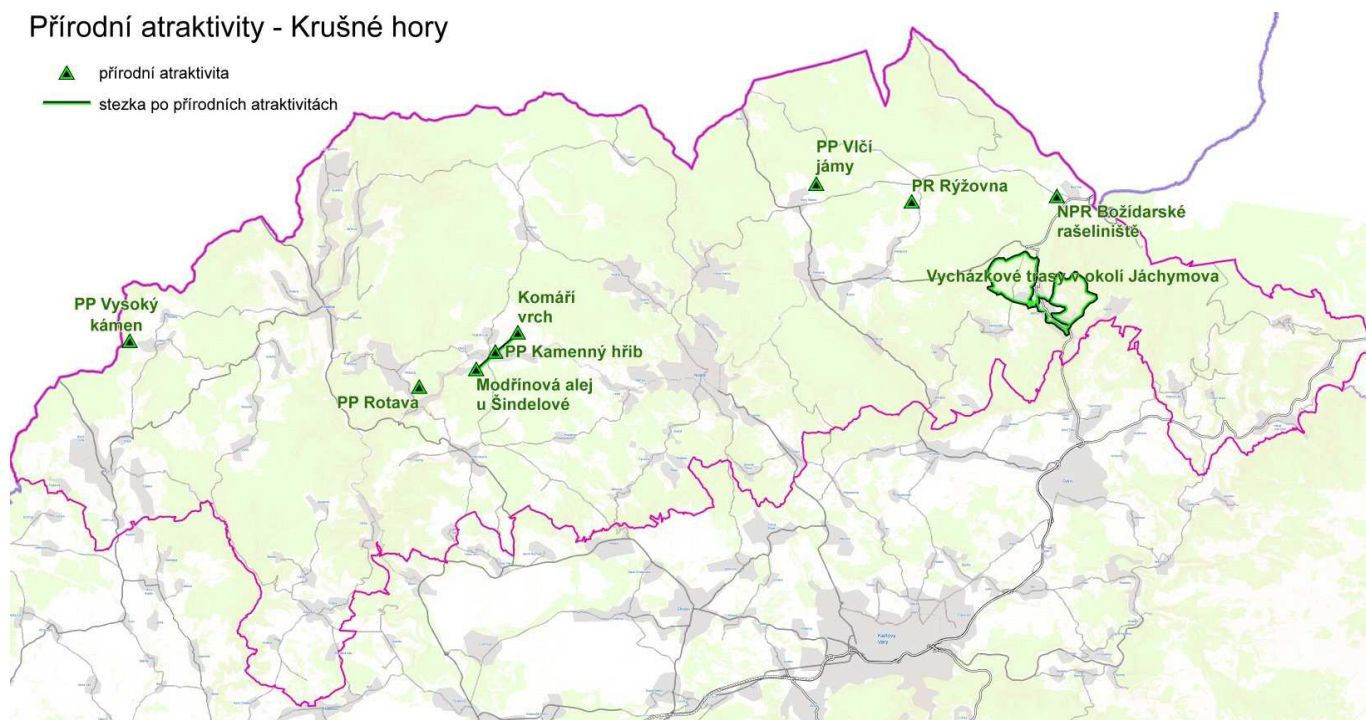
Zpřístupnění VKP Dyleňský kras

Slavkovský les

- vyšší propagaci studie doporučuje k zámeckému parku Kynžvart a - k vycházkové trase v Mariánských Lázních, kterou tvoří především Sady Václava Skalníka, Dvořákova a Thomayerova stezka, rozhledna Kamzík, Mecséryho vyhlídka, Žižkův vrch – Geologický park, Martínkův park
- velmi atraktivní jsou vycházkové trasy po ZCHÚ ve Slavkovském lese, ale vzhledem k tomu, že koncepce návštěvnosti tohoto území celou řadou odborníků pod vedením SCHKO se buduje již 37, nemůže tato studie a ani by neměla zasahovat do záměrů chráněné krajinné oblasti (hodnoty tohoto území jsou podrobně uvedeny v Pr + R).

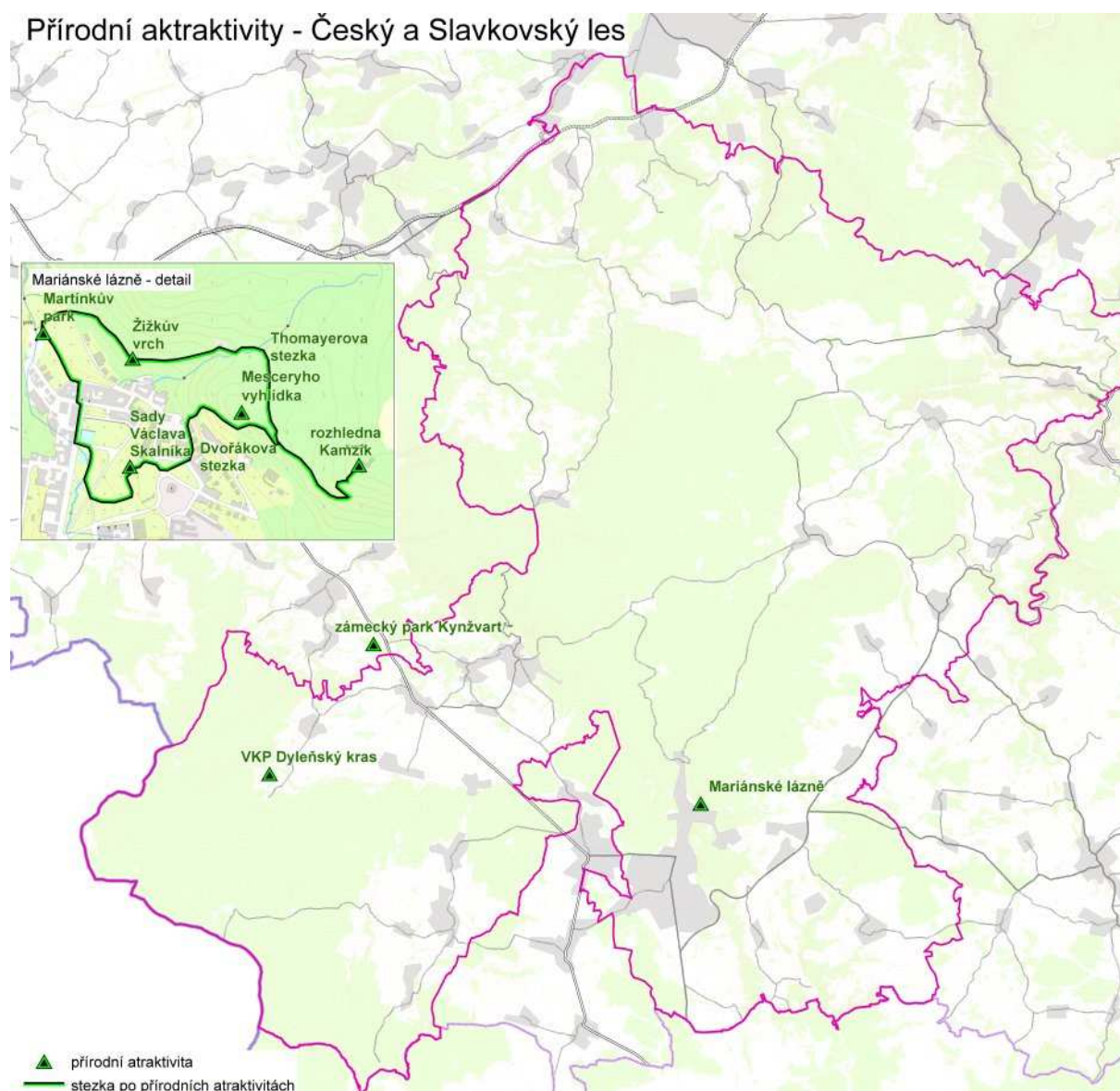
- vhodně zvolenou vybaveností usměrňovat a regulovat pohyb návštěvníků po přístupových cestách (výstražná cedule, závora, zamezení neprůjezdnosti kameny). Regulace pohybu návštěvníků zajistí přístupová cesta ukončená na okraji lokality s odpočinkovým koutem s výstražnými cedulemi). Mezi lokality, které by měly být skryty před laickou veřejností patří např. PR Mechové údolí, PR Bystina, EVL Štítarský rybník

Přírodní atraktivity - Krušné hory



Přírodní aktraktivity - Ašsko





2.3.6 Koordinace lesního hospodářství a myslivosti s využíváním rekreačních tras

Lesy jsou národním bohatstvím a jednou z nezanedbatelných složek životního prostředí. Ustanovení §13 lesního zákona přímo říká, že veškeré pozemky určené k plnění funkce lesa musí být účelně obhospodařovány, využití k jiným účelům je zakázáno.

Součástí PUPFL (pozemků určených k plnění funkce lesa) jsou mimo jiné také nezpevněné lesní cesty do šířky 4 m a zpevněné komunikace, vyjma komunikací vedoucích k zastavěným pozemkům.

K hospodářské činnosti v lese patří i přibližování, uskladnění a odvoz dříví. Lesní doprava jako jedna z činností při obhospodařování lesa bude mít při provozování lesní cestní sítě vždy ze zákona prioritu nad sportovními a rekreačními aktivitami. Proto omezujícím faktorem pro rekreaci, byť krátkodobým, je těžba dřeva, manipulace s ním a doprava. V průběhu těchto činností je vstup do lesních porostů na přechodnou dobu zakázán.

Transport dřeva na lesních pozemcích může být konfliktní záležitostí mezi zájmy lesa a sportovními či rekreačními aktivitami v krajině. Tyto střety je možné řešit pouze dohodami a kompromisními řešeními v dostatečném předstihu mezi správcem lesa a subjekty zajišťujícími rekreaci v krajině. Koordinační roli by zde měly hrát i obce.

Druhým konfliktním střetem je odvoz dřeva po nelesních pozemcích. Místní cesty a silnice nejsou vždy dimenzované na těžkou dopravu a může docházet k jejich vážnému poškození. Těžká doprava může ohrožovat i bezpečnost stálých obyvatel a rekreantů, kteří se pohybují po nelesních účelových komunikacích a po silnicích III. třídy. Lesní zákon pamatuje na tyto střety; v § 34 uvádí „Přiblížování, uskladnění a odvoz dříví (dále jen "lesní doprava") musí být prováděny tak, aby nedocházelo k nepřiměřenému poškozování lesa a ostatních pozemků. Nelze-li účelu dosáhnout jinak, je vlastník lesa nebo osoba provádějící činnost v zájmu vlastníka lesa oprávněn v odůvodněných případech na nezbytnou dobu, v nezbytném rozsahu, ve vhodné době a za náhradu užívat cizí pozemky k lesní dopravě. Tím není dotčena jeho odpovědnost za způsobenou škodu podle zvláštních předpisů. Nedojde-li k dohodě, rozhodne o podmínkách lesní dopravy po cizích pozemcích a o výši náhrady orgán státní správy lesů.“

Myslivost by v zásadě neměla být v horských oblastech v rozporu s rekreací. Myslivostí se rozumí soubor činností prováděných v přírodě ve vztahu k volně žijící zvěři jako součásti ekosystému a spolková činnost směřující k udržení a rozvíjení mysliveckých tradic a zvyků jako součásti českého národního kulturního dědictví. Rekreční a sportovní činnosti jsou směřovány na vymezené trasy nebo plochy a není předpoklad, že by volně žijící zvěř se trvale zdržovala v enklávách se sportovně rekreačním využitím.

