
B.2. Specifické návrhy pro horské oblasti – Ašsko

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI – B.2 - Ašsko

1	Charakteristika řešeného území – Ašsko	4
1.1	Vymezení území způsob vnímání území.....	4
1.1.1	Vymezení řešeného území oblasti dle obcí a správního členění	4
1.1.2	Vývoj území.....	4
1.1.3	Problémy k řešení přeshraničních vazeb.....	4
1.1.4	Vazby na vnitřní zájmové území (ostatní části KV kraje)	5
1.1.5	Vazby na Sasko	5
1.1.6	Vazby na Bavorsko	5
1.2	Okruhy zájmu v řešeném území.....	5
1.2.1	Obyvatelstvo, sídelní struktura.....	5
1.2.2	Hospodářství, ekonomická aktivita	7
1.2.3	Školství, zdravotnictví a veřejná správa	7
1.2.4	Ostatní veřejné občanské a technické vybavení (výběr)	8
1.2.5	Dopravní infrastruktura	8
1.2.5.1	železniční doprava.....	8
1.2.5.2	silniční doprava.....	9
1.2.5.3	doprava v klidu.....	10
1.2.5.4	obslužnost území veřejnou dopravou.....	10
1.2.5.5	cyklistická doprava.....	10
1.2.5.6	pěší turistika.....	12
1.3	Příroda a krajina.....	12
1.3.1	charakteristika oblasti	12
1.3.2	přírodní limity využití území	13
1.3.3	potenciál krajiny z hlediska cestovního ruchu.....	13
1.3.4	urbanizovaná zeleň, parky.....	13
1.3.5	lesnictví	13
2	Koncepce rozvoje	15
2.1	Urbanistická koncepce.....	15
2.1.1	Oblasti osídlení	15
2.1.2	Kooperační vazby s vnitřním a vnějším zájmovým územím.....	16
2.1.3	Charakteristika oblasti a zásady urbanistické koncepce	17
2.1.4	Směry přístupu a rozvojové osy.....	19
2.2	Koncepce rozvoje cestovního ruchu a veřejné infrastruktury.....	20
2.2.1	Rozvojové oblasti cestovního ruchu, kooperující střediska	20
2.2.2	Dopravní infrastruktura	22
2.2.3	Technická infrastruktura.....	23
2.2.4	Centra a areály sportu a rekreace	24
2.2.4.1	nástupní centra / infocentra	24
2.2.4.2	ubytování, stravování a maloobchod.....	24
2.2.4.3	kulturní, historické a urbanistické hodnoty	25
2.2.4.4	kryté bazény a vybraná koupaliště	25
2.2.4.5	lázeňství.....	26
2.2.4.6	golfová hřiště	26
2.2.4.7	ostatní sportovní areály	26

2.2.4.8	naučné stezky (výběr)	26
2.2.4.9	rozhledny a vyhlídkové body	27
2.2.4.10	Areály sjezdového lyžování	27
2.2.4.11	Běžecké areály a trasy	27
2.2.5	Specifické hodnoty území	27
2.2.5.1	specifické hodnoty přírody a krajiny	27
2.2.5.2	zaniklé obce	27
2.2.6	Námět na vymezení plochy rekreace nadmístního významu na vrchu Háj	28
2.3	Vyhodnocení podnětů a záměrů v území	29
2.3.1	Kooperační vazby - shrnutí	29
2.3.2	Hlavní problémy	30
2.3.3	Některé příklady odpovídající celkové koncepci USHO	30
2.3.4	Shrnutí	31
3	Interakce, příklady a podněty pro stabilizaci a udržitelný rozvoj území	33
3.1	Interakce dokumentu s vybranými navazujícími strategickými dokumentacemi	33
3.1.1	Strategie rozvoje Ašska	33
3.1.2	Komentář k vybraným územním plánům	33
3.2	Infrastruktura	33
3.2.1	Zhodnocení záměru silničního spojení Aš – Rehau, důsledky jeho realizace nebo nerealizace na zatížení a kategorizaci okolní silniční sítě včetně hraničních přechodů	34
3.2.2	Zhodnocení variant SZ silničního obchvatu Aše a Krásné	36
3.2.3	Zhodnocení významu a možností zlepšení silničního propojení Aš – Bad Brambach – Plesná – Luby	36
3.2.4	Systémy turistických a rekreačních tras (cyklo a pěší turistika, běžecké lyžování, nástupní a odpočinkové body, zajímavosti na trasách)	36
3.3	Krajina	38
3.3.1	Specifické aspekty ochrany přírody a krajiny v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu	38

1 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ – AŠSKO

1.1 Vymezení území způsob vnímání území

1.1.1 Vymezení řešeného území oblasti dle obcí a správního členění

Řešené území horské oblasti Ašsko je vymezeno administrativním územím následujících obcí:

spr.obvod ORP	obec (město)	počet obyvatel (SLDB) 2011 ¹⁾	výměra km ²
Cheb	Vojtanov	214	10,19
	Poustka	167	6,98
	Libá	740	26,64
Aš	Hazlov	1 634	27,88
	Aš	13 093	55,86
	Krásná	520	21,85
	Podhradí	188	6,36
	Hranice	2 200	31,79
HO Ašsko celkem		18 756	188
všechny HO celkem		77 371	1 276
Karlovarský kraj celkem		310 245	3 314
¹⁾ předběžné výsledky			

Počty obyvatel jednotlivých obcí jsou zde uvedeny pouze informativně, pro přehled velikosti obcí a této horské oblasti v porovnání s celkovým řešeným územím všech tří horských oblastí a Karlovarského kraje jako celku. Hlubší demografická analýza je obsažena v předchozí analytické části studie. Předběžné výsledky SLDB 2011 mohou být nepřesné.

1.1.2 Vývoj území

Počet obyvatel v období 1991-2011 se zvýšil o cca 1800, oproti roku 1970 však jen o cca 400. Rozvoj je v podstatě soustředěn do Aše, Hazlova a případně do Libé.

Nabídka ploch v ÚP je postačující, přednostně by měly být využity existující proluky ve stavbě a plochy přestavbové.

V období 1997 – 2010 bylo dokončeno 485 bytů, z toho 349 v Aši, 49 v Libé, 28 v Hazlově a 27 v Krásné.

1.1.3 Problémy k řešení přeshraničních vazeb

Aš / Krásná – Rehau:

Realizací silnice I/64 (JZ obchvatu Aše) a silnice II/217 (záp. obchvatu Hranic) se vytvořily podmínky pro přehodnocení silničních vazeb v prostoru Ašska. Nezbytné je dokončení SZ části obchvatu Aše, a to zřejmě v jiné trase, než která je sledována v dosavadním ÚP města i ZÚR Karlovarského kraje. Důvodem je mj. též rozestavěná silnice Rehau Süd - Neuhausen, které by po realizaci chybějícího přeshraničního úseku umožnila přímé spojení Aš - Hof.

Nabízí se pro SZ obchvat Aše využití koridoru stávající železniční trati (do prostoru Smrčina). Do této přeložky by byla zapojena nová silnice od Rehau, tzn., že jižní část obchvatu po odbočení na Rehau by byla v síti silnice I. třídy (zřejmě pokračování I/64) a severní část jako přeložka silnice II/217.

1.1.4 Vazby na vnitřní zájmové území (ostatní části KV kraje)

Vzhledem ke svému vymezení má Ašský výběžek vazby v koridoru Aš – Cheb realizované regionální železniční tratí (vede do Hranic) a silnicemi I/64 a I/21.

Souměstí Cheb – Františkovy Lázně dominuje západní části Karlovarského kraje a svým významem přesahuje i na okolní bavorské území, které se nevyznačuje silnějšími centry.

Přes Cheb je mimo spojení do Bavorska též spojení s krajským městem Karlovy Vary.

1.1.5 Vazby na Sasko

Tyto vazby jsou v současné době možné čtyřmi koridory:

- přes Hazlov a Vojtanov/Schönberg napojení na silnici B92 (Vojtanov – Plauen)
- přes Doubravu/Bad Elster, tato trasa vstupuje přímo do lázeňského území, navazující silnice K743 nemá vhodné parametry (na českém území se jedná o silnici II/216)
- přes Hranice/Bad Elster, česká silnice III. tř. navazuje na saskou S306 – rovněž tato trasa zasahuje do lázeňského území
- přes Hranice/Ebmath (obec Eichigt), na české straně byl na trase II/217 dokončen obchvat města Hranice. Trasa navazuje na západovýchodní spojení Hof – Adorf (S309), které je etapově představováno. Pro vazby k Sasku se jedná o perspektivní propojení, žádoucí je dostavba severní části obchvatu Aše.

Blízkým saským (základním) centrem je Adorf (5,3 tis. obyv.). Významnější je však město Bad Elster (3,7 tis. obyv.), nejvýznamnější saské lázně. Dalšími lázněmi je Bad Brambach (2,1 tis. obyv.). Ubytovací kapacita obou lázní je cca 3 000 lůžek. Významnějším (středním) centrem je město Oelsnitz/Vogtl. (11,5 tis. obyv.), vzdálené od Adorfu cca 12 km

1.1.6 Vazby na Bavorsko

Ašsko má prostřednictvím trasy I/64 přes přechod Aš/Selb spojení na dálnici A93 v křižovatce Selb-Nord. Na bavorském území je představěná trasa dosud vedena jako S2171 ačkoliv významem by měla být v kategorii B (návaznost na naši I. tř.). Toto spojení plně vyhovuje vazbám ve směru na jih (Marktredwitz). Na bavorské straně je budována silnice Rehau – Neuhausen, která po propojení na severní část obchvatu Aše umožní přímé propojení na A93 v křižovatce Rehau Süd ve směru na sever a přes Hof na další dálniční trasy Bavorska i Saska (A9, A72).

Blízkým bavorským centrem je Selb (16,8 tis. obyv.), vyšším centrem pak Hof (50 tis. obyv.), ležící při křižovatce dálnic (A9, A72 a A93).

1.2 Okruhy zájmu v řešeném území

1.2.1 Obyvatelstvo, sídelní struktura

Ašsko představuje plošně i populačně (19 tis. obyv.) nejmenší část sledovaných horských oblastí v kraji (viz tabulky v analytické části studie). Z hlediska hustoty osídlení a jeho růstové dynamiky se pozitivně odlišuje od Krušnohorské i Slavkovské oblasti. Celkový populační růst Ašska byl pozvolnější než v Krušnohorské části, ale na rozdíl od ní neztratil dynamiku v posledních 4 letech. Ašsku nejvíce prospělo postupné otevření hranic po roce 1990, takže

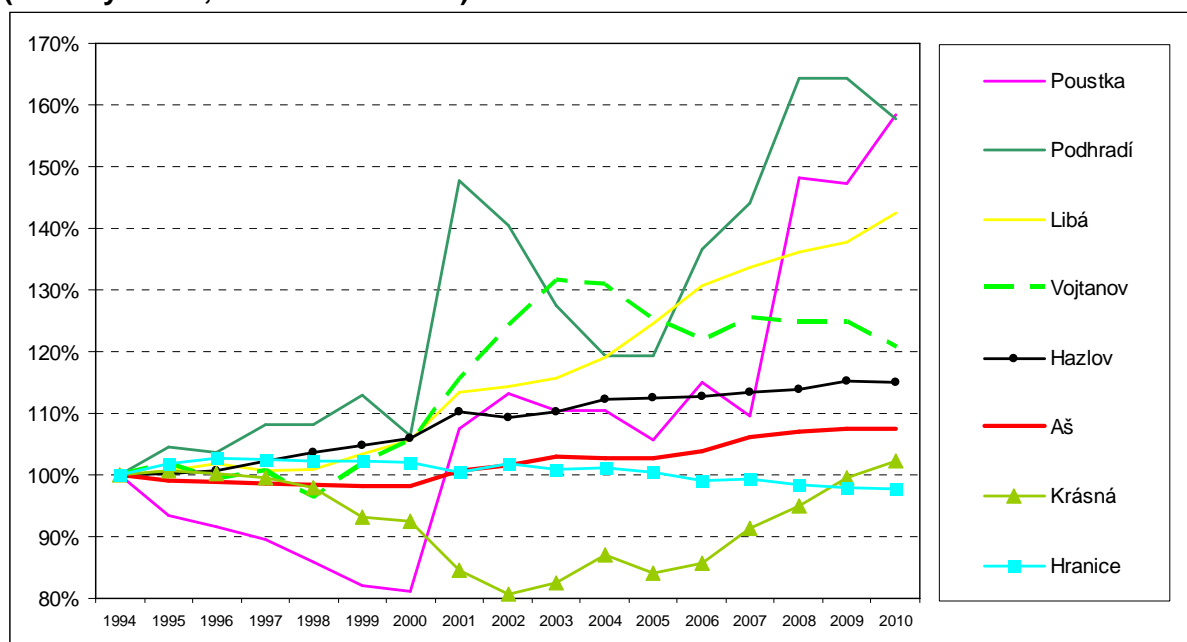
se z prakticky uzavřeného výběžku dostalo opět do vysoce exponované polohy a obnovilo svou historickou tranzitní funkci. Příznivá je blízkost Chebu (34,6 tis. obyv., 2010), který patří mezi jedno z mála velkých měst v ČR s růstem počtu obyvatel po roce 2000. Hustá síť malých měst na Ašsku má základ v minulosti a de facto odpovídá charakteru osídlení v přilehlém Německu.

Oblast je vymezena 8 obcemi, z nichž největší Aš (13,4 tis. obyv.) je nesporným centrem oblasti. Hranice patří mezi velké obce se skoro 2,5 tis. obyvateli, její význam je především pracovní, nikoli obslužný. Pro většinu obcí je typická rozvolněná až chaotická urbanistická struktura (zčásti způsobená zánikem neobydlených domů po odsunu), doplněná po roce 1990 výstavbou nových rodinných domů. Podobně je pro intravilány obcí typické množství výrobně–skladových areálů různé kvality a stáří (od 19. století po současnost). Svědkem nedávné historie jsou v oblasti nevyužitá zařízení bývalých celnic, předávací nádraží a konečně zemědělské a vojenské brownfieldy (opuštěné roty). Odlišná je historická obec Podhradí v údolní poloze bez rozvoje, s torzy starých průmyslových objektů.

Graf ukazuje populační dynamiku obcí v posledních 17 letech. Vývoj malých obcí je logicky nevyrovnaný. Výraznější růst odráží možnost obyvatel vyjíždět za prací do Německa a výtěžky realizovat výstavbou rodinných domů (např. v Libě), využití volných bytů v blízkosti hranice a také větší zastoupení Romů. ÚAP uvádějí jako stálý problém v oblasti velký počet neobydlených bytů.

Aš je možno označit za stabilizované až mírně růstové město, pouze průmyslová a dopravně zatížená Hranice již signalizuje pokles atraktivity pro bydlení.

Vývoj počtu obyvatel v obcích horské oblasti Ašsko (bazický index, rok 1994...100 %)



Pro přírůstek počtu obyvatel Ašska byla rozhodující migrace, po roce 2000 s mírně kladným saldem (ale také s růstem objemu fluktuální migrace), zatímco bilance přirozené změny měla jen nevýznamné odchylky od nuly. Nedošlo zde k výraznému propadu porodnosti v 90. letech jako ve většině ČR. Analytická část studie dokumentuje sociální specifika oblasti, kromě „mladé“ věkové struktury zejména výrazně podprůměrnou vzdělanost (osob s pouze základním a nedokončeným středním vzděláním nebo vyučených jsou celkově 3/4, mimo Aš ale dosahuje podíl ke stu procent, pro vysokoškoláky není oblast stále dostatečně atraktivní k trvalému pobytu). Kolem 1/5 obyvatel se hlásí k jiné než české národnosti (kromě plně asimilovaných Němců jsou to hlavně Romové, Slováci, Vietnamci a řada dalších).

Na pozadí pozitivního vývoje kvantitativních demografických charakteristik Ašské oblasti (a rovněž celého Chebska) plyne hlavní obecné doporučení – vytvářet podmínky pro zvrácení nepříznivého trendu sociálních charakteristik z doby před rokem 1990, především udržet, resp. přitahovat mladou a vzdělanou populaci.

Jako konkrétní prioritu je však nutno zdůraznit prevenci vzniku (rozšiřování) vyloučených lokalit a možnou eskalaci jejich problémů. Riziko zhoršování sociálně negativních jevů (vč. kriminality) je zvýšené v celém regionu Chebska a poškození image oblasti by zhoršilo podmínky zejména pro cestovní ruch, ale i migrační atraktivitu, realitní trh atd.

1.2.2 Hospodářství, ekonomická aktivita

Podle dat SLDB-2001 o pohybu za prací bylo v Ašské oblasti cca 8,4 tisíce pracovních příležitostí, což je vyšší intenzita než v ostatních horských oblastech. Vyjíždka do zaměstnání z oblasti (celkem 2,6 tis. osob) převyšovala jen mírně dojíždku (2,2 tis. osob), vyjíždka směřuje převážně do Chebu. Na Ašsku předpokládáme mnohem vyšší vyjíždku „pendlerů“ přes hranici do Bavorska. Předpokládáme, že po úplné liberalizaci pracovního trhu v Německu nedošlo již k výrazným změnám. Handicapem oblasti je nižší úroveň vzdělání populace a nedostatek kvalifikovanějších pracovních sil, v pracovních příležitostech je vysoké zastoupení práce s manipulačním charakterem. Významnější počet pracovních příležitostí měla podle SLDB 2001 pouze Aš (cca 5,7 tis.) a Hranice (1,2 tis.).

Sektorová skladba pracovních příležitostí v Ašské oblasti ukazuje velmi nízký podíl zemědělství (pod 2 %), což je rovněž důsledek hospodaření s půdou z doby za železnou oponou. Podmínky pro intenzifikaci zemědělství ani lesnictví zde nejsou. Oblast má snížený podíl tercierního sektoru (služeb) - ty ale převažují v Chebu a v lázeňských městech.

Průmysl v Aši je nápadně rozdělen do malých jednotek a řady odvětví. Je zde asi 25 podniků, ponejvíce s německým vlastníkem, z nich asi jen 6 podniků zaměstnává více než 100 osob. Také v Hranicích postavily německé firmy své filiálky – největší je GR Electronic s cca 700 zam. V Hazlově jsou 2 firmy po cca 100 zaměstnancích.