2.3.7 Princip úplnosti a pestrosti nabídky, spádovosti a kooperace

Základem strategické a urbanistické koncepce rozvoje horských oblastí je podpora rozvojových oblastí cestovního ruchu, rozvojových os a nástupních míst (jejich vymezení viz kapitola 3 a grafické schéma). Přitom je důležité, aby rozvojová oblast fungovala jako jeden co nejlépe vybavený celek co do úplnosti a pestrosti nabídky zařízení pro cestovní ruch a rekreaci, přičemž není cílem stejná vybavenost jednotlivých středisek v oblasti, ale jejich vzájemné doplňování a kooperace (včetně kooperace přeshraniční). Úplnost nabídky rozvojové oblasti cestovního ruchu lze dokumentovat následujícím optimálním přehledem vybavenosti:

- ubytovací zařízení různé velikosti a standardu, dostatek větších a lépe vybavených hotelů s restaurací a další doplňkovou vybaveností;
- stravovací zařízení vyššího standardu, rychlá občerstvení a jídelny;
- areály sjezdového lyžování s odpovídající vybaveností a proporcionalitou, v rámci jedné rozvojové oblasti by měl být na sjezdovkách sjednocen společný tarifní a odbavovací systém (skipas);
- areály a trasy běžeckého lyžování s udržovanými stopami;
- bazén s různými bazénovými atrakcemi (tobogány, skluzavky, proudy, stříky), dětský bazén, teplý relaxační bazén, vířivky, sauna, pára, masáže – může být součástí vybavenosti většího hotelu nebo lázeňského domu s veřejným přístupem;
- půjčovny kol a dalšího sportovního vybavení – může být součástí vybavenosti hotelů s veřejnou využitelností;
- zařízení pro speciální aktivity a sporty, např. golf, hipoterapii, skateboard, in-line bruslení, bobové dráhy, snowtubing, biatlon, sjezdy na horských kolech v terénu, „cyklistika bez námahy“, sjezdy na koloběžkách, lanová centra apod.;
- dostatek upravených veřejných prostranství (parků, lesoparků) se zpevněnými chodníky, lavičkami a dalším mobiliářem, možnosti krátkých a nenáročných vycházek do okolí středisek;
- dětská hřiště;
- venkovní hřiště na míčové hry a tenis;

- fitness centra a tělocvičny;
- informační centrum na frekventovaném místě a s možností krátkodobého zaparkování;
- středisko horské služby;
- základní zdravotnická péče;
- základní obchodní vybavenost;
- bankovní, poštovní a pojišťovací služby.

Uvedený výčet je myšlen jako příklad optimálního vybavení pro rozvojovou oblast.

Další vybavenost je zpravidla efektivní realizovat a využívat v kooperujících centrech osídlení s větším počtem obyvatel za předpokladu kvalitního dopravního spojení s rozvojovými oblastmi cestovního ruchu, včetně systému veřejné autobusové nebo železniční dopravy:

- komplexní (odborná) zdravotnická péče a nemocnice (včetně úrazové);
- širokosortimentní obchodní vybavenost;
- zařízení pro kulturní, společenské a zábavní akce;
- zimní stadion (bruslení na umělém ledě).

Pro fungování rozvojových oblastí i jejich přírodního a rekreačního zázemí v horské krajině lze dále doporučit následující principy (opatření) organizačního nebo investičně nenáročného charakteru:

- spolupráce mezi provozovateli hotelů a provozovateli vleků, lanovek a dalších sportovně rekreačních zařízení při vytváření pobytových „balíčků“, např. se skipasem, vstupy do bazénů, masáže apod.;
- rozvoj marketingu, propagace a informačních systémů v cestovním ruchu s posílením role informačních center, která by byla přímo navázána na krajskou agenturu cestovního ruchu a touto cestou by získávala potřebnou metodickou, technologickou a finanční pomoc;
- informační centra by shromažďovala a prezentovala (zejména soustředěným způsobem na internetu) informace o volných ubytovacích kapacitách, cenách, vybavenosti, aktuálním počasí a sněhových podmínkách včetně předpovědi, pobytových programech, chystaných akcích, dopravě apod., součástí internetové prezentace by měla být nabídka charakteristických pohledů webových kamer;
- pro lázeňské a hotelové hosty by měl být organizován systém polodenních a jednodenních výletů s průvodcem po zajímavých přírodních, historických a kulturních místech horských oblastí a se zastávkami k občerstvení, nejlépe malým autobusem se „sběrem“ turistů v určeném čase přímo u hotelů podle internetových objednávek; možnostem výletů a zájmem o ně by měl být přizpůsoben režim lázeňské léčby;
- dále by měl být rozvíjen systém skibusů a cyklobusů, zejména z významných center osídlení v kraji – Karlovy Vary, Ostrov, Chodov, Sokolov, Cheb;
- pro přepravu cyklistů a lyžařů by měla být přizpůsobena nabídka železničního spojení zejm. na trati Karlovy Vary – Nejdek – Pernink – Potůčky – SRN;
- vybrané sedačkové a kabinové lanovky by měly být využívány celoročně pro pěší turistiku a pro přepravu cyklistů s koly; místně by se mohly stát příležitostí pro různé sportovní a rekreační atrakce, např. sjezdy na kolech v terénu, sjezdy po zpevněných cestách na koloběžkách, minikárách apod.;
- cyklistické trasy, pěší turistické trasy a lyžařské běžecké trasy ve volné krajině by měly být vybaveny sítí občerstvovacích stanic (zpočátku pro ověření alespoň formou mobilních kiosků, resp. přívěsů, doplněných chemickým WC), umístěných na

významnějších rozcestích ve vzdálenosti cca 5 - 7km od sebe a s možností příjezdu pro zásobování;

2.3.8 Vybavenost a proporcionalita areálů sjezdového lyžování

Vybavený areál sjezdového lyžování by měl vždy obsahovat:

- zdvihací zařízení (lanovky, vleky) v kapacitě odpovídající ploše sjezdových tratí, s preferencí sedačkových nebo kabinových lanovek před vleky (ideální jsou „bublinové“ sedačkové lanovky chránící před povětrnostními vlivy);
- sjezdové tratě dostatečné šířky a délky s výběrem různých stupňů obtížnosti; sjezdové tratě by měly mít vhodnou orientaci ke světovým stranám (severovýchod až severozápad), možnost umělého zasněžování (se zdrojem vody) a část areálu s osvětlením pro večerní lyžování, důležitá z hlediska potenciální délky sezóny je nadmořská výška, která by neměla klesnout pod 700 m.n.m.;
- technické zázemí pro údržbu sjezdovek (rolbování);
- parkoviště osobních vozů a autobusů se zpevněným povrchem v odpovídající kapacitě přímo u sjezdovky nebo se zajištěním jiného pohodlného způsobu přepravy mezi parkovištěm a sjezdovkou; parkoviště může být umístěno dále od sjezdovky, pokud je možné z něho na lyžích sjet k dolní stanici lanovky a z horní stanice k parkovišti (např. Bublava), standardem, který by měl být sledován v areálech vyššího významu, je alespoň částečná parkovací kapacita v krytých prostorech;
- restauraci a stánky s rychlým občerstvením;
- veřejné WC (vytápěné) s umývárnou;
- půjčovnu a servis lyžařského vybavení;
- školu (instruktory) lyžování pro děti i dospělé – individuální, skupinové;
- zajištění první zdravotnické pomoci a přepravy zraněných;

3 INTERAKCE, PŘÍKLADY A PODNĚTY PRO STABILIZACI A UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

3.1 Interakce dokumentu s vybranými navazujícími strategickými dokumentacemi

3.1.1 Celostátní a krajské dokumenty

3.1.1.1 Politika územního rozvoje (PÚR) 2008

V části 2.2. PÚR stanovuje republikové priority územního plánování, které však nemají uvedeny konkrétní regionální určení.

Jsou souborem tezí vycházejících převážně z „Územní agendy Evropské unie“ a „Lipské charty o udržitelných městech“.

Problematicky horských oblastí se týkají značné části článků (nejsou pojmenovány, ale jen označeny čísly 14 – 32). Tyto články jsou formulovány ve smyslu: předcházet, vytvářet, podporovat, vymezovat nebo věnovat pozornost. V řadě případů tato doporučení překračují možnosti řešení v úrovni územního plánování a směřují do oblastí „realizace“ (kvalita staveb) či „provozu“ (bezpečnost systémů).

Z problematiky sledované v PÚR 2008 se území Karlovarského kraje dotýkají následující „koncepce“:

Rozvojové oblasti a osy:

OB 12 Rozvojová oblast Karlovy Vary

Oblast má mezinárodní význam v lázeňství. Širší charakteristikou je koncentrace obyvatel a aktivit v kraji. Společně s OB 11 (Jihlava) jsou to oblasti s výrazně slabšími hlavními centry.

OS 7 Rozvojová osa Ústí n. L. – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/SRN

Dopravní osou je silnice R6 (západně Karlových Varů) a I/13 a dále železniční trať Cheb – Karlovy Vary – Chomutov. Západně navazuje na osu osídlení Hof/Plauen – Weiden i. O. – Regensburg.

Specifickou oblast republikové úrovně PÚR 2008 na území Karlovarského kraje nevymezuje.

Koridory dopravní a technické infrastruktury

C-E40a Koridor konvenční železniční dopravy Praha – Plzeň – Cheb – hranice ČR/SRN byl již na území Karlovarského kraje „modernizován“

ŽD 3 Koridor Cheb – Karlovy Vary Chomutov – Ústí n. L.

vytváření podmínek pro zvýšení rychlosti, ZÚR Karlovarského kraje nevymezují potřebu úpravy této trasy

R6 Nové Strašecí – Karlovy Vary

zlepšení silničního spojení Karlovy Vary – Praha, kritické úseky vyžadující urychlené řešení jsou zejména na území Středočeského kraje, ZÚR zpřesňují koridor

S10 silnice I/13 Ostrov – Chomutov

zlepšení parametrů, zejména v úseku Ostrov – Klášterec n. O., ZÚR zpřesňují koridor

E2 elektrické vedení VVN 400 kV, propojení rozveden Vítkov, Prunéřov, Přeštice, Hradec, ZÚR zpřesňují koridor

- L2 mezinárodní letiště Karlovy Vary – zvýšení kapacity, tj. prodloužení a rozšíření vzletové a přistávací dráhy, zkapacitnění zázemí letiště, ZÚR zpřesňují areál

V jiných oborech koncepce PÚR 2008 nevytváří nároky na území Karlovarského kraje.

V dalších úkolech pro územní plánování PÚR 2008 vymezuje území vykazující relativně vyšší míru problémů:

i) Mariánské Lázně (části území ORP Mariánské Lázně, Karlovy Vary, Sokolov)

o) Rakovnícko – Kralovicko – Podbořansko, část ORP Karlovy Vary

Úkolem je vymezit v ZÚR tato území jako nadmístní specifické oblasti.

PÚR ČR 2008 se nezabývá přeshraničními aglomeracemi. Prostor Chebska zahrnuje významné území (část okresu Wunsiedel) v kraji Oberpfalz. V tomto širším vymezení „rozvojová oblast Cheb“ je významným pólem osídlení na „bavorské“ ose Hof – Cheb/Markredwitz – Weiden i. d. O. – Regensburg.

Území horských oblastí je většinou periferní s obdobnými charakteristikami na území sousedních krajů či území. Území na styku čtyř krajů (Středočeského, Plzeňského, Karlovarského a Ústeckého) je dlouhodobě považováno za nejvýznamnější „vnitřní periferii“ České republiky. V PÚR 2006 bylo sledováno jako specifická oblast republikové úrovně. V PÚR 2008 je doporučeno ke sledování v rámci ZÚR jednotlivých krajů.

3.1.1.2 Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (ZÚR) 2010

Zpřesňují záměry sledované v PÚR 2008 a stanovují další úkoly (koncepce) krajského významu vč. nadnárodních vazeb, které nebyly předmětem PÚR.

V ZÚR vymezené osy republikového a regionálního (spíše nadregionálního) významu odpovídají vazbám na sousední regiony.