Nezaměstnanost je přesto poměrně vysoká, zejména v malých obcích při hranici včetně Vojtanova. V hlavních sídlech regionu Aši, Hranici a Hazlově se udržuje na úrovni průměru ČR. Pro Ašsko platí stejný závěr o nízké úrovni mezd, jako pro celý kraj a obzvláště jeho horské oblasti. Pro okres Cheb uvádí ČSÚ vůbec nejnižší úroveň starobních důchodů v ČR, přestože jsou stále velmi nivelizovány.

Diverzifikaci průmyslu bez dominantního zaměstnavatele je možno na Ašsku hodnotit pozitivně pro jeho celkovou stabilitu, stejně jako úzké vazby na Německo. Negativním faktem je málo kvalifikovaná struktura pracovních míst, nízké příjmy a lokálně vyšší nezaměstnanost. Doporučujeme vytvářet podmínky pro zlepšení tohoto stavu, např. rozvojem infrastruktury (zejména dopravní), podporou školství, podporou podnikatelům ve službách a v cestovním ruchu i podporou výstavby bytů.

1.2.3 Školství, zdravotnictví a veřejná správa

Kapacita škol je přirozeně koncentrována do Aše (viz analytickou část studie). Poptávka po ZŠ je na Ašsku zvýšená vzhledem k mladší věkové struktuře, počet žáků ale již klesá např. v Hranicích. V Aši je spojené Gymnázium a střední odborná škola (8 i 4-leté obory, celkem asi 300 studentů).

Doporučujeme zpracovávat podrobné prognózy populačního vývoje podle jednoletých věkových skupin dětí a nároků na reálné (nikoli jen statistické) kapacity a spádové poměry. Školství by se mělo stát vzhledem k podprůměrným sociálním charakteristikám oblasti trvalou prioritou rozvoje. Kapacity budov a zařízení by měly být postačující i do budoucna. Střední školství v Aši je v každém případě žádoucí podporovat jako centrum vzdělanosti,

pokud možno s vazbou na místní potřeby (technické obory, cestovní ruch, umělecká základní škola, důraz na němčinu atd.).

Také v síti zařízení v relativně malé a dopravně dostupné oblasti logicky dominuje město Aš, dostupnost vyšších zařízení vč. nemocnice v Chebu je problematická u okrajových obcí a měla by se zlepšit investicemi do silniční sítě. Stanoviště rychlé záchranné služby pro tuto oblast jsou v Aši a v Chebu. Horská služba v této oblasti základnu nemá, ačkoli se o ní uvažovalo.

Působnost státních úřadů je v Ašském výběžku přirozeně dána, a to včetně sídla a obvodu ORP Aš. Město Aš je populačně cca 90. největší v souboru všech 206 obcí s rozšířenou působností. Ačkoli jeho váha v zázemí je celých 75 % (14. nejvyšší v souboru všech ORP) z důvodu tvaru výběžku, není zde důvod pro revizi, pokud zatím poměrně nový koncept sítě ORP v ČR zůstane zachován (jeho problémy jsou hlavně v okolí Prahy a v dalších aglomeracích).

1.2.4 Ostatní veřejné občanské a technické vybavení (výběr)

Stav je tabulkově popsán v analytické části studie. Hustá je dosud síť pošt, slabá je u policie. Plynofikace byla od roku 2001 doplněna např. v Krásné, ve většině malých obcí chybí, rentabilita zasilování byla sporná.

Je žádoucí prověřovat v předstihu i kapacitu přenosových sítí pro vytápění elektřinou. Prioritou by mělo být zlepšení stavu v čištění odpadních vod. Problémy s tlakem na redukci sítě pošt a služeb policie doporučujeme řešit proaktivně, např. z pozice celého kraje. Některé služby pošt je možno sdružovat s dalšími funkcemi (úřady, informační centra, prodejny apod.).

Větrné elektrárny

Seznam větrných elektráren na Ašsku:

Krásná u Aše, Trojmezí u Hranic A, Trojmezí u Hranic B. Celkový instalovaný výkon je 11MW

Vodní elektrárny na řešeném území nejsou. V blízkosti je vodní nádrž Skalka a Jesenice.

název	celkový instalovaný výkon [MW]	rok uvedení do provozu	vodní tok
Jesenice	0.3	1964	Odrava
Skalka	0.758	1964	Ohře

1.2.5 Dopravní infrastruktura

1.2.5.1 železniční doprava

Ašsko je zpřístupněné od celostátní tratě č.140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb (koridor ŽD3).

- regionální tratí č.148 Cheb – Aš – Hranice.
 - V úseku Aš – Hranice projíždí 1 vlak tam a zpět v odpoledních hodinách.
- Celostátní trať č.147 Františkovy Lázně – Vojtanov – Plesná – SRN
- Regionální trať č.146 Tršnice – Luby u Chebu
Objevují se návrhy na uzavření této trasy a nahrazení autobusovou dopravou.

Na zrušené trati z Hranic do Adorfu je těleso dobře zachováno. Některé mostní objekty jsou zrušeny. Stávající koridor zrušené tratě by se mohl využít např. jako cyklostezka.

1.2.5.2 silniční doprava

Na rychlostní komunikaci R6 je Ašský výběžek napojen radiálou ve směru sever – jih. Tuto radiálu postupně tvoří silnice:

- I/21 v úseku Cheb – obchvat Františkových Lázní – Vojtanov – hranice SRN
- I/64 v úseku Františkovy Lázně – obchvat Aše – hranice SRN
- II/217 v úseku Aš – Hranice – hranice SRN.

Další komunikací vyšší třídy v oblasti je silnice II/213 (Libá – Hazlov – Skalná – II/212) ve směru západ – východ.

Trasa I/21 - I/64 má vyšší význam než silnice I/6, směřující na Marktredwitz. (I/21-I/64 umožňuje spojení do prostoru Hofu, což je křižovatka dálnic)

Stávající stav

- Silnice I/21 (Cheb – Vojtanov - SRN) Bodovou závadou je křižovatka s I/64, kde je nyní průsečná neřízená křižovatka, v jejíž těsné blízkosti je situován úrovnový železniční přejezd celostátní tratě Trstěnice – Františkovy Lázně – Vojtanov – Plesná – SRN se silnicí I/64.
- Silnice I/64 (Františkovy Lázně – obchvat Aše – SRN) Bodovou závadou je výše zmiňovaný úrovnový železniční přejezd u křižovatky se silnicí I/25 u Františkových Lázní. U silnic návrhové kategorie S9,5 a vyšší se křížení silnic s dráhami řeší zásadně mimoúrovňově. Další průběh silnice I/64 odpovídá parametrům silnice I. třídy.
- Silnice II/217 (Aš – Hranice – SRN) Silnice II/217 se napojuje na silnici I/64 u Nového Žďáru jižně od Aše. Pokračuje průtahem Aše a dále na sever k novému obchvatu Hranic a na hranice SRN. V souvislosti s otevřením hraničního přechodu došlo ke změně dopravního významu trasy. Z tohoto důvodu je průtah centrem Aše vnímán jako bodová závada.
- Silnice II/213 (Libá – Hazlov – Skalná – II/212) V úseku Libá – I/64 je stav komunikace dobrý, komunikace má v zásadě parametry II. třídy.

Tuto základní silniční síť doplňují silnice III. tříd. Zde je výčet těch nejdůležitějších:

- Z dopravního hlediska je důležitá zejména silnice III/21313 v úseku I/21 od Františkových Lázní po II/213. Z technického hlediska se jedná o komunikaci s parametry II. třídy. Dnes funguje jako propojka ze silnice I/21 od Františkových Lázní na silnici II/213 směr Skalná, Luby.
- III/2172 (Hranice – hranice Bad Elster) Silnice propojuje Hranice s lázeňským městem Bad Elster. Hraniční přechod je do 3,5t. Dopravní význam je minimální.
- III/2175 (II/217 – Doubrava – hranice Bad Elster) Jedná se o propojku silnice II/217 směrem od Aše přes Podhradí a Doubravu do Bad Elsteru. Hraniční přechod je omezen do 3,5t, je povolená linková autobusová doprava.

1.2.5.3 doprava v klidu

Areály sjezdového lyžování / parkoviště

- Aš – Háj / ano

Další parkovací plochy v dotčené oblasti (výběr)

- Vlaková stanice Studánka
- Podhradí – u vlakové zastávky
- Aš - město
- Výhledy

1.2.5.4 obslužnost území veřejnou dopravou

V oblasti funguje systém IDOK a Egronet.

Tabulka obslužnosti řešeného území Ašska s počtem spojů

Ašsko trasa autobusové linky	počet párů spojů		
	všední den	So	Ne
Aš - Doubrava	11	5	4
Aš - Hranice - Trojmezí	2	0	0
Cheb - Libá	10 až 11	3 až 4	3 až 5
Cheb - Lipová - Palič	5	0	0

Vlakové spojení , trať č.

č.148 Cheb – Aš	11 až 12	8	8
Aš - Hranice	1	1	1
č.146 Tršnice – Luby u Chebu	9	6	6

Dále funguje linka Aš – Doubrava – Bad Brambach v Pá, So, Ne s četností 3 páry spojů. Na lince je uznáván EgroNet Ticket.

Právě probíhá výstavba nového dopravního terminálu Cheb – předpoklad dokončení 2012.

1.2.5.5 cyklistická doprava

Připravovaná cyklostezka - Trojmezí - Újezd - Mokřiny - Libá

Projektová dokumentace je hotova a nyní se řeší majetkoprávní vztahy. Trasa je vedena také po bývalé signálce.

2012 byla otevřena cyklostezka Wunsiedel – Selb – Aš

Stávající cyklotrasy jsou vedeny z velké části po silnicích III. tříd, místních komunikacích a lesních / polních cestách. Je zde absence páteřní značené cyklotrasy / cyklostezky.

Ve výhledu jsou tyto páteřní cyklotrasy

označení	průběh trasy	realizace	priorita
Eurovelo 13 (ICT)	podél západní hranice s Německem	nerealizovaná	2
	Františkovy Lázně - Hazlov - Výhledy - Aš - Hranice	částečně realizovaná	4
	Plesná - Aš	nerealizovaná	5

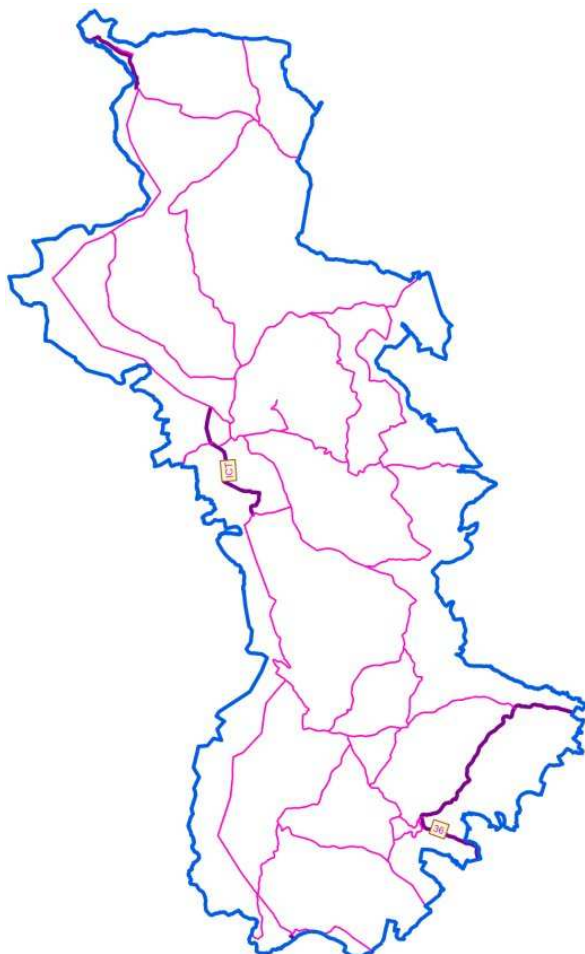
Navrhované cyklotrasy jsou součástí výkresu.

Ucelený systém cyklo dopravy v kraji je zajištěn Autobusy Karlovy Vary, a.s., v rámci projektu CykloEgrentis. Podrobné informace o spojích viz oddíl obslužnost území veřejnou dopravou. Přeprava kol je umožněna samozřejmě také po železnici.

Sportovní areál pod vrchem Háj u Aše pořádá řadu sportovních akcí, mezi které patří např.:

- závody horských kol
- Český pohár v cross country, fourcrossu, trialu

Ve sportovním areálu je vybudována 1 km dlouhá in-line dráha. V obci Krásná je zbudována 400m in-line dráha okolo hřiště.

Schéma cyklotras na Ašsko

1.2.5.6 pěší turistika

Zajímavé turistické okruhy a místa jsou např.: Pramen Bílého Halštrova, Goethova skalka, Přírodní park Smrčiny, Doubrava - minerální prameny, Národní přírodní památka Lužní potok a Bystřina, Ašská rozhledna – vrch Háj, Podhradí, Libá, Ostroh – Seeberg, Hraniční kámen Trojmezí, Hazlov

1.3 Příroda a krajina

1.3.1 charakteristika oblasti

Horská oblast Ašsko spadá do Krušnohorské soustavy, podsoustavy Krušnohorská hornatina a celku Smrčiny. Tento celek je tvořen okrsky: IIIA-1A-a Hranická pahorkatina, IIIA-1A-b Studánecká vrchovina, IIIA-1A-c Hájská vrchovina, IIIA-1B-a Blatenská vrchovina a IIIA-1B-c Vojtanovská pahorkatina.

Podnebí dle Quitta je reprezentováno chladnějšími až mírně teplými klimatickými oblastmi – MT 5, MT 3 a MT 2. Podnebí je drsné oceánicky ovlivněné. Průměrné roční teploty jsou 5 až 5,9°C, průměrné roční srážky se pohybují mezi 750 – 800 mm. V údolních polohách se vyskytují četné inverze.

Oblast Ašska nabízí průměrný sezónní počet 30 až 50 dní se sněhovou pokrývkou 20 cm a více. Oblasti s nadmořskou výškou nad 700 m n.m. (Přírodní park Halštrov, zejména okolí Skřivánčího vrchu, podél pramenu Bílého Halštrova, a vrchu Háj a dále oblast Smrčin západně od obce Krásná) nabízí optimální sněhovou pokrývkou pro běžecké lyžování s průměrným sezónním počtem 50 až 75 dní.

Horská oblast Ašsko se shoduje s bioregionem 1.58 Ašským. Ten se nachází v mezofytiku, vegetační stupeň je submontánní. Potenciální přirozenou vegetací v nižších polohách byly acidofilní doubravy a ve vyšších bukojedliny. Na rašeliništích byly přítomny blatkové bory, na nefelických lokalitách květnaté bučiny a prudké svahy pokrývaly suťové lesy. Flóra je mezofilní, objevují se v ní druhy subatlantského charakteru.

Oblast byla osídlována teprve ve středověku. Lesy mají druhotnou skladbu. Na nelesních polohách převažovaly louky a pastviny, dnes dominují agrocenózy. V druhé polovině minulého století byla značná část území v hlídaném hraničním pásmu a vliv lidských aktivit byl v krajině značně potlačován.

ÚZEMNÍ KRAJINNÝ CELEK

Dle vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje Karlovarského kraje na životní prostředí horská oblast Ašsko odpovídá krajinnému celku Smrčiny. V tomto celku je reliéf definován jako pahorkatinný až vrchovinový. V lesních porostech zcela dominuje smrk. Většina území patří do jedlobukového vegetačního stupně, menší pak ke stupni bukovému. Zemědělská půda má nižší produktivitu. Orná půda je rozšířena hlavně v jižní části celku, jinde převažují trvalé travní porosty. Vysoký je podíl ladem ležících půd, zejména v příhraničním pásu. Tato „opuštěná krajina“ je také krajinářsky nejhodnotnější. Největším sídlem v území je město Aš (12,5 tis. obyv.), dalšími většími obcemi jsou Hranice a Plesná, ale co do počtu obyvatel jsou výrazně menší. Velká část celku náleží do přírodních parků Smrčiny a Halštrov. Přírodní lokality mimořádného (nadregionálního) významu v území nejsou, i historické památky jsou spíše lokálního významu.

1.3.2 přírodní limity využití území

- maloplošná zvláště chráněná území (národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace, přírodní památka), včetně jejich ochranného pásma. Omezení ve zvláště chráněném území a jeho ochranném pásmu stanovuje Zákon o ochraně přírody a krajiny
- evropsky významné lokality. Tato území na základě odborných inventarizačních průzkumů a zpracovaných plánů péče se v budoucnu stanou zvláště chráněnými územími
- významné krajinné prvky (lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, údolní nivy a VKP zaregistrované
- přírodní parky
- prvky územního systému ekologické stability (biocentra biokoridory)

1.3.3 potenciál krajiny z hlediska cestovního ruchu

Krajinné atraktivity na Ašsku jsou spíše místního než nadmístního významu. Přesto mezi pozoruhodnosti v tomto kraji patří Vernéřovské doly, kde je naleziště amblygonitu. Ten se v Evropě nachází pouze v Portugalsku a na Urale. Turisticky velmi atraktivní území je Goethova skalka, skály jsou využívány i k horolezeckému výcviku. Lokalita byla oblíbenou vyhlídkou J. W. Goetha, avšak to bylo v době, kdy tyto útvary neobklopovaly vzrostlé lesy. V přírodní památce U cihelny se vyskytuje vesuvian, který se zde nazývá egeran. Jedná se o složitý alumosilikát vápníku, hořčíku a železa. Silikát vápníku – wollaston - se nachází v ložisku u Hazlova. V bezprostřední blízkosti Ašska stojí za návštěvu největší saské lázně Bad Elster, NPR Soos s unikátními mokřadními společenstvy a bavorský hrad Hohenberg. Hohenberg při pohledu z české strany je krajinnou dominantou. Využíván je německými ochránci přírody jako ekologicko výchovné centrum.

1.3.4 urbanizovaná zeleň, parky

Ač jsou v řešeném území evidované dva parky, Sady míru v Aši a park v Podhradí, které jsou vedeny jako významné krajinné prvky registrované, přesto je nelze považovat za významnou urbanizovanou nebo parkovou zeleň. Park v Podhradí je extenzivně udržován a dotčen náletovou zelení. Sady míru v Aši jsou udržované, mají nepravidelnou dispozici a celou řadu sladovnických hodnotných vzrostlých stromů. Přesto ašský park z pohledu zahradní architektury má průměrnou hodnotu. Významné parky by mohly být pravděpodobně u původních šlechtických sídel (Libá, Hazlov, Skalná aj.), avšak doba nedávno minulá způsobila postupnou devastaci těchto objektů.