Rozvojová oblast Karlovy Vary (OB 12) zahrnuje vedle krajského města též další významná (střední) centra Sokolov a Ostrov.

Zřejmě lze polemizovat s poměrně rozsáhlým plošným vymezením republikové oblasti Karlovy Vary i republikové osy Cheb – Karlovy Vary, neboť v republikovém kontextu se „rozvojový potenciál“ některých území po r. 1990 významněji neprojevil.

Vzhledem k tomu, že dosud neexistují standardní kritéria (kvantitativní a kvalitativní) v celorepublikovém (případně evropském) kontextu je toto vymezení poměrně obtížné. Dosavadní přístupy v ZÚR jednotlivých krajů jsou zatím odlišné.

Rozvojové oblasti krajského významu jsou v ZÚR Karlovarského kraje sledovány ve dvou úrovních (regionální, subregionální).

Rozvojová oblast krajského významu by se měla vyznačovat centrem osídlení (střední centrum, silné ORP) s min. 15 tis. obyv. (evropský standard těchto center je 20 tis.). Samozřejmě existují i další indikátory (regionální význam, lázeňství aj.), které navyšují standard obslužné sféry nad demografický potenciál.

Z tohoto pohledu lze sledovat jako rozvojové oblasti Mariánské Lázně a Aš. Ostatní území opírající se o slabá centra lokálního významu nelze považovat za rozvojové oblasti krajské úrovně. Otázkou je zda vymežovat rozvojové oblasti krajského významu v rámci rozvojové osy republikového významu (např. Cheb).

Pojetí specifických oblastí je dosud nedořešeným problémem. V zásadě by nemělo docházet k překrývání rozvojových a specifických oblastí.

Za „nevyvážené“ (specifické) oblasti nelze považovat například vojenské prostory či rozsáhlá chráněná území přírody (CHKO) jejichž vymezení a statut přímo vylučuje nebo výrazně omezuje jiné aktivity (vč. bydlení).

Za specifické oblasti lze považovat území vyznačující se:

- velmi nízkou hustotou osídlení (mimo výše uvedené vojenské prostory a území CHKO)
- negativními demografickými charakteristikami a trendem jejich vývoje
- bez významnějších center v rámci území či v jeho blízkosti

Významným problémem ZÚR je doprava, a to zejména doprava silniční. ZÚR vymezují ochranu koridorů návrhem VPS a územních rezerv. Rozsah navrhovaných staveb je poměrně rozsáhlý, nejsou uvedeny jejich priority nebo etapizace výstavby a význam jednotlivých záměrů je různý. Touto problematikou se Územní studie horských oblastí podrobněji zabývá v průzkumech a rozborech v rámci kapitol o dopravní infrastruktuře.

Záměry ZÚR (10/2010), které již byly nebo jsou realizovány:

- V podstatě souvislé napojení krajského města na síť Bavorska v potřebném standardu umožňují trasy R6 – I/6 a I/64 (přechody Pomezí n. O., Aš).
- Postupně je realizována přestavba trasy I/21 Cheb – dálnice D5.
- Dokončen byl rovněž obchvat města Hranice na silnici II/217.

Dalšími významnými záměry jsou:

- přímé napojení Karlových Varů a Plzně novým úsekem I/20 Toužim – Žalmanov. Zde se jedná o poměrně rozsáhlý úsek, nezbytný realizovat v celé délce.
- zlepšení parametrů na silnici I/13 pro spojení Karlovy Vary – Chomutov (součást rozvojové osy – OS 7)

!DOPORUČENÍ!

Doporučujeme do aktualizace ZÚR zapracovat přímé propojení Aše na Rehau, které je z německé strany ve značném rozsahu již realizováno (chybí příhraniční úsek s nezbytnou stabilizací přechodu hranic a napojení na druhou etapu obchvatu Aše).

Velmi rozsáhlý je soubor záměrů na přestavbu silnic II. třídy, priority ve výstavbě/přestavbě silniční sítě nejsou stanoveny.

ZÚR dále vymezují:

- 10 lokalit pro hospodářské parky resp. průmyslové zóny
- 6 lokalit (zón) pro rekreaci a sport, z toho 4 v řešeném území ÚS HO
- 7 lokalit pro územní rezervy pro LAPV

V ZÚR vymezené rozvojové plochy nadmístního významu pro cestovní ruch, rekreaci a sport:

Medard

Vodní nádrž Medard leží ve vnitřním zájmovém území, mimo řešené území horských oblastí. Areál vznikající na březích bude mít předpoklady pro využívání v letním období.

Je mimo vymezené území.

Jáchymov – Boží Dar – Klínovec

Je podrobněji řešeno v části B.1.1.

Plešivec

Připravován záměr rozsáhlého skiareálu mezi Abertamy a Merklínem (Pstruží). Je podrobněji řešeno v části B.1.2.

Nové Hamry

Je podrobněji řešeno v části B.1.3.

Stříbrná – Bublava

Potenciál pro kooperaci včetně Kraslic a Klingenthalu. Je podrobněji řešeno v části B.1.4.

3.1.1.3 Program rozvoje cestovního ruchu a lázeňství

Ve vztahu k zaměření studie je významným podkladem program rozvoje cestovního ruchu a lázeňství v Karlovarském kraji v období 2007 – 2013

Práce obsahuje řadu mezikrajských i republikových srovnání. Vlastní Karlovarsko je členěno (částečně územně) do tří hlavních složek cestovního ruchu:

- lázeňská střediska
- Krušné hory a jejich podhůří
- střediska městského a kulturně historického cestovního ruchu

V rámci těchto oblastí jsou uvedeny motivy návštěvníků Karlovarského kraje.

Dobře jsou zpracované SWOT analýzy v členění:

- Nabídka cestovního ruchu a lázeňství
- Poptávka cestovního ruchu a lázeňství
- Organizace a koordinace cestovního ruchu a lázeňství

Území Karlovarského kraje je z hlediska potenciálu cestovního ruchu výrazně diferencované, v oblasti lázeňství region výrazně dominuje v rámci ČR a značný význam má i ve středoevropském prostoru.

!DOPORUČENÍ!

Jednou z hrozeb mohou být marketingově problematické projekty. Pokud neobstojí v konkurenci v úrovni záměru (např. aquapark Bublava) lze se s tím vyrovnat. Horší situace může nastat v případě nekomplexní realizace projektu (deficity v dopravě, ubytování, službách aj.) či neschopnosti financovat provoz nově realizovaného zařízení v důsledku jeho nízkého využití.

3.1.1.4 Regionální operační program regionu soudržnosti severozápad

- pro období 2007-2013

Region severozápad je tvořen dvěma kraji - Karlovarským a Ústeckým.

Za pozitivní faktory jsou v analýze ROP považovány:

- geografická poloha
- potenciál pro rozvoj cestovního ruchu

Negativních faktorů je výrazně více a jsou zřejmě významnější než v jiných regionech ČR; jedná se zejména o:

- nevyváženou strukturu osídlení
- zhoršující se fyzické a sociální prostředí
- nedostatečná nabídka a kvalita v oblasti cestovního ruchu

Příležitostí jsou pro oba kraje rozdílné. Týká se to zejména potenciálu cest. ruchu, který se v Karlovarském kraji může opírat o vysokou úroveň lázeňství s využitím pro rozvoj navazujících odvětví. Zatímco v Ústeckém nikoliv.

Globální cíl ROP sleduje specifické cíle:

- I. Moderní a atraktivní města
- II. Venkovské oblasti, využívající místní potenciál
- III. Dostupný region, umožňující mobilitu obyvatel (i návštěvníků)

Formulovány jsou prioritní osy:

1. Podpora rozvojových pólů (revitalizace, modernizace a doplnění infrastruktury)
2. Podpora místního rozvoje (zlepšení infrastruktury)
3. Dostupnost a dopravní obslužnost (rozvoj dopravní infrastruktury, rozvoj dopravní obslužnosti)
4. Udržitelný cestovní ruch (rozvoj atraktivit a infrastruktury CR, zlepšení nabídky ubytovacích kapacit, podpora marketingu CR)
5. Technická asistence

!DOPORUČENÍ!

Problematiky horských oblastí se dotýkají: cíle ROP II. a III. a prioritní osy 2,3,4 a 5.

3.1.1.5 Program rozvoje Karlovarského kraje 2007 – 2013 (aktualizace 2010)

Materiál se zabývá vymezením vnitro krajských disparit.

V jednotlivých správních obvodech ORP uvádí následující počet problémových regionů:

Kraslice 7 obcí

Ostrov 14 obcí

Sokolov 5 obcí

Karlovy Vary 2 obce

V podstatě celé území horských oblastí (Krušných hor) je považováno za "problémové". Nepochybně zde existují obce s významným rozvojovým potenciálem.

Významnou součástí Programu rozvoje Karlovarského kraje je socioekonomická analýza (2005)

Stručné shrnutí kapitoly Sídelní struktura

- nízká úroveň zalidnění venkovského prostoru
- nedostatečná přístupnost mnoha obcí veřejnou dopravou

Stručné shrnutí kapitoly Ekonomická základna a podnikání

- v přepočtu HDP na obyv. dosahuje Karlovarský kraj 77,7 % ČR
- průměrná měsíční mzda v průmyslu v roce 2005 činila 16 750 Kč oproti ČR 19 030 Kč
- více než polovina ekonomicky aktivních obyvatel je zaměstnána ve službách, z toho značná část v lázeňství

- v kraji je nedostatek kvalifikovaných pracovních sil
- nízká úroveň kooperace ekonomických subjektů
- platové podmínky korelují s ekonomickou výkonností kraje

Materiál je členěn do několika oblastí. Dále jsou uvedeny oblasti, v kterých se materiály obsahově prolínají, nebo doplňují:

- Oblast 2. Cestovní ruch
 - o 1. Aktivita destinačního managementu
 - 1.1. Propagace
 - 1.2. Integrace forem Cestovního ruchu
 - 1.3. Kvalitativní standardy
- Oblast 4. Životní prostředí
 - o 3. Obnova zachování přírodního prostředí a kulturní krajiny
 - 3.1. Zachování kulturní krajiny ve venkovských lokalitách
 - 3.2. Ochrana přírodně cenných lokalit a biodiverzity území
- Oblast 5. Doprava
 - o 1. Zlepšení napojení kraje
 - 1.1. Dostavba R6
 - 1.2. Etapa obchvatu Aše na Rehau
 - 1.4. Rozvoj napojení kraje veřejnou, zejména vlakovou dopravou
 - o 2. Kvalitní spojení mikroregionálních center a jádrové oblasti kraje
 - 2.1. Zlepšení dopravně technického stavu silnice Sokolov – Kraslice II/210
 - 2.2. Zlepšení dopravně technického stavu silnice K. Vary – Nejdek II/220

3.1.1.6 Strategie rozvoje konkurenceschopnosti Karlovarského kraje (2006)

Strategická vize je sledována ve třech oblastech:

- HDP na obyvatele
- HDP na zaměstnance
- míra registrované nezaměstnanosti

Prognózováno je období 2006 – 2015.

3.1.1.7 Koncepce rozvoje silniční sítě Karlovarského kraje – Mott MacDonald CZ

Koncepce rozvoje silniční sítě Karlovarského kraje má sloužit jako strategický dokument pro efektivní plánování investičních opatření a oprav na silnicích II a III tříd, vedoucí ke zlepšení dopravní situace na území kraje s vazbami na sousední kraje a rovněž s vazbami přeshraničními. Návrh opatření byl zhotoven na základě rozsáhlého průzkumu stavu komunikací včetně kontrolního sčítání dopravy na vybraných úsecích.

Zpracovatelé ÚSHO svoji práci s tímto dokumentem koordinovali.

3.1.2 Územní plány obcí (obecně)

Hlavním důvodem analýzy územních plánů obcí je zjištění, zda tato dokumentace zahrnuje rozvojové záměry zejména v těchto oblastech: bydlení, doprava, areály sportu a rekreace, průmysl, krajina, demografie.

Potřeba rozvojových ploch je v územních plánech obcí kryta vyšší nabídkou, než by odpovídalo demografickému vývoji v posledních 20 letech.

Zde sice u řady obcí došlo k určitému nárůstu počtu obyvatel, který však téměř ve všech případech byl nižší než ztráty v předcházejícím období 1970 – 1991.

Souhrnně lze konstatovat, že nabídka ploch pro bydlení a související veřejné vybavení je více než dostačující.

V současnosti se výrazně mění trend bydlení a nárokování si ploch na jednotlivce. Zatímco v minulosti se bydlelo výrazněji více v bytových domech, dnes je poptávka především po rodinných domech. Dochází zde ke kolizi potřeb obyvatelstva a přiměřeného zastavění krajiny. Potencionál řešeného území je mimo jiné v tom, že je poměrně řídko osídleno, což dává možnost přilákat sem nové obyvatele.

3.1.3 Příklady odpovídající koncepci USHO

Dále uvedený výčet je pouze informativní, jedná se o projekty, které jsou v souladu s navrženou koncepcí USHO. V žádném případě se nejedná o výčet úplný. Nadřazená silniční síť

- Vybudování přeložky silnice I/21 Drmoul – Velká Hleďsebe
- o Obslužnost území veřejnou dopravou
 - Dopravní karta K3 – možnost platit jízdné v regionálních vlacích, autobusech i městské hromadné dopravě
- o Cyklistická doprava – mezi hlavní priority patří ochrana cyklistů před srážkou s vozidly, tzn. výstavba oddělených cyklostezek od průjezdného prostoru komunikace.
 - Páteřní cyklostezka Ohře
 - EuroVelo 13 - Cyklotrasa Železná opona ICT (Iron Curtain Trail)
 - Mariánskolázeňsko o.p.s. - Projekt "Mariánskolázeňsko - partnerství pro stezku železné opony"
 - Provozování cyklobusů
 - Cyklostezka podél Halštrova
 - Projekt „Cyklostezky po zaniklých obcích Slavkovského lesa a napojení na systémy ve Slavkovském lese“
 - Půjčovny kol včetně ČD Bike (možnost zapůjčení kol na vybraných místech od ČD)
- o Běžecké lyžování
 - Krušnohorská lyžařská magistrála + přehled strojově upravovaných tras na webových stránkách KK
 - Běžecké trasy Březová, Lobzy, Rovná, Kostelní Bříza
- o Sjezdové lyžování
 - Nový Klínovec
 - Sportovní areál Plešivec
 - Sportovní areál Háj
 - Boží Dar – Snowboardový areál
- o Turistika
 - Stříbrná stezka
 - Montanregion Krušnohoří
 - Českobavorský geopark
- o Zlepšení image. marketing
 - Boží Dar – Ježíškova dílna
 - Propagace turistických cílů, naučných stezek a muzeí na Mariánskolázeňsku, Kynžvartsku a Dolnožandovsku (MAS 21, o.p.s.)
- o Rekonstrukce sídel
 - Sdružení Ašsko - Rekonstrukce Masarykova náměstí v Hranicích
 - Rekonstrukce prostranství před radnicí - Kraslice

3.1.4 Některé navrhované nebo potenciální záměry

Dále uvedený výčet je pouze informativní, jedná se o projekty, které jsou v souladu s navrženou koncepcí USHO. V žádném případě se nejedná o výčet úplný.

- o Nadřazená silniční síť
 - Dokončení rychlostní silnice R6, případně zlepšení dopravního a stavebně technického stavu a to z důvodu kapacitního a bezpečného spojení v nejsilněji zatíženém směru Z – V a rovněž z důvodu navazujících prioritních staveb na silniční síti I., II. a III. tříd.
 - Přestavba silnice I/13 Ostrov – Ústecký kraj
 - Výstavba mimoúrovňového železničního přejezdu na I/64 včetně úpravy křižovatky silnic I/21 s I/64 u Františkových Lázní.
 - Přestavba silnice I/64 v úseku Antonínova Výšina – Házlov - Aš na kategorii S 11,5
 - Dokončení obchvatu Aše s prověřením možnosti napojení silnice I/64 a německou stranu na silnici B15 směr dálnice A93 u Rehau
 - Převezení koridoru E49 ze silnice I/20 na I/21
- o Silnice II. a III. tříd - Navržená koncepce silniční sítě II. a III tříd vychází ze stávající sítě, z výsledků sčítání dopravy, z dostupnosti center soustředěného zájmu a vazby řešeného území. Sledují se zde koridory s prioritou pro horské oblasti tzn. komunikace zabezpečující obslužnost území při zaručení jistého komfortu bezpečnosti jízdy.
 - Ostrov, Pernink. Potůčky – SRN
 - Karlovy Vary – Nejdek
 - Karlovy Vary – Chodov – Vřesová – Dolní Nivy – Jindřichovice – Kraslice
 - Sokolov – Oloví – Kraslice – SRN
 - Boží Dar – Pernink - Nejdek – Šindelová – Dolní Rotava – Kraslice – Luby
 - Aš – Hranice – hranice SRN
 - Silnice I/21 u Františkových Lázní – Skalná – Luby – SRN.
 - Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou – Horní Slavkov – Loket
 - Přeložka silnice II/230 u Mariánských Lázní s přímým napojením na novou trasu silnice I/21.
 - Propojení silnice III/20175 Tři Sekery – Tachovská huť – Mähring ST 2175
 - Komunikace z Jáchymova k parkovišti u lanovky Klínovec jih
 - Obnova lesní cesty Rýžovna – Mílovská cesta
- o Cyklistická doprava
 - Návrh sítě cyklistických komunikací – viz. strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v KK
 - Propojení cyklostezkou Aš - Cheb v trase Aš, Mokřiny, Nebesa, Výhledy, golfový areál u Hazlova, Hazlov, Ostroh, Krapice, rybník Amerika, Františkovy Lázně, Komorní Hůrka, Cheb
 - Návrh páteřních cyklostezek ve Slavkovském lese
- o Běžecké lyžování
 - Dořešení místních běžeckých tras navazujících na KLM včetně přechodů do SRN a z hlediska ochrany přírody jejich stabilizace
 - Založení subjektu, který by měl na starost technickou údržbu KLM
 - Boží Dar - Lyžařský běžecký okruh s osvětlením
- o Sjezdové lyžování
 - Boží Dar – Snowboardový areál, doprava na laně – propojení lyžařských areálů

- Severní svah na vrchu Háj
- Areál Nové Hamry
- Areál Bublava – Stříbrná
- o Turistika
 - návrhy tematických cest z „KUČA, Karel – ZEMAN, Lubomír 2006: Památky Karlovarského kraje. Koncepce památkové péče v Karlovarském kraji“ a jejich propagace zpřístupnění rozhledny Dyleň
 - výstavba rozhledny na vrchu Lesný
 - Rekonstrukce rozhledny na Klínovci
 - Hornická naučná stezka Přebuz
 - Celnice Boží Dar – Česko–německé infocentrum
 - Zpřístupnění dolu Jeroným
 - Tři Sekery – návrh na využití prostoru bývalé příhraniční rotty Slatina
- o Rekonstrukce sídel
 - Jáchymov - Revitalizace nám. Republiky, Rekonstrukce radnice na společenské a kulturní centrum, veřejné sportoviště
 - Horní Blatná – rekonstrukce náměstí, rekonstrukce Blatenského příkopu, Radnice -Multifunkční centrum infrastruktury a veřejného života
 - Boží Dar - Krušnohorský víceúčelový sportovní areál: Víceúčelové sportovní hřiště + obslužný objekt + dva lyžařské okruhy (Využití volného času – omezení sezónnosti), In line dráha
 - Nové Hamry - Komunikace pod kostelem, Odstavná plocha u nádraží
 - MAS 21, o.p.s. - Příprava podkladů pro následnou realizaci úprav veřejných prostranství obcí Tuřany, Vlkovice, Tři Sekery, Velká Hleďsebe, Drmoul, Lázně Kynžvart, Dolní Žandov, Krásná, Plesná

3.2 Možnosti rozvoje obnovitelných zdrojů energie v horských oblastech

- Dostavba větrných elektráren probíhá v lokalitách, které dříve byly vymezeny v ZÚR KK. USHO nedokáže tento problém pojmout v dostatečné podrobnosti, doporučujeme proto dopracovat samostatnou dokumentaci zabývající se problematikou obnovitelných zdrojů energie v Karlovarském kraji.
- Výstavba větších vodních elektráren je vzhledem k místním vodotečím s relativně malým průtokem těžko realizovatelná.
- Naproti tomu se dá předpokládat výstavba malých vodních elektráren v místech bývalých pil, mlýnů či zaniklých továren, kde lze využít zbytky náhonů či jezů. Zvolením vhodné technologie mikroturbín se využije i vodní zdroj s malým průtokem. Zejména v Krušných horách je relativně hustý výskyt malých vodních elektráren, které ovšem pokrývají pouze malou část místní spotřeby elektrické energie.
- Biomasa – plošná výroba a zpracovávání biomasy na území Krušných hor, Ašska, Českého a Slavkovského lesa se nepředpokládá. Případné využití biomasy závisí na lokálních podmínkách, kdy je předpokladem využití místních zdrojů biomasy, což má kromě jiného velké plošné nároky na pěstování rychlerostoucích dřevin. Lokální využití biomasy se nicméně nevylučuje, může mít navíc přidanou hodnotu v podobě vzniku nových pracovních míst. Obdobné projekty se připravují například v oblasti Žluticka. Inspiraci ve využívání biokotlů lze také získat ze sousedního Německa.
- Bioplynové zdroje – jsou v kraji řídce zastoupeny (a to zpravidla jako součást kalového hospodářství ČOV nebo kravínů) a slouží pro potřebu místní technologie.

- Lokálně se vyskytují solární termické panely a tepelná čerpadla, která slouží pro ohřev vody v bazénech a v rodinných domech, případně v pensíoních a hotelech.
- Fotovoltaika – Karlovarský kraj nemá zcela vhodné geografické podmínky, průměrný dopad slunečního záření se pohybuje v horských oblastech okolo 850 - 1050 kWh. Energetická návratnost fotovoltaiky se odhaduje okolo 5 let. Ekonomická návratnost investic do fotovoltaiky bude vždy závislá zejména na garantované výkupní ceně.

V horských oblastech je výstavba velkoplošných fotovoltaických elektráren nevhodná i z důvodu dopadu na krajinný ráz a neměla by být proto povolována.

Lokální využití fotovoltaiky je přínosem v místech, kde není k dispozici elektřina ze sítě, tzn. tam, kde jsou náklady na vybudování a provoz přípojky vyšší než náklady na fotovoltaický systém.

Vzhledem k stále probíhajícím změnám v systému státní podpory na využití obnovitelných zdrojů energie nelze jednoznačně doporučit směr vývoje a investic do tohoto odvětví. Předpokládáme, že v horských oblastech se udrží tradiční využití vodních toků, a to malými vodními elektrárnami. V závislosti na státní podpoře se bude rozvíjet lokální využití ostatních obnovitelných zdrojů.