1.3.5 lesnictví

Poměr lesů k ostatním kulturám je v Ašském výběžku oproti České republice nadprůměrný. Lesnatost ve sledované horské oblasti je 47,29%. Rozložení lesů je nestejněměrné. Vyšší zastoupení je při státní hranici. Méně lesů je v k.ú. Hranice u Aše a v enklávě mezi Hazlovem, Vojtanovem a Poustkou. V porostech výrazně převládají smrkové monokultury, ojediněle v příměsí je i borovice, javor, dub a buk. Na svazích s pastvinami rostou březové háje a v nivách vodních toků podmáčené olšiny. Na rašeliništích se objevuje borovice blatka. Převážná část lesů je zařazena do kategorie zvláštního určení.

Zastoupení lesů dle kategorizace

kategorie	%
lesy hospodářské	33,25
lesy zvláštního určení	66,75

Téměř všechny pozemky na lesní půdě vlastní Lesy České republiky, s.p. Druhým, ale ne příliš výrazným vlastníkem, jsou obce, zejména město Aš. Vlastnictví fyzických osob je velmi sporadické.

Zdravotní stav lesních porostů ve stupnici poškození a mortality k roku 2010

Převažují porosty zdravé (O), porosty s prvními příznaky poškození (O/I) a mírně poškozené (I). Porosty silně (IIIa) až velmi silně poškozených (IIIb – IV) se vyskytují ojediněle.

Vliv lesnické prvovýroby na rozvoj území

Zpřístupnění lesa po lesních cestách pro cyklisty a turisty je dostatečné. Cyklotrasy v této oblasti mají poměrně hustou síť. Významným rekreačním zázemím jsou příměstské lesy u Aše.

Přechodnou neprůchodnost lesní krajiny může zapříčinit těžba a odvoz dřevní hmoty. Harmonogram těžby je dán lesním hospodářským plánem, který se zpracovává na desetileté pěstební období. Na základě tohoto plánu je jasná představa, které lesní cesty a v jakém období budou mít omezenou průchodnost. Zabezpečení průchodnosti je řešeno v předstihu s vlastníkem lesních pozemků.

K odnětí pozemků určených pro funkci lesa (PUPFL) v důsledku výstavby v posledních letech nedošlo, ani se v nejbližší době nepřipravuje. V platném územním plánu města Aš jsou vymezeny průseky pro novou lanovku a sjezdovou trať na severním svahu vrchu Háj.

zemědělská výroba

Zemědělská činnost byla od doby osídlení jednou z tradičních výrobní činností. Zemědělská půda na Ašsku k 31.12.2010 je zastoupena 48,64%. Poměr luk a pastvin k orné půdě je téměř vyrovnaný. Trvalé travní porosty tvoří 51% zemědělské půdy a orná 45,45 %. Zbytek jsou zahrady a ovocné sady. V současné době zemědělská půda bývá pronajímána německým zemědělcům.

K 31.12.2010 se realizovalo na Ašsku 13 pozemkových úprav, z toho 2 komplexní pozemkové úpravy a 11 jednoduchých pozemkových úprav. Ukončené KPÚ jsou od sebe vzdálené, nemají na sebe vazbu. U zahájených KPÚ je nutné věnovat zvýšenou pozornost cestní síti, aby v krajině vznikl ucelený průchozí systém.

Zemědělská půda a lesy jsou na Ašsku zastoupeny v podstatě stejným podílem, orná půda 48% a lesní půda 47%.

Při realizaci budoucích komplexních pozemkových úprav je potřeba věnovat zvýšenou průchodnosti krajiny. Je nutné zajistit návaznost lesních a polních cest.

2 KONCEPCE ROZVOJE

2.1 Urbanistická koncepce

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 **Ašsko** byly vymezeny následující oblasti osídlení:



Ašsko

je vymezeno územím celých obcí: Krásná, Podhradí, Hranice
a územím částí 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 Ždár, 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.Lázně)

2.1.2 Kooperační vazby s vnitřním a vnějším zájmovým územím

Ašský výběžek zasahuje mezi dvě spolkové země Německa – Sasko na severovýchodě a Bavorsko na jihozápadě.

Tato skutečnost, zejména v souvislosti s dostupností bavorské dálnice A93 (Hof - Regensburg), ovlivňuje významný polohový potenciál města Aš.

Vnitřní kooperační vazby

jsou jednoznačně realizovány silnicí I/64 Aš – Hazlov – Františkovy Lázně.

Napojení na hlavní silniční páteř Karlovarského kraje R6 – I/6 (E48) je prostřednictvím navazující silnice I/21 (Františkovy Lázně – Cheb).

Cheb (společně s Františkovými Láznemi) je druhým nejvýznamnějším centrem Karlovarského kraje. Přes Cheb jsou vedeny jak vazby do Bavorska (směr (Arzberg – Marktredwitz, tak vazby jihozápadním směrem (Mariánské Lázně – Planá – D5) a ke krajskému městu Karlovy Vary. Vazby k západní části Krušnohoří jsou realizovány silnicí II/213 Hazlov – Skalná a směr Luby.

Pro Ašsko představují Františkovy Lázně významnou ubytovací kapacitu. Cheb je významným historickým městem, jehož regionální význam má i přeshraniční přesah.

Vnější kooperační vazby

Vzhledem k poloze území jsou přeshraniční vazby významnější, neboť umožňují přístup jak německým (bavorským a saským) centrům, tak především na dálniční síť SRN.

Nejvýznamnější spojení do Bavorska (dnes jediné) směřuje na město Selb, které je velmi dobře vybaveným středním centrem osídlení, ležícím na dálnici A93. Na rozestavěnou trasu Rehau – Neuhausen (– Aš) na české straně zatím nebylo reagováno. Dokončení tohoto spojení znamená zlepšení vazeb na Hof, který je jak nejvýznamnějším bavorským blízkým centrem, tak i důležitou dálniční křižovatkou (spojení do směrů Nürnberg, Leipzig, Chemnitz).

Vazby na Sasko, které jsou předmětem této studie, byly dříve realizovány především přes hraniční přechod Vojtanov (I/21 – E49). Význam tohoto přechodu výrazně poklesl ve prospěch hraničního přechodu Aš (směr Selb).

Spojení Ašska na jihozápadní Sasko Vogtland je možné několika koridory.

Silnicí II/217 přes Hranice (realizován velký obchvat) a následně saskou silnicí S308, která v úseku umožňujícím napojení na B92 (E49) severně Adorfu byla přestavěna. Toto spojení umožňuje vazby:

- severním směrem na Oelsnitz Vogtl. a hlavní centrum Vogtlandu Plauen
- východním směrem na Markneukirchen a Klingenthal s využitím trasy B283

Silnice II/216 umožňuje přímé spojení Aš – Bad Elster. Vzhledem k tomu, že prochází územím nejvýznamnějších saských lázní, není vhodná pro nákladní i veškerou tranzitní dopravu. Na saském území je v nižší kategorii (K7843).

Přímé silniční spojení s Bad Elster má i město Hranice.

Město Aš má potenciál přeshraničního obslužného centra pro saská města Bad Elster a Bad Brambach, vč. nabídky sportovně rekreačních aktivit v areálu Háj.

Bad Elster a Bad Brambach disponují značnou ubytovací kapacitou (dohromady cca 3 000 lůžek) a dalšími zařízeními souvisejícími s lázeňskou funkcí.

Města Adorf a Markneukirchen vytvářejí kooperující centrum v tomto saském území, které však nemá přeshraniční působnost. Výjimkou je akvapark v Adorfu a muzeum hudebních nástrojů v Markneukirchenu.

Spojení na Adorf je možné přes hranice (II/217) a B308 nebo přes Hazlov a Vojtanov s využitím trasy B92. Spojení kooperujících center Adorf – Markneukirchen je trasou B283, která východním směrem pokračuje na Klingenthal.

V Hofu je letiště sloužící i pro blízké město Plauen. Vzhledem k dobré dostupnosti na letiště v Norimberku a Lipsku dálnicí A9 však význam tohoto regionálního letiště klesá.

2.1.3 Charakteristika oblasti a zásady urbanistické koncepce

základní charakteristiky:

- sociálně a ekonomicky relativně stabilní a soběstačná oblast;
- relativní populační a ekonomická stabilita díky německým investicím do průmyslu
- blízkost rozvíjejícího se regionálního centra Chebu a stabilizovaných Fr. Lázní
- transformace od průmyslu k terciéru (službám);
- atraktivní „městský“ sportovní a rekreační areál na vrchu Háj;
- negativní vlivy průjezdu těžké dopravy Aš ve směru na Hranice;
- negativní tendence administrativně přenášet vybavenost do většího Chebu.

základní potenciály rozvoje:

- výjimečný polohový potenciál mezi Saskem a Bavorskem s předpoklady hospodářského rozvoje;
- navrhované silniční spojení Aš – Rehau s očekávanými pozitivními ekonomickými důsledky a s pozitivními důsledky zklidnění dopravy na okolních silnicích (s průtahy sídly) a hraničních přechodech;
- rozvoj cestovního ruchu, péče o seniory, udržení a rozvoj kapacit ve zdravotnictví a školství;
- spolupráce se saskými lázněmi Bad Elster a Bad Brambach;
- další rozvoj vrchu Háj – ubytovací a stravovací kapacity, severní sjezdovka, posílení na regionální význam s přesahem do SRN;
- využití přírodních a kulturních památek a léčivých pramenů.