3.3 Podněty k aktualizaci ZÚR včetně stanovení priorit, resp. etapizace

Tato studie navrhuje následující doporučení k doplnění ZÚR Karlovarského kraje z hlediska staveb souvisejících a podmiňujících rozvoj horských oblastí:

1. přeložka silnice II/219 (Pernink – Nejdek) v prostoru Chaloupky (nevyhovující podjezd pod železnici);
2. přeložka silnice II/213 – JV obchvat Starého Rybníka;
3. nová trasa silnice I/64 (E49) Aš – Rehau (Bavorsko) s novým hraničním přechodem na území obce Krásná; jedná se o nejvýznamnější podnět této studie přesahující úroveň ZÚR na rovinu republikových a mezinárodních zájmů;
4. místní propojení v Českém lese s novým hraničním přechodem pro osobní automobily (do 3,5t) Tři Sekery – bývalá obec Slatina – Mährling (Bavorsko).

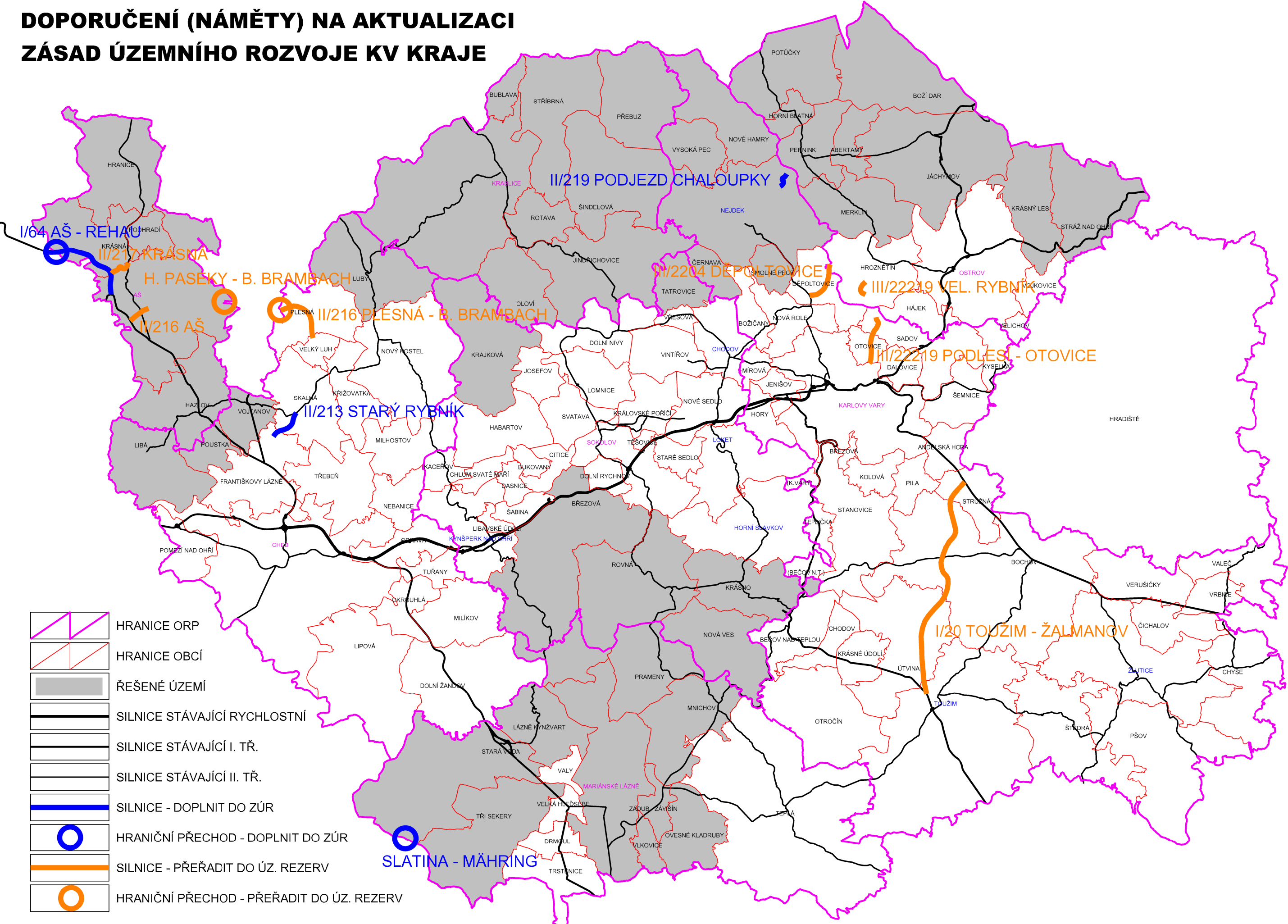
Důležitým podnětem je dále **návrh na vymezení nové plochy** nadmístního významu pro sport a rekreaci v okolí **vrchu Hájl** v Aši. Stávající „městský“ areál získává stále více nadmístní (regionální) charakter, dokonce s přeshraniční působností a kooperací s významnými saskými lázněmi Bad Elster a Bad Brambach. Navíc má potenciál dalšího rozvoje při vybudování severní lanovky a sjezdové tratě a doplnění ubytovacích a stravovacích kapacit.

Z toho důvodu je možné jej zařadit do ploch nadmístního významu podobně jako plochy již zařazené (Bublava – Stříbrná, Nové Hamry, Plešivec, Klínovec – Boží Dar). Blíže k tomuto námětu a návrh vymezení plochy - viz sešit B.2. Ašsko, kap. 7.

Zpracovatelé studie horských oblastí doporučují prověřit potenciál vzniku nové plochy nadmístního významu pro sport, rekreaci a lázeňství v lokalitě mariánskolázeňsko (sever), Kladská, Prameny (kde dochází k rozvoji cestovního ruchu např. budováním nových stezek pro cyklisty, naučných stezek vč. údržby běžeckých tratí), formou zpřesňující vyhledávací studie. Studie by měla zodpovědět dvě základní otázky, zdali je potřeba definovat novou plochu nadmístního významu, a v případě kladné odpovědi, kde a pro jaký účel. V současnosti je území využíváno stále intenzivněji pro potřeby cestovního ruchu, jeho návštěvnost významně stoupá, bude-li tento trend pokračovat dále je možné plochu zařadit do ploch nadmístního významu.

Dalším podnětem je zvážit zařazení **KLM** – Krušnohorské lyžařské magistrály – do tras (koridorů) sledovaných v rámci ZÚR. Pro zařazení hovoří argument nadmístního

DOPORUČENÍ (NÁMĚTY) NA AKTUALIZACI
ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE KV KRAJE



(regionálního) charakteru této trasy a potřeba její stabilizace i ve vztahu k majetkovým poměrům na pozemcích, kterými prochází; proti zařazení hovoří skutečnost, že se nejedná o stavbu ani koridor pro stavbu a využití trasy má pouze sezónní charakter.

Tato studie dále navrhuje přeřazení určitých staveb a koridorů, dosud sledovaných v návrhu ZÚR (bez uvedení priorit) do kategorie územních rezerv. ZÚR prozatím s touto kategorií nepracují, avšak vzhledem k časové vzdálenosti možné realizace nebo nejistotě, zda tyto akce skutečně budou někdy potřebné, by využití institutu územní rezervy bylo vhodnější než určování závazných návrhových koridorů pro stavby. Jedná se o následující koridory:

1. nová trasa silnice I/20 Toužim – Žalmanov
2. přeložka silnice III/22219 v prostoru Velkého Rybníka
3. přeložka silnice III/22219 v úseku Podlesí – Otovice
4. přeložka silnice III/2204 – JV obchvat Děpořtovic
5. silnice II/216 – SV obchvat Plané s hraničním přechodem na Bad Brambach
6. silnice II/216 v jižní části Aše
7. silniční hraniční přechod (jako II/216) Horní Paseky – Bad Brambach
8. přeložka silnice II/217 – SZ obchvat Aše kolem obce Krásná (za předpokladu realizace nové trasy I/64 AŠ – Rehau)

Stavby (koridory) navrhované touto studií pro zařazení do ZÚR a pro přeřazení z návrhu do územních rezerv jsou dokumentovány v mapovém schématu.

Dalším podnětem k aktualizaci ZÚR je potřeba nalezení alternativního vymezení regionálního biocentra v prostoru mezi Bublavou a Stříbrnou (leží též na území města Kraslice), kdy stávající vymezení je ve střetu s vymezením plochy rekreace nadmístního významu s navrhovanou sjezdovkou a lyžařským vlekem.

V rámci této studie jsou ve vztahu k rozvoji horských oblastí z dopravního hlediska dále navrženy priority, které se mohou rovněž stát podkladem k aktualizaci ZÚR (dosud platné ZÚR ve sledovaných akcích žádné priority nestanovují). Studie navrhuje 2 úrovně priorit – krátkodobé (nejvyšší) a střednědobé. Stavby obsažené v ZÚR a neuvedené v žádné z těchto úrovní (ani v návrhu přeřazení do kategorie územních rezerv) je možné považovat za návrhy pro dlouhodobý časový horizont. Kromě koridorů dopravních staveb obsažených v ZÚR jsou dále uvedeny i příklady nejvýznamnějších priorit úrovně rozvojových horských oblastí.

krátkodobá (nejvyšší) priorita:

úroveň ZÚR:

- I/21 Trstěnice – Drmoul (K50 dle ŘSD)
- MÚK I/64 a I/21 Horní Lomany (K53 dle ŘSD)
- rekonstrukce I/64 Antonínova Výšina – Házlov (K55 dle ŘSD)
- II/221 obchvat Horní Blatné
- II/221 jižní a západní obchvat Hroznětína
- homogenizace a lokální přeložky III/2204 Hroznětín – Odeř - Děpořtovice (II/220) (bez JV obchvatu Děpořtovic)
- propojení II/220 a II/222 (Stará Role – Počerny) jako ½ profil budoucí R6
- II/222 - SV obchvat Chodova a homogenizace trasy směrem k R6
- homogenizace a lokální úpravy (podjezd pod železnicí v lokalitě Chaloupky) v trase Pernink – Nejdek, zařazení jako II/219
- homogenizace a lokální úpravy II/210 v trase Dolní Nivy – Jindřichovice – Dolní Rotava – Kraslice, pro 10t
- homogenizace a lokální úpravy v trase Boučí – Oloví – Dolní Rotava (II/210), pro 7t

- I/64 (E49) Aš – Krásná – Rehau
- místní silniční přechod (do 3,5t) Slatina – Mähring

úroveň rozvojových horských oblastí (příklady):

- propojení Jáchymov, lázně – Klínovec s komunikací, parkovišti a novou lanovkou
- rekonstrukce objektů a infrastruktura na vrcholu Klínovce
- cyklostezka Ostrov – Jáchymov - Klínovec
- rozšíření komunikace Bublava – Aschberg s hraničním přechodem
- parkování v oblasti Bublava - Stříbrná
- rozvoj areálu Aš – Háj se severní sjezdovkou a lanovkou
- lanovka v Březové
- zpřístupnění dolu Jeroným ve Slavkovském lese
- využití opuštěných objektů a areálů, např.: celnice Boží Dar, rota Slatina, objekty MV v Lazech
- 1. etapa rozvoje sportovně rekreačního areálu Plešivec

střednědobá priorita:

úroveň ZÚR:

- R6 z KV směrem na Prahu (K1 až K4 dle ŘSD)
- homogenizace a lokální úpravy v trase Nejdek – Šindelová – Dolní Rotava, zařazení jako II/219
- přeložka II/213 u sídla Křižovatka
- JV obchvat Starého Rybníka jako II/213, homogenizace trasy Horní Lomany – Luby

úroveň rozvojových horských oblastí (příklady):

- nové lanovky a vleky v areálu Jáchymova a Neklidu
- nové lanovky a vleky v areálu Bublava – Stříbrná
- nové lanovky a vleky v areálu Nové Hamry
- zpřístupnění důlních děl u Hřebečné
- cyklostezka Aš - Cheb
- rozhledna Lesný

3.4 Shrnutí

3.4.1 Základní cíle a postupy k jejich dosažení

V rámci strategického rozvoje Karlovarského kraje mají horské oblasti nezastupitelný význam, spolupůsobící ve vazbách s ostatními (pánevními) částmi kraje na stabilitě a prosperitě celého kraje. Cíle strategického rozvoje horských oblastí jsou následující:

1. zajištění udržitelnosti rozvoje území na základě vyváženosti pilířů ekonomického, sociálního a environmentálního;
2. stabilizace počtu trvale bydlících obyvatel ve stávajících sídlech, a to včetně sídel v náhorních polohách;
3. zvyšování sociální a vzdělanostní úrovně obyvatel, snížení relativní úrovně míry nezaměstnanosti;
4. udržení trvalých pracovních míst v sekunděru a vytváření dalších míst v terciéru zejména posílením role cestovního ruchu;
5. posilování sociální soudržnosti obyvatel a jejich lokální identity, podpora místních aktivit (spolků, zájmových sdružení apod.);
6. zachování základních rysů tradiční horské sídelní struktury, urbanismu a architektury, údržba a rekonstrukce domovního a bytového fondu, revitalizace průmyslových a zemědělských „brownfieldů“, ochrana a rekonstrukce nemovitých kulturních památek včetně jejich prostředí a hodnotných urbanistických struktur;
7. ochrana přírodních, krajinných a kulturních hodnot a jejich uvážené využití pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu;
8. zajištění kvalitní, dostatečně kapacitní a dostupné veřejné infrastruktury, tj. dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, veřejného občanského vybavení a veřejných prostranství;
9. změna ve vnímání horských oblastí (jejich „image“) ze strany ostatních obyvatel i domácích a zahraničních návštěvníků kraje na území zdravé a čisté, atraktivní, dostupné a přívětivé k rekreaci a aktivnímu odpočinku;
10. celoroční využití kapacit (zejména ubytovacích a stravovacích) pro rekreaci a cestovní ruch;
11. potlačení vnímání státní hranice a krajských hranic jako bariér ve vymezení, funkci a správě území.
12. Zkvalitnění stávajícího prostředí pro návštěvníky a nové obyvatele
13. Inicie propagace prostředí pro nové uživatele

Zdroje (prostředky) k dosažení uvedených cílů lze principiálně rozlišit do 3 typů:

- vlastní zdroje území horských oblastí (prostředky obcí, podnikatelské sféry, občanů, spolků a místních organizací), jejich mobilizace a efektivní využívání, např. vzájemnou kooperací;
- externí zdroje (rozpočtové prostředky kraje, státu, dotační tituly EU);
- zdroje, resp. úspory vzniklé vhodnou kooperací území horských oblastí s vnitřním a vnějším zájmovým územím.

Přístupy lze v zásadě také dělit na:

- investiční
- neinvestiční (organizační, marketingové aj.)

Nástroje (postupy) k dosažení strategických cílů jsou zejména tyto:

1. využití specifického potenciálu jednotlivých územních oblastí pro rozvoj cestovního ruchu a rekreace;
2. podpora profesionálního marketingu cestovního ruchu na úrovni kraje – vytvořením agentury cestovního ruchu;
3. vytvoření koordinovaných koncepcí rozvoje „turistické infrastruktury“, např. lyžařských běžeckých tras, cyklotras a cyklostezek, pěších turistických tras, naučných stezek, systému skibusů a cyklobusů, skivlaků a cyklovlaků, záchytných parkovišť, nástupních bodů, infocenter, míst pro odpočinek a občerstvení apod. v logické vazbě na turistické cíle a trasy;
4. iniciace aktivní spolupráce v rámci kooperačních skupin středisek cestovního ruchu, podpora vzniku a doplnění chybějících nebo nedostatečných složek jejich (společné) vybavenosti v zájmu možnosti pestrého (komplexního) a celoročního využívání;
5. vytvoření a propagace vazby „lázeňského trojúhelníku“ na horské oblasti jako vhodného doplňku lázeňské léčby a naopak využití kapacity lázeňských zařízení a procedur při pobytové rekreaci na horách;
6. zachycení a využití nových trendů v lázeňství, udržení a obnova jejich technického a stavebního potenciálu, využití místní kvalifikované pracovní síly, zastavení útlumu a rozvoj v tradičních lokalitách (Mariánské Lázně, Lázně Kynžvart, Jáchymov);
7. orientace na programy a zařízení pro seniory, rodiny s dětmi a skupinové dětské pobyty, event. speciální léčebné pobyty;
8. iniciace využití potenciálu v kooperaci horských středisek cestovního ruchu a center osídlení v pánevní oblasti ve využití kapacit pro ubytování, stravování, kulturní a společenské akce a zábavu (Ostrov, Karlovy Vary, Sokolov, Cheb aj.) za předpokladu zajištění kvalitního spojení veřejnou dopravou;
9. údržba, rekonstrukce a rozvoj dopravní infrastruktury (především silniční) jako nezbytný předpoklad fungující kooperace mezi středisky, přístupu do horských oblastí a v širších souvislostech přístupu do celého kraje ze spádových oblastí ČR a Německa;
10. spolupráci na rozvoji oblasti Klínovec – Fichtelberg rozšířit z úrovně obcí, mikroregionů a podnikatelů na úroveň krajů (Karlovarský a Ústecký) a spolkové země Sasko;
11. využití polohy při státní hranici s Německem v souvislosti s možnostmi tamního pracovního trhu a zejména potenciálu poptávky po cestovním ruchu, službách apod.;
12. kooperace a pokud možno podpora hlavním ekonomickým subjektům v horských oblastech, zejména v tradičních průmyslových odvětvích (význam pro zaměstnanost) a zemědělství a lesnictví (údržba krajiny); totéž se týká nových zaměstnavatelů v ohrožených lokalitách (např. obec Rovná ve Slavkovském lese aj.); tradiční výroba může být místy vhodně využita pro posílení cestovního ruchu (např. v zájmovém území provozované exkurze do výroby a muzea sklárny Moser v Karlových Varech, potenciálně do výroby hudebních nástrojů Amati Kraslice apod.);
13. využití polohového potenciálu Ašského výběžku - za předpokladu vhodného doplnění dopravní infrastruktury lze očekávat zvýšený zájem na umístění nových aktivit průmyslu, obchodu a služeb a vytvoření nových pracovních příležitostí;
14. využití a ochrana specifického charakteru území CHKO Slavkovského lesa jako území zachovalé přírody, klidu a velmi nízké hustoty osídlení;
15. větší využití potenciálu nemovitých kulturních památek jejich zapojením do turistické infrastruktury a vhodným marketingem (např. propagací tematických tras);
16. využití potenciálu montánní (hornické) tradice ve spolupráci s Ústeckým krajem a Saskem, zápis památek a krajinného celku na seznam UNESCO; vedle krušnohorských památek využít stav a potenciál dolu Jeroným ve Slavkovském lese;

17. využití specifických památek na předválečné, poválečné a totalitní období – vysídlení krajiny, zaniklé obce, železná opona, pracovní tábory, architektura a urbanismus „socialistického realismu“;
18. obnova a budování nových rozhleden jako tradičních turistických cílů;
19. využití a podpora aktivit místních aktérů a skupin – obcí, MAS, zájmových organizací a spolků, církví apod. k posílení společenského života, obnovení tradic a pořádání různých akcí pro obyvatele a návštěvníky území.

3.4.2 Doporučení priorit

V rámci koncepce strategie rozvoje horských oblastí jsou navrženy priority krátkodobé a střednědobé.

Mezi krátkodobé (nejvyšší) priority patří:

(seřazeno sestupně od nejvyšších priorit dle návrhu zpracovatele)

- vytvoření krajské agentury cestovního ruchu k účinné propagaci oblasti a zvýšení výkonů cestovního ruchu, propojení agentury s informačními centry a posílení role informačních center;
- dokončení a realizace koncepcí rozvoje „turistické infrastruktury“;
- vytvoření systému údržby lyžařských běžeckých tras včetně nástupních bodů;
- doplnění systému „turistické infrastruktury“ o odpočinkové body v extravilánovém horském terénu na křižovatkách významných tras „turistické infrastruktury“ (zejména pěší turistiku, cykloturistiku a běžky) s možností jejich postupného vybavování mobilními nebo trvalými zařízeními pro občerstvení, event. další služby;
- vytvoření podmínek pro podporu a spolupráci obcí, dopravců, provozovatelů lyžařských areálů, ubytovacích a stravovacích zařízení, sportovních a relaxačních zařízení a lázní k zajištění širší nabídky doplňkových aktivit a komplexní péče o návštěvníky oblasti formou nabídkových „balíčků“;
- aktivní zapojení do projektu „Montanregion“ s cílem zápisu do seznamu UNESCO a využití památek pro rozvoj cestovního ruchu;
- optimalizace systému veřejné dopravy včetně skibusů a cyklobusů;
- homogenizace (sjednocení na odpovídající kvalitě) nejdůležitějších spojení silniční infrastruktury:
 - o Ostrov / Karlovy Vary – Hroznětín – Pernink – Horní Blatná – Potůčky (propojuje řešené území s vnitřním a vnějším zájmovým územím)
 - o „krušnohorská paralela“: Boží Dar – Pernink – Nejdek – Kraslice – Luby – Cheb (propojuje lokality v řešeném území)
 - o Karlovy Vary – Nejdek (propojuje řešené území s vnitřním zájmovým územím)
 - o Sokolov / Karlovy Vary – Kraslice (propojuje řešené území s vnitřním a vnějším zájmovým územím)
 - o Cheb – Aš – Rehau (propojuje řešené území s vnitřním a vnějším zájmovým územím)
 - o Rychlostní silnice R6, silnice I/21, I/64, I/13; (propojuje řešené území s vnitřním a vnějším zájmovým územím)
- spojení Jáchymov (lázně) – Klínovec (komunikace, parkoviště, nová lanová dráha) a cyklostezka Jáchymov – Ostrov;
- etapa realizace sportovně rekreačního areálu Plešivec;

Vyjádřené pořadí priorit neznámá návrh na jejich postupné naplňování v uvedeném pořadí, což by bylo neefektivní a prakticky nerealizovatelné, protože se předpokládá, že většina doporučených aktivit bude realizována souběžně. Jedná se spíše o vyjádření důležitosti navrhovaných opatření s tím, že nejvýše uvedené priority jsou realizovatelné bez velkých nároků na finanční prostředky a přitom jejich efekt může být velmi významný.

Mezi střednědobé priority patří:

- postupné budování cyklostezek, cyklotras a další „turistické infrastruktury“ ve volné krajině;
- postupné dovybavení středisek cestovního ruchu s cílem vytvoření komplexní vybavenosti pro celoroční aktivity v rámci každé rozvojové oblasti, přičemž sami investoři vyhodnotí potenciál a rizika lokalit, typy investic a možnosti spolupráce;
- rozšíření a modernizace některých areálů sjezdového lyžování a dalších sportů (Klínovec, Plešivec, Nové Hamry, Stříbrná, Aš - Háj) včetně parkovacích kapacit a dalšího vybavení.