Urbanistická koncepce je založena na soustředění zájmu do vymezené rozvojové oblasti a do rozvojových os. Rozvojová oblast se skládá z kooperujících středisek cestovního ruchu. Důležitou roli dále hrají vazby ke vzdálenějším kooperujícím centrům osídlení. Při vymezování rozvojové oblasti, os a vazeb hrají roli pouze přirozené kooperační vazby, nikoli státní a jiné správní hranice.

V řešené ašské oblasti byla v rámci této studie vymezena následující **rozvojová oblast** s přesahem do saského příhraničí (podrobněji se zdůvodněním viz kap. 2.3.):

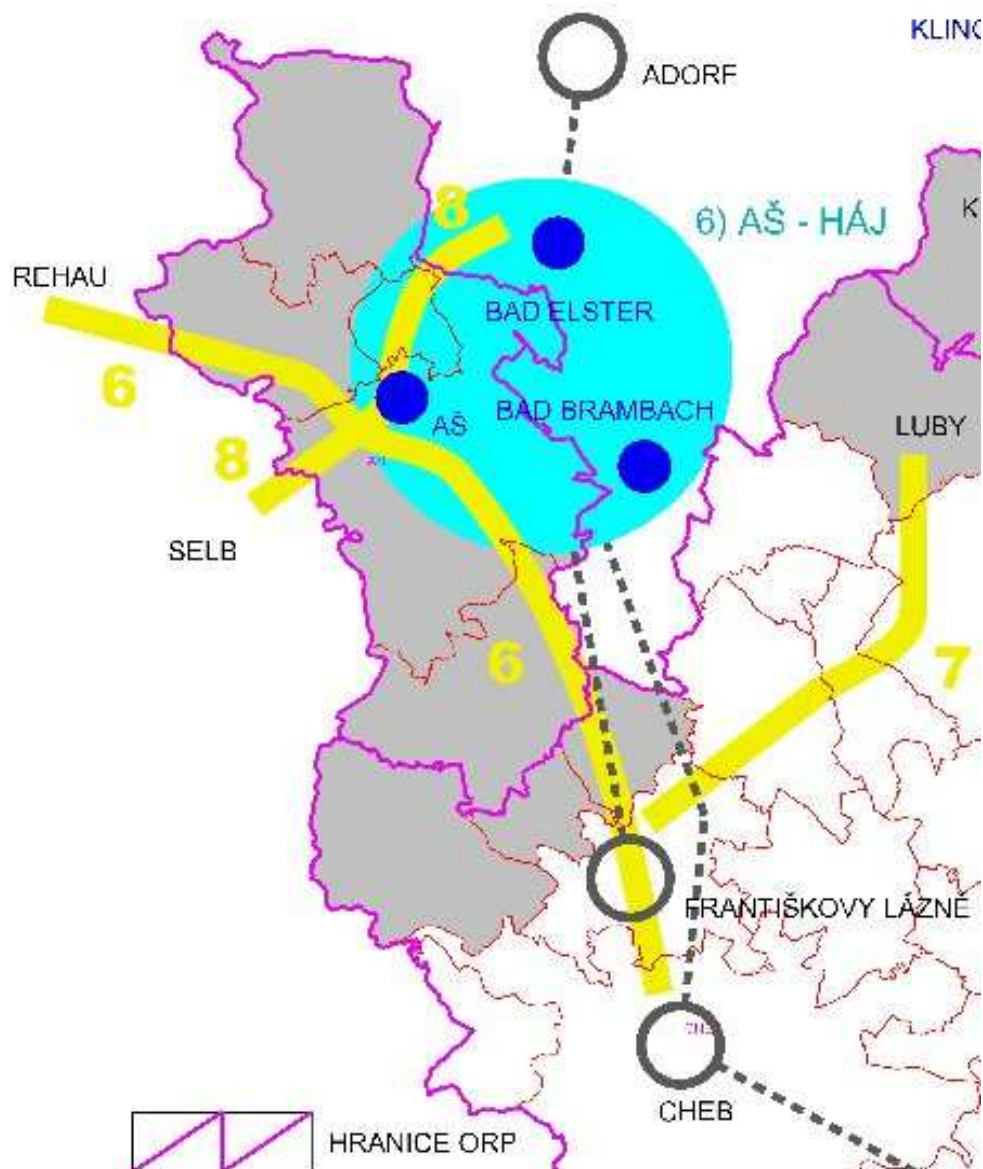
6) Aš - Háj

- význam: **regionální**;
- kooperující střediska cestovního ruchu: **Aš, Bad Elster, Bad Brambach**;
- kooperující centra osídlení: **Adorf, Františkovy Lázně, Cheb**.

Číselné označení vyplývá z kontinuity v rámci celé studie horských oblastí.

Důležitý je dále doporučující návrh této studie, aby ke čtyřem dosavadním plochám nadmístního významu pro sport a rekreaci, vymezeným v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje (ZÚR), tj. Klínovec – Boží Dar, Plešivec, Nové Hamry a Bublava, byla v rámci aktualizace ZÚR přiřazena další plocha tohoto významu a charakteru Aš – Háj.

SCHÉMA KONCEPCE ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ, OS A NÁSTUPNÍCH MÍST



2.1.4 Směry přístupu a rozvojové osy

V řešené ašské oblasti byly touto studií vymezeny následující **rozvojové osy**:

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
6. Cheb – Františkovy Lázně – Aš – Rehau
7. Františkovy Lázně – Skalná - Luby
8. Selb – Aš – Doubrava – Bad Elster

Číselné označení vyplývá z kontinuity v rámci celé územní studie horských oblastí.

Rozvojové osy slouží v rámci řešeného území k přístupu do rozvojových oblastí cestovního ruchu a ke zlepšení vazeb mezi jednotlivými středisky cestovního ruchu. Rozvojová osa č. 7 Františkovy Lázně – Luby zpřístupňuje město Luby, které patří orograficky do západního Krušnohoří. Společnými vazbami k aglomeraci Chebu a Františkových Lázní se ale řadí spíše do ašské oblasti.

Kromě toho byly vymezeny **směry přístupu** do rozvojových horských oblastí, které přesahují z řešeného území do území zájmového a navazují na významné vstupy do Karlovarského kraje z ostatních částí ČR a sousedních zemí SRN.

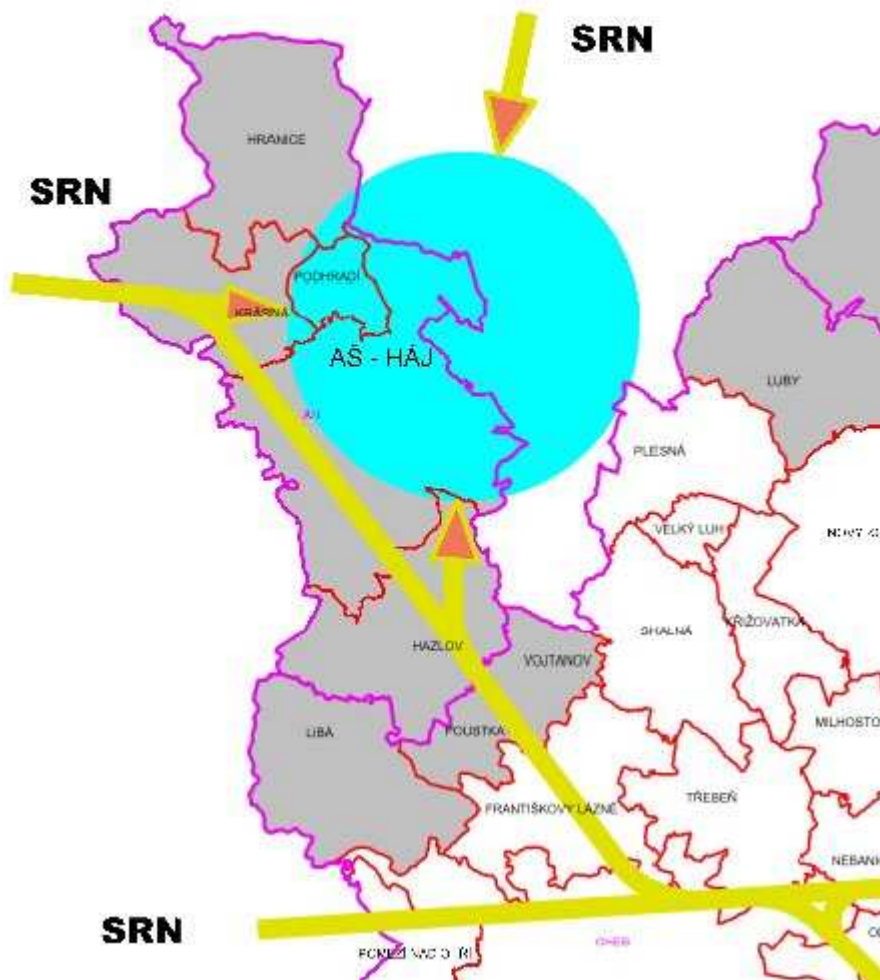
Přístupy do ašské oblasti jsou realizovány z těchto hlavních směrů:

- silnice I/64 ve směru od Chebu, která realizuje spojení s ostatními částmi kraje i s ostatními kraji České republiky;
- ze Saska přes hraniční přechody Doubrava – Bad Elster, Hranice – Bad Elster a Hranice – Ebmath (silnice II/217); touto cestou je možné realizovat i spojení s oblastí českého Kraslicka (přes Klingenthal, Markneukirchen a Adorf);
- z Bavorska přes stávající hraniční přechod Aš – Selb (silnice I/64) a v budoucnu ještě více přes navrhované spojení Aš – Rehau (přeložka silnice I/64 a evropského tahu E49)

Podporu kooperačních vztahů mezi Aší a saskými lázněmi vyjadřují též **pěší a turistické** hraniční přechody stávající (Horní Paseky – Bad Brambach) a navrhované touto studií (Doubrava – Gürth, Hranice – Adorf).

Silniční spojení **Aš – Horní Paseky - Bad Brambach – Plesná**, navrhované v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje v parametrech silnice II. třídy (II/216) s náročnými úpravami a úseky nových komunikací není touto studií doporučeno jako prioritní, naopak by mělo být z návrhových prvků vypuštěno a dále sledováno maximálně jako územní rezerva. Důvodem je malá dopravní významnost tohoto spojení a značná investiční náročnost, neboť by se muselo jednat o komunikaci prakticky v celém průběhu v nové stopě jak na území ČR, tak v úseku procházejícím výběžkem Saska (průjezd tranzitní dopravy lázněmi Bad Brambach je zcela vyloučen). Z hlediska zájmů saské strany není důvod toto spojení jakýmkoli způsobem podporovat.

HLAVNÍ SMĚRY PŘÍSTUPU DO ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ



2.2 Koncepce rozvoje cestovního ruchu a veřejné infrastruktury

2.2.1 Rozvojové oblasti cestovního ruchu, kooperující střediska

Rozvojovými oblastmi se na Ašsku rozumějí takové skupiny středisek cestovního ruchu a osídlení, která mají předpoklady pro další efektivní rozvoj cestovního ruchu díky přírodním charakteristikám okolí, jejich funkcím v osídlení a současné vybavenosti po stránce „turistické infrastruktury“ i ostatní veřejné infrastruktury.

Smyslem jejich vymezení je doporučit priority pro další investice ve prospěch cestovního ruchu a tím i pro místní obyvatelstvo. Zabrání se tak tříštění investic a zvýší se jejich úspěšnost a rentabilita. V neposlední řadě se může zvýšit úspěšnost dotačních projektů. Analogicky to platí i pro kooperaci vytypovaných středisek.

Kritéria pro výběr (podrobnější informace a data viz analytická část studie):

- ubytovací kapacity perspektivní vzhledem k poptávkovým trendům,
- přírodní a urbanistické podmínky pro letní a zimní rekreační aktivity (indikativní seznam aktivit - viz část A),

- adekvátní vybavení pro rekreační aktivity a předpoklady pro jejich efektivní rozvoj (zejména návratnost investic).

V Ašské oblasti byly vymezeno jako středisko cestovního ruchu Město Aš.

Jeho veřejné komunální i komerční vybavení má nezastupitelný význam pro stabilizaci osídlení ve výběžku a zaslouží si podporu. Díky dopravnímu napojení na síť bavorských dálnic má rozvojový potenciál, který se prokazuje již od 90. let přílivem investic do průmyslu, byť zatím s převahou málo kvalifikované práce. Poloha umožňuje rozvíjet přirozenou kooperaci jak s dominantním regionálním centrem pracovních příležitostí, služeb a cestovního ruchu v **Chebu** a blízkými **Františkovými Lázněmi**, tak dále posilovat vazby na saská lázeňská centra (**Bad Elster** a **Bad Brambach**), regionální centrum **Adorf** a další centra v Sasku i Bavorsku. Ašsko (spolu s Chebskem) má kvůli odlehlosti od rozvojových center a os v ČR nejlepší předpoklady pro rozvoj v orientaci na přeshraniční vazby. Kooperaci center doporučujeme rozvíjet zejména ve směru koordinace výstavby a využití veřejné infrastruktury. Přirozené kontakty samospráv a neziskové sféry (např. v kultuře a sportu) se rozvíjejí spontánně a je záhodno je podporovat. Komerční aktivity (ve všech odvětvích, vč. cestovního ruchu) využívají reálně existující potenciál poptávky a nabídky, ale i ty doporučujeme podporovat, neboť tvoří nejvíce životaschopnou páteř kooperace středisek.

Velký rozvojový potenciál má městský rekreační a lyžařský areál na vrchu Háj. Investice do sjezdovek mají s velkou pravděpodobností předpoklad pro přitažení klientely z bavorského a saského příhraničí, kde není bezprostřední konkurence pro jednodenní a večerní lyžování (doporučujeme speciální marketingovou studii). Pokud se prokáže jako nerentabilní investice do autokempu, je možno jej využít jinak – např. pro výstavbu chybějících ubytovacích a stravovacích kapacit. Úkolem bude najít a zavést nosné značky pro cestovní ruch.

Pro Čechy lze využít jako fenomén fakt nejzápadnější výspy státu. Doporučujeme sledovat jako hlavní hrozbu pro rozvoj cestovního ruchu i výběžku jako celku eskalaci problémů vyloučených lokalit.

Ašsko má velký potenciál pro cestovní ruch kromě přírodních atraktivit v málo známých Smrčinách (viz též koncept Česko-bavorského geoparku) také v kulturních památkách.

Centrem návštěvnosti je přirozeně Cheb (nedoceněný areál románského hradu s kaplí) a Františkovy Lázně.

Málo využitě jsou zejména hradní památky v širším okolí. Koncepti tematických Cest kulturního dědictví (např. po památkách románských, gotických – viz sešit A studie), které přirozeně zahrnují širší region, je vhodné doplnit nabídku kombinovanými okruhy pouze pro Ašský výběžek.

Doporučujeme rozpracovat místní specifikum v průmyslových památkách (staré textilky), dále využít jako destinaci pro Čechy unikátní luteránský kostel v Podhradí, evangelický kostel a hrázděnou architekturu v Hranici a další. Nej hustší síť mají ve výběžku památky lidové architektury.

Samotná Aš byla bohužel poškozena demolicemi v 2. polovině 20. století, dochovaly se ale cenné poválečné vily.

Region se již dnes profiluje jako region cestovního ruchu s perspektivou pro rodiny s dětmi a seniory. Investoři z Německa prověřují možnosti (vč. rekonstrukcí) v širší oblasti západních Čech.

2.2.2 Dopravní infrastruktura

Je potřeba prověřit a navrhnout, jak zefektivnit napojení Ašska na Karlovarský kraj. Současné napojení po silnici a železnici je potřeba doplnit, železnice o elektrifikaci, silnici zkapacitnit na rychlostní, nebo aspoň zrekonstruovat a v místech stoupání vytvořit stoupací pruhy.

Železniční doprava

Rozšiřování železniční sítě se nepředpokládá. Naopak je zde otázka využitelnosti trasy Aš – Hranice, která je nyní využívána 1 spojem/ den.

Dopravní význam vzroste na trase Hof – Aš – Cheb, kde se předpokládá nové dopravní spojení.

Silniční doprava

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. Podrobný popis silničních koridorů včetně jejich priorit viz. sešit A kap. 2.2.2 dopravní infrastruktura

Silniční koridory s nejvyšší prioritou:

- Cheb - Františkovy Lázně - Aš – Rehau

Záměry a podněty - město Aš:

I nadále je hlavním cílem pokračovat v obchvatu města Aše stavbou "II/217 Silniční obchvat Aš, II. etapa" a dále stavební úpravou (rozšířením) stávající silnice II/217. Stávající územně plánovací dokumentace vedení trasy II. etapy obchvatu Aše vede v blízkosti obytné zástavby. Město Aš zadá novou vyhledávací technickou studii, která by vyhodnotila nejvhodnější variantu vedení trasy a která by následně mohla být v definitivní podobě stabilizována v ZÚR.

Je potřeba prověřit možnost obchvatu Hazlova.

Obslužnost veřejnou dopravou

Město Aš - Vzhledem k malé četnosti spojů a vytíženosti železniční tratě Aš – Hranice je třeba zvážit další provoz na této trati. V případě zrušení trasy lze stávající koridor využít pro plánovaný silniční obchvat Aše nebo vedení cyklostezky.

Zpracovatelé ÚSHO – V případě zrušení provozu železnice Aš – Hranice lze uvolněný koridor a stávající těleso dráhy částečně využít jako cyklostezku. Na některých autobusových linkách Aš – Trojmezí by pak bylo vhodné umožnit přepravu kol.

Obslužnost území by se měla zlepšit po otevření plánovaného dopravního terminálu Cheb.

Dopravní význam vzroste na železniční trase Hof – Aš – Cheb. Zde se předpokládá nové dopravní spojení, kde německá strana upřednostňuje jednohodinový takt spojů. Bude vhodné tuto trasu zahrnout do systému Egronet.

Cyklistická doprava

Plánovaný cílový stav sítě cyklistických komunikací je navržen v dokumentu „Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Karlovarském kraji“. Obecným cílem je zvýšit bezpečnost cyklistů oddělením páteřních cyklotras od silniční dopravy, zlepšit informační systém na trasách včetně odpočívadel a technické podpory, zabezpečit dostatek parkovacích míst na důležitých nástupních místech, včetně servisu kol.