3.4.3 Zdůvodnění

V rámci strategie rozvoje horských oblastí se nelze spoléhat pouze na rozvoj zimních sportů, zejména sjezdového a běžeckého lyžování. Lyžařská sezóna může být vzhledem ke klimatickým podmínkám Krušnohoří velmi krátká a nejistá a sjezdové areály (s výjimkou Klínovce – Fichtelbergu) nemají a ani nemohou mít parametry pro významnější sportovní soutěže. To však nijak nesnižuje atraktivitu zimní rekreace včetně lyžování pro široký okruh domácích i zahraničních (zejm. německých) návštěvníků, včetně seniorů a rodin s dětmi, kteří nepotřebují špičkové parametry sjezdovek (spíše naopak), ale vyhledávají raději kvalitní ubytování a služby s širokým sortimentem volitelných aktivit a pobyt v čistém a krásném prostředí. Oblast Krušnohoří má v tomto ohledu významný, dosud nevyužitý vnitřní potenciál i rozsah spádového území a obyvatelstva (zejména ze strany Saska). Lyžování je třeba z hlediska zájmu mimokrajských návštěvníků pojímat jako případný atraktivní doplněk rekreačních pobytů a stabilních (jistých) příležitostí k individuálním aktivitám, které fungují a jsou zajímavé i v případě, že k lyžování nejsou právě vhodné podmínky (relaxační, kondiční a lázeňské programy, pěší a cykloturistika, poznávací turistika, kultura a zábava). Proto je třeba podporovat zejména projekty s celoroční využitelností a ty, které v dané spádové oblasti dosud zastoupeny nejsou, tj. zvyšují sortiment vybavenosti a volitelných aktivit návštěvníků, popřípadě zlepšují využitelnost stávající nabídky vhodnou propagací a provázaností služeb.

Námět na vytvoření krajské agentury cestovního ruchu je jednou z nejvyšších doporučených (neúzemních) priorit, neboť při relativně nízkých vstupních nákladech by tato profesionální agentura měla nastartovat řadu pozitivních procesů. Významný je námět na přímou vazbu této agentury k informačním centrům, která by převzala koordinační a organizační úlohu při provozování různých forem cestovního ruchu (informační a rezervační systémy pobytů, výlety, webové prezentace, aktuální informace z oblastí atd.).

Z hlediska podporovaných investičních akcí je kladen důraz na homogenizaci (spojení nepřerušené a standardní kvality) hlavních dopravních tahů v rámci tzv. rozvojových os, které zajišťují zejména nezbytnou vazbu rozvojových oblastí a jejich sídelního zázemí v pánevních částech kraje a dále spojení mezi rozvojovými oblastmi navzájem. Do této kategorie patří i horská turistická infrastruktura ve volné krajině ve formě „homogenizovaných“ lyžařských běžeckých tras a cyklotras s vytvářením doprovodné vybavenosti (odpočinková a občerstvovací místa), a s využíváním stávajících a zřizováním nových atraktivních cílů a zastávek (přírodní, kulturní historické památky, výhledy a rozhledny).

Jako lokalita s nejvyšším a dosud velmi málo využitým potenciálem cestovního ruchu je zpracovateli studie označena oblast Jáchymova, Klínovce a Božího Daru. Jedná se o soustředění nejvyššího a nejvýznamnějšího horského masivu, měst s bohatou historií a tradicí, lázněmi a vysokou ubytovací kapacitou. Z toho důvodu zpracovatelé navrhnou prioritně podpořit kvalitní spojení lázní v Jáchymově s dolní stanicí nové lanovky, rychlejší realizaci této lanovky, obnovu vrcholu Klínovce a další propojení směrem na Kurort Oberwiesenthal a Fichtelberg. Rozvoj této osy nastartuje i potřebnou obnovu z velké části zdevastovaného historického jádra Jáchymova. Na navrhované osu jsou navázána i významná centra osídlení Ostrov a samozřejmě jedinečné a klíčové centrum - Karlovy Vary.

4 ZÁVĚR

Jedním z cílů této studie je stanovení strategické a územní (urbanistické) koncepce rozvoje horských oblastí jako podkladu pro budoucí orientaci prostředků z veřejné podpory územního rozvoje. Studie posuzuje záměry a projekty získané z analýzy území a navrhuje vlastní s ohledem na soulad s celkovou koncepcí pro případnou veřejnou podporu. Ze studie je celková koncepce zřejmá a spočívá ve vyváženém rozvoji všech „tvrdých“ i „měkkých“ složek veřejné infrastruktury a ostatní vybavenosti (ubytovací, stravovací, sportovně rekreační atd.). Za „měkké“ složky považujeme opatření organizačního charakteru, prostředky ke zlepšení informovanosti, propagace a efektivity využívání stávající infrastruktury a budoucích investic.

Horské oblasti i jejich jednotlivé dílčí části mají různý charakter, „dostupnost“ a potenciál (stávající i budoucí atraktivitu) pro rozvoj cestovního ruchu. Oblastí s nejvyšším potenciálem cestovního ruchu je bezpochyby část centrálního Krušnohoří (okolí Klínovce), která má poměrně dobrou dostupnost a nejvhodnější přírodní i infrastrukturní podmínky, včetně intenzivní provázanosti se Saskem. Západní část Krušných hor má problematiku napojení na českou i saskou stranu a nedostatek atraktivit nadmístního významu. Ašsko je poměrně vzdálené od významnějších českých center osídlení (mimo Cheb), ale má kvalitní vazbu na Německo (regionální centra, dálniční síť), s dalším rostoucím potenciálem. Oblast Českého a Slavkovského lesa je charakterizována velmi nízkou hustotou osídlení a špatnou prostupností krajiny, což ale na druhou stranu posiluje téměř unikátní přírodní charakter prostředí, který je třeba zachovat, a vytváří zcela specifické možnosti regulovaného využití.

Při zpracování studie, postupném pronikání do problematiky horských oblastí bylo zjištěno, že jednotlivá sledovaná území, mají velmi odlišný charakter, a jsou v různé fázi rozvoje. Zatímco např. v centrální části Krušných hor - v části v materiálu nazývané Krušné hory střed - existují občanská sdružení (spolky), které se intenzivně a dlouhodobě zabývají rozvojem území, spolupracují spolu, setkávají se na různých úrovních a problematiku rozvoje velmi intenzivně řeší, v části v materiálu nazvané Krušné hory - západ je řešena problematika na úrovni samospráv a dobrovolníků, kteří řeší základní potřeby, jakými jsou základní infrastruktura dostupnost apod. Z tohoto zjištění vyplývají dvě základní fakta:

- Územní studie může vyznít jako nevyvážená, protože v některých částech řešeného území již nemá moc čím přispět, může se soustředit pouze na fakta a jevy, které jsou již řešeny. Naopak v jiných částech je problematika, tak otevřená, že je složité vybrat priority rozvoje.
- Navrhujeme, aby se na nějaké platformě začali intenzivněji stýkat představitelé jednotlivých oblastí Karlovarského kraje, kde by si předávali zkušenosti spojené s organizací a rozvojem jednotlivých oblastí, tak aby nedocházelo v rámci kraje ke konkurování, ale naopak synergii.

Z rozdílnosti jednotlivých oblastí vyplývají i základní charakteristiky pro jejich další případný rozvoj:

- Krušné hory, jsou územím, které může velmi dobře profitovat, jedná se po Šumavě o druhý největší horský masív u nás, který nabízí mnoho atraktivit pro turistiku a volný čas. V rámci území je poměrně dobře vypracovaný systém nástupních středisek a informačních center, bylo by potřeba posílit okrajové lokality (Krušné hory – západ), fenoménem a specifikem celého území by mohla být Montánní turistika (Montanregion) s orientací na historickou těžbu (doly, štoly..) a geologii.
-
- Pro část Ašska je charakteristická poměrně dobrá dostupnost, z Čech i Německa, určitá „sevřenost“ výběžku napomáhá „otevřenosti“ hranic vůči sousednímu Německu. Ašsko může profitovat jako vstupní brána do Fichtelgebirge (na České straně část Smrčiny) respektive Německa. Jako prioritní, zde je vnímán rozvoj přeshraničního průmyslu v synergii s kvalitní krajinou pro potřeby cestovního ruchu.
-
- Část Českého a Slavkovského lesa je územím s velmi nízkou hustotou osídlení, a z toho plynoucí poměrně dobře zachovalá a rozvíjející se příroda. U Českého lesa se jedná o poměrně malou část, která by si zasloužila spíše řešení v rámci celého Českého lesa ve spolupráci s Plzeňským krajem. Určujícím momentem je vrch Dyleň, který je nejvyšší v severní části a zaslouží si větší pozornost v rámci celého území. Slavkovský les je náhorní plošinou v „srdci Čech“, který je ovlivněn režimem CHKO. V rámci Slavkovského lesa, se začínají profilovat významná střediska cestovního ruchu, která by bylo vhodné propojit s doplňující infrastrukturou. V rámci studie navrhujeme dvě základní propojení severojižní magistrálu (Březová, Lazy, Kladská, Prameny, Mariánské lázně) a západovýchodní magistrálu (Lázně Kynžvart, Kladská, Prameny, Krásno, Bečov nad Teplou), z těchto magistrál by se dále rozbíhala podpurná infrastrukturní síť.

Zpracovatel studie doporučuje, aby Územní studie horských oblastí byla dále rozvíjena dalšími studiemi, respektive územně plánovacími podklady, případně územně plánovacími dokumentacemi (?), které budou podrobněji specifikovány na základě ucelených územních průmětů (např. katastr obce, Krušné hory...), nebo oborově (brownfieldy, zaniklé obce ...).

Doporučujeme vypracování podrobnějších studie na jednotlivé oblasti se zaměřením na:

- Marketing pro jednotlivé oblasti s vazbou na cestovní ruch, podnikatelské aktivity v regionu, přírodní potenciál krajiny, marketingové studie doporučujeme zpracovat na jednotlivé oblasti s vazbou na jejich okolí
- Prověření vymezení nadmístní oblasti ve Slavkovském lese

Dále předkládáme tabulku nejvýznamnějších změn, jevů, atraktivit, které jsou součástí grafické přílohy návrhu.

Některé příklady záměrů odpovídající koncepci ÚSHO

kód	záměr	typ	priorita	území	pozn.	celek	Kruš.h.	Ašsko	Č-S les
D01	R6 Olšová Vrata - hranice kraje	silnice	I.	vnitřní zájm.	K50 dle ŘSD	X			
D02	R6 Karlovy Vary - Olšová Vrata	silnice	I.	vnitřní zájm.		X			
D04	I/13 Květnová - Stráž n.O. - hranice kraje	silnice	II.	Krušné h.		X	X		
D06c	přeložka I/20 Toužim - Žalmanov	do úz.rez.	REZ	vnitřní zájm.		X			
D11	I/21 Trstěnice - Drmoul	silnice	I.	vnitřní zájm.		X			X
D13	přeložka silnice II/217 v prostoru města AŠ	silnice	REZ	Ašsko		X		X	
D15	II/213 přeložka Křižovatka	silnice	II.	vnitřní zájm.		X	X	X	
D16	II/216 SV obchvat Plané s hr.přechodem na Bad Brambach	do úz.rez.	REZ	vnitřní zájm.		X	X	X	
D26	II/210 dolní Rotava - Kraslice, rekonstrukce, 10t	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
D27	II/210 Dolní Nivy - Jindřichovice - dolní Rotava, rekonstrukce, 10t	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
D28	II/230 jižní obchvat Mariánských Lázní	silnice	I.	Č-S les		X			X
D31	II/221 obchvat Horní Blatné	silnice	I.	Krušné h.		X	X		
D32	II/222 SV obchvat Chodova, rekonstrukce Mírová - Počerny	silnice	I.	vnitřní zájm.		X	X		
D36	přeložka III/2204 JV obchvat Děpoltovic	do úz.rez.	REZ	vnitřní zájm.		X	X		
D37	III/2204 Odeř - II/220	rek.siln.	I.	vnitřní zájm.		X	X		
D38	II/221 jižní obchvat Hroznětína	silnice	I.	vnitřní zájm.		X	X		
D39	II/221 průtah Pstruží, rekonstrukce a místní přeložky	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
D40	II/221 západní obchvat Hroznětína	silnice	I.	vnitřní zájm.		X	X		
D41	přeložka III/22219 v prostoru Velkého Rybníka	do úz.rez.	REZ	vnitřní zájm.		X	X		
D42	přeložka III/22219 Podlesí - Otovice	do úz.rez.	REZ	vnitřní zájm.		X	X		
D78	přeložka II/216 v jižní části Aše	do úz.rez.	REZ	Ašsko		X		X	
D85	Silniční napojení průmyslové zóny Velká Hleďsebe - Klimentov	silnice	II.	Č-S les		X			X

kód	další záměry	typ	priorita	území		celek	Kruš.h.	Ašsko	Č-S les
US-D1	I/64 Antonínova Výšina - Házlov, rekonstrukce	rek.siln.	I.	Ašsko	K55 dle ŘSD	X		X	
US-D2	Pernink - Nejdek, rekonstrukce a lok.úpravy, jako II/219	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
US-D3	Nejdek - Šindelová - dolní Rotava, rekonstrukce, jako II/219	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
US-D4	I/64 AŠ - Krásná - Rehau	silnice	I.	Ašsko		X		X	
US-D6	II/213 JV obchvat St. Rybníka, homogenizace H.Lomany - Luby	silnice	II.	vnitřní zájm.		X	X	X	
US-D13	III/210 Mnichov - Prameny - R6 do III.tř.	rek.siln.	není urč.	Č-S les		X			X
US-D14	II/208 Krásno - křiž.s II/210 do III.tř.	rek.siln.	není urč.	Č-S les		X			X
US-D15	II/181 Chodov - Vintřov do III.tř.	rek.siln.	není urč.	vnitřní zájm.		X	X		
US-D16	II/181 Královské Poříčí - Sokolov do III.tř.	rek.siln.	není urč.	vnitřní zájm.		X	X		
US-D17	Boučí - Oloví - Anenské údolí (II/210), rekonstrukce, do II.tř., 7t	rek.siln.	I.	Krušné h.	vč. D19 až D22 dle ZÚR	X	X		
US-D18	II/212 L.Kynžvart - Lazy - Kynšperk n.O. - N.Kostel do III.tř.	rek.siln.	není urč.	Č-S les, Krušné h.		X	X		X
US-D19	III/21313 Starý Rybník - křiž.s I/21 do II/213	rek.siln.	není urč.	vnitřní zájm.		X		X	
US-D20	II/213 St. Rybník - Házlov - Libá do III.tř.	rek.siln.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-D22	II/221 průtah Perninkem, rekonstrukce	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
US-D24	I/2 R6 Stará Role (II/220) - Počerny (II/222)	silnice	I.	vnitřní zájm.	část D81 dle ZÚR	X	X		
US-D28	MÚK I/64 a I/28 Horní Lomany, nadjezd nad železnici	silnice	I.	vnitřní zájm.	část D09 dle ZÚR	X		X	
US-D29	II/219 Pernink - Boží Dar, rekonstrukce	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
US-D30	rekonstrukce MK Jáchymov lázně - lanovka na Klínovec	rek.siln.	I.	Krušné h.		X	X		
US-D39	II/217 přeložka Krásná var. II. podél železnice	do úz.rez.	REZ	Ašsko	podmínka AŠ - Rehau	X		X	
US-D40	rekonstrukce železničního podjezdu na silnici III/21047	rek.siln.	není urč.	Krušné h.			X		
US-D41	silnice II/220 – přeložka v Nejdku (regionální nebo místní význam)	rek.siln.	není urč.	Krušné h.			X		
US-D42	Převedení koridoru E49 z I/20 na I/21	rek.siln.	I.			je jen ve schématu			

US-D43	plánované vlakové propojení Hof – Aš – Cheb	silnice	II.	Ašsko				X	
US-D44	Ostrov, Pernink. Potůčky – SRN	silnice	I.	Krušné h.			X		
US-D45	Propojení silnice III/20175 Tři Sekery – Tachovská huť – Mähring ST 2175	silnice	II.	Č-S les		X			X
US-C101	cyklostezka Aš - Cheb	cyklost.	není urč.	Ašsko				X	
US-C102	cyklostezka Sokolov - Kladská	cyklost.	není urč.	Č-S les					X
US-C103	cyklostezka Krásno - Rovná	cyklost.	není urč.	Č-S les					X
US-C104	cyklostezka Ostrov - Jáchymov	cyklost.	není urč.	Krušné h.			X		
US-C105	cyklostezka Jáchymov - Klínovec	cyklost.	není urč.	Krušné h.			X		
US-C106	cyklostezka Rolava u Přebuze - st.hranice	cyklost.	není urč.	Krušné h.			X		
US-C107	okružní cyklostezka 36A	cyklost.	není urč.	Ašsko				X	
US-C108	propojení Krásno rozhledna	cyklost.	II.	Č-S les					X
US-C109	cyklostezka Horní Luby - hranice	cyklost.	II.	Krušné h.			X		
US-B201	Krušnohorská lyžařská magistrála = KLM	lyž.běž.	není urč.	Krušné h.			X		
US-B202	okruh pro běžky	lyž.běž.	není urč.	Č-S les					X
US-NS301	kamenná stezka	nauč.stezka	I.	Ašsko				X	
US-NS302	hypostezky Krásná	nauč.stezka	není urč.	Ašsko				X	
US-NS303	naučná stezka - zaniklé obce	nauč.stezka	není urč.	Č-S les					X
US-NS304	naučná stezka Kladská - rozšíření	nauč.stezka	není urč.	Č-S les					X
US-NS305	naučná stezka Kraví potok	nauč.stezka	není urč.	Krušné h.			X		
US-NS306	naučná stezka Přebuzské vřesoviště	nauč.stezka	není urč.	Krušné h.			X		
US-NS307	naučná stezka Velké ještěbí jezero	nauč.stezka	není urč.	Krušné h.			X		
US-NS308	pěší stezka Horní Luby - hr.přechod	stezka	není urč.	Krušné h.			X		
US-HP401	hr.přechod Slatina - Mähring 3,5t	hr.přech.	I.	Č-S les		X			X
US-HP402	hr.přechod Slapany - Egerteich pěší	hr.přech.	není urč.	vnitřní zájm.		X			
US-HP403	hr.přechod Vojtanov - Schönberg omezení na 10t	hr.přech.	I.	Ašsko	podmínka Aš - Rehau	X		X	
US-HP404	hr.přechod Nový Žďár - Längenau pěší	hr.přech.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-HP405	hr.přechod Aš - Rehau bez omezení	hr.přech.	I.	Ašsko	na I/64 (US4)	X		X	
US-HP406	hr.přechod Doubrava - Gúth pěší	hr.přech.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-HP407	hr.přechod Hranice - Ebmath omezení na 10t	hr.přech.	I.	Ašsko	podmínka Aš - Rehau	X		X	
US-HP408	hr.přechod Hranice - Adorf pěší	hr.přech.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-HP409	hr.přechod Bublava - Aschberg zvýšení na 7t	hr.přech.	I.	Krušné h.		X	X		
US-HP410	hr.přechod Vel.jeřábí jez. (Přebuz) - Carlsfeld pěší	hr.přech.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-HP411	hr.přechod Potůčky - Johannegeorgenstadt zvýšení na 7t	hr.přech.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-HP412	hr.přechod Český Mlýn - Hammerittersgrün pěší	hr.přech.	I.	Krušné h.		X	X		
US-HP413	hr.přechod Loučná p.K. - Oberwiesenthal 3,5t	hr.přech.	I.	vnější zájm.		X	X		
US-HP414	hr.přechod Boží Dar - Oberwiesenthal zvýšení na 10t	hr.přech.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-HP415	hr.přechod Libá - Selb pěší	hr.přech.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-HP416	II/216 hr.přechod Horní Paseky - Bad Brambach	do úz.rez.	REZ	Ašsko		X		X	
US-HP417	hr.přechod Na Rybáře	hr.přech.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-HP418	hr.přechod Horní Luby	hr.přech.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA601	hotel a rozhledna na vrcholu Klínovce	turist.atrakt.	I.	Krušné h.		X	X		
US-TA602	využití bývalé celnice Boží Dar	turist.atrakt.	I.	Krušné h.		X	X		
US-TA603	rozšíření komunikace Bublava - hr.přechod Aschberg	turist.atrakt.	I.	Krušné h.		X	X		
US-TA604	lanovka Březová	turist.atrakt.	I.	Č-S les		X			X
US-TA605	rozhledna Lesný	turist.atrakt.	II.	vnitřní zájm.		X			X
US-TA606	využití bývalé roty Slatina	turist.atrakt.	I.	Č-S les		X			X
US-TA607	zpřístupnění dolu Jeroným	turist.atrakt.	I.	Č-S les		X			X
US-TA608	úprava parku v Podhradí, zpřístupnění kostela	turist.atrakt.	I.	Ašsko		X		X	
US-TA609	Trojmezí	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA610	nejzápadnější bod ČR	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA611	rekonstrukce zámku Podhradí	turist.atrakt.	II.	Ašsko		X		X	

US-TA612	vyhlídka, rekonstrukce zámku Kopaniny	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA613	rozvoj lázeňství Doubrava	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA614	koupaliště Halštrov	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA615	hospodářský park	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA616	sportovní severní svah Háj	turist.atrakt.	I.	Ašsko		X		X	
US-TA617	muzeum Skřivánčí vrch	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA618	agroturistika Vernéřov	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA619	Goethova skalka - zvýraznění, vybavenost, parkoviště	turist.atrakt.	I.	Ašsko		X		X	
US-TA620	pramen Bílý Halštrov	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA621	škola v přírodě Dubina	turist.atrakt.	není urč.	Ašsko		X		X	
US-TA622	zaniklá obec Rybáře	turist.atrakt.	II.	Ašsko		X		X	
US-TA623	nová rozhledna Dyleň	turist.atrakt.	I.	Č-S les		X			X
US-TA624	zaniklá obec Nové Mohelno	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA625	zaniklá obec Slatiny	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA626	rozhledna Panský vrch	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA627	Střed Evropy	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA628	agroturistika Lazy	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA629	lokální centrum rozvoje Prameny	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA630	bývalá hájovna Nimrod	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA631	významné rekreační území	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA632	Hornický sknazen v Krásné	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA633	Rekreační středisko MV v Lazech	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA634	vytvoření přístupu k VKP Dyleňský kras	turist.atrakt.	není urč.	Č-S les		X			X
US-TA635	realiz. páteřní cyklostezky Eurovelo 13 v Č. lese, provázanost na cyklotrasy v SRN	turist.atrakt.	I.	Č-S les		X			X
US-TA636	rozvoj. plocha rekreace a sportu Bublava – Stříbrná, propojení lyž. areálů	turist.atrakt.	II.	Krušné h.		X	X		
US-TA637	hornická naučná stezka v Přebuzi	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA638	úprava křižovatky v Jindřichovicích	turist.atrakt.	I.	Krušné h.		X	X		
US-TA639	vize zimního stadionu v Kraslicích	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA640	zpřístupnění přírodní rezervace V rašelinách (u Oloví)	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA641	Horní Hrad	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA642	významná rekreační oblast Mariánská	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA643	rašeliniště Boží Dar	turist.atrakt.	II.	Krušné h.		X	X		
US-TA644	Ježíškova cesta	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA645	revitalizace veřejného prostoru Jáchymov	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA646	propojení Jáchymova s Mariánskou	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA647	Blatenský příkop	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA648	agroturistika Blatenský příkop	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA649	rekonstrukce náměstí Horní Blatná	turist.atrakt.	II.	Krušné h.		X	X		
US-TA650	rekonstrukce Blatenského přístupu	turist.atrakt.	I.	Krušné h.		X	X		
US-TA651	agroturistika Přebuz	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA652	Velké ještěbří jezero	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA653	průzkum a částečná obnova štol Oloví	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA654	rekonstrukce náměstí Luby	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA655	zámek Horní Luby	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		
US-TA658	Obnova lesní cesty Rýžovna – Mílovská cesta	turist.atrakt.	není urč.	Krušné h.		X	X		

pozn: Záměry budou průběžně monitorovány a doplňovány