Je důležité podporovat postupnou výstavbu cyklotrasy Eurovelo 13 – stezka železné opony. V průběhu analýzy byla identifikována potřeba propojení Aše s Chebem na cyklostezku Ohře.

Je potřeba podporovat projekty umožňující větší provázanost na cyklotrasy v SRN, např. propojení pro cyklisty Vernéřov – Bad Brambach – Plesná, Trojmezí – SRN, Újezd (nejzápadnější bod ČR) – SRN, Libá – SRN.

Jako doplňkovou trasu navrhujeme zokruhování trasy 36A podél hranic Ašského výběžku. Částečně budou využity stávající, nebo plánované úseky Eurovelo 13 a propojky Aš – cyklostezka Ohře, zčásti bude nutné vyznačit novou trasu. Značená trasa chybí zejména v úseku Doubrava – Studánka – Hranice. Jde využít propojení po německé straně přes Bad Elster.

2.2.3 Technická infrastruktura

Větrné elektrárny

Ašsko disponuje relativně malým technickým potenciálem pro výstavbu větrných elektráren.

Pro umístování vysokých větrných elektráren ZÚR KK vymezuje plochy vhodné pro umístění větrných elektráren. Na řešeném území Ašska se tyto plochy nevyskytují.

Zásobování vodou

V řešeném území horských oblastí je potřeba dořešit zásobování pitnou vodou. Veřejný vodovod nyní chybí v Podhradí.

Biomasa

Je potřeba zvážit možnost orientace zemědělství na biopaliva, téma prověření lokality pro vznik bioplynové elektrárny. Na Ašsku pociťují nedostatek zdrojů. K tomuto tématu má obec Házlov zpracovanou studii „Energetická soběstačnost“

Obdobné projekty se připravují například v oblasti Žluticka. Inspiraci ve využívání biokotlů lze také získat ze sousedního Německa.

O využívání biomasy uvažují v obci Krásná.

Fotovoltaika

Karlovarský kraj nemá zcela vhodné geografické podmínky. V horských oblastech je výstavba velkoplošných fotovoltaických elektráren nevhodná z důvodu dopadu na krajinný ráz a neměla by být proto povolována.

Z pohledu možného připojení do přenosové soustavy trpí Karlovarský kraj nedostatkem distribuční kapacity. Aktuální mapa možností připojování nových výroben elektrické energie je k nahlédnutí na webových stránkách firmy ČEZ distribuce a.s.

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.

2.2.4 Centra a areály sportu a rekreace

2.2.4.1 nástupní centra / infocentra

Aš - IC města Aše

Františkovy Lázně - FL Tours a městské infocentrum

2.2.4.2 ubytování, stravování a maloobchod

Ubytovací kapacity rekreačních objektů v Ašské oblasti

kód obce	obec	CELKEM komerč. zařízení	hotely	lázeňské domy	penzióny, apartmány, horské chaty	podnikové chaty, turist. ubytovny, ostatní	individ. rekreační chaty 1991	trvale neobyd. domy sloužící rekreaci 2001
			lůžka	lůžka	lůžka	lůžka	počet	počet
554499	Aš	210	135	0	60	15	74	34
554545	Hazlov	4	0	0	4	0	45	15
554553	Hranice	30	0	0	30	0	26	27
538795	Krásná	70	70	0	0	0	3	1
554618	Libá	46	0	0	0	46	3	4
538817	Podhradí	0	0	0	0	0	10	3
577979	Poustka	50	50	0	0	0	0	0
539074	Vojtanov	18	18	0	0	0	0	6
Ašsko celkem		428	273	0	94	61	161	90
skladba dle zařízení		100%	64%	0%	22%	14%	x	x
podíl na HO celkem		3%	3%	0%	2%	4%	7%	11%
<hr/>								
Horské obl. celkem		16 006	8 081	2 010	4 306	1 609	2 211	797
skladba dle zařízení		100%	50%	13%	27%	10%	x	x
Horské obl. bez M. Lázní		9 004	2 116	1 380	3 991	1 517	x	x
skladba dle zařízení		100%	24%	15%	44%	17%	x	x

Úvod a metodické poznámky ke zdrojům dat o ubytovacích zařízeních jsou uvedeny v analytické části studie. Ašská oblast hraje ve srovnání s Krušnohorskou oblastí okrajovou roli v pobytovém cestovním ruchu (Františkovy Lázně s cca 3 500 lůžky zde neuvažujeme). V ubytování zde hraje hlavní roli tranzit a také pohyb „pendlerů“ za prací a ostatních návštěvníků Německa. Poměrně významné jsou ale počty individuálních rekreačních chat (méně i chalup) v okrajových sídlech na svazích Smrčin.

Potenciál více profitovat na tranzitní poloze do Německa, na blízkosti lázní (vč. golfu a dalších služeb „wellness průmyslu“) a nástupní funkce do celého kraje (vč. atraktivního Chebu) je zatím využit v kapacitách ubytování jen v náznacích, např. v Krásné se nachází 4*hotel Větrov. Investice do autokempu na vrchu Háj v Aši se jeví poněkud nejistá, bude vyžadovat intenzivní propagaci, cílenou spíše než na Němce na Holanďany. Výhodou je, že využití plochy je flexibilní. Významným impulsem by zde byl rozvoj sjezdového lyžování. Veškeré investice do ubytování v Ašské oblasti jsou dosti nejisté a doporučujeme pečlivé feasibility studie.

Stravování pro veřejnost je celkově v oblasti na nízké úrovni. Kromě měst je zajištěno jen několika hotely a obecními hostinci.

Maloobchodní síť se po privatizaci zredukovala na torzo družstevního řetězce Konzumu COOP (nepřilíh úspěšně se pokoušejí prosadit několik standardizovaných formátů prodejen), ojedinelé jsou nezávislé prodejny, které jen zřídka jsou členy dobrovolných nákupních svazů. V menších lokalitách převzaly obchod potravin soukromé „večerky“, většinou asijské. Většina maloobchodního obrátu se v oblasti ale realizuje v Aši, v Chebu a část uniká také do Německa (podle vývoje cenových diferenciálů). Města obsadily silné řetězce s formátem malých supermarketů (do 2000 m² prodejní plochy a diskonty REWE-Penny Market aj. Oslovují i klientelu z Německa. Standardní hypermarkety (prodejní plochy 5 - 10 000 m²) a non -food prodejny jsou soustředěny v Chebu.

Stravování stejně jako maloobchod vyhodnocují potenciál trhu velmi přesně (chyb se spíše ještě dopouštějí nezkušení tuzemští investoři ve stravování a zejména v ubytování). V podstatě tyto živnosti není třeba regulovat, s výjimkou větších maloobchodních formátů. Ty je potřeba řešit v územních a regulačních plánech s ohledem na necitlivé zábory a demolice a vliv na dopravu, ale také na potlačení tradiční obchodní sítě v centrech měst. Dosavadní nízký nákupní potenciál v horských oblastech však nedává předpoklad pro další investice silných řetězců. Ojediněle by se mohl objevit diskontní supermarket (Penny, Lidl), větší dopad by mohlo mít agresivní Tesco s formátem Express, se kterým se snaží pronikat do center měst vč. malých.

Druhou výjimkou, kde je žádoucí regulace, jsou příhraniční fenomény typu tržišť, které by se měly koncentrovat do krytých hal (Vojtanov, Aš).

Nejsložitější je posuzování případných nových soukromých investic do ubytovacích kapacit. Obecně doporučujeme jít cestou zlepšování kvality před kvantitou. Normou by mělo být vyžadovat feasibility studie i na menší investice (na velké je vyžadují samy úvěrující banky), neboť neúspěšné projekty mohou mít negativní dopad na obec, nemluvě o vlivu na krajinu. Obecně nedoporučujeme výstavbu mimo zastavitelná území center osídlení. Specifickým zájmem na Ašsku by měla být záchrana cenných historických (vč. průmyslových) budov před zchátráním a demolicemi. Jejich regenerace je nákladná, ale dlouhodobě se vyplácí pro zachování autenticity prostředí a odlišení se od utilitárních objektů jak pro maloobchod, tak pro ubytování a další funkce.

2.2.4.3 kulturní, historické a urbanistické hodnoty

PAMÁTKY

Městská památková rezervace:

Františkovy Lázně (mimo řešené území)

Vesnická památková rezervace:

Nový Drahov

Nejvýznamnější památky:

Františkovy Lázně (mimo řešené území) – kostel Povýšení sv. Kříže (1819), Císařské lázně (1880)

Libá – zámek Liebenstein

Podhradí – trosky hradu Neuberg

Poustka – hrad Seeberg/Ostroh

v navazujícím vnitřním zájmovém území hrad Vildštejn (Skalná)

Stavby lidové architektury:

Krásná

Dolní Paseky

MUZEA

Městské muzeum Aš Městské muzeum Františkovy

Poustka - muzeum Hrad Seeberg

2.2.4.4 kryté bazény a vybraná koupaliště

krytý bazén Aš (25 m)

Aquaforum Františkovy Lázně (mimo řešené území)

údolní nádrž Skalka a rybník Amerika u Františkových Lázní (mimo řešené území)

2.2.4.5 lázeňství

V řešeném území horské oblasti Ašska lázně nejsou, bezprostředně ale sousedí Františkovy Lázně, které jsou zařazeny do tzv. lázeňského trojúhelníku.

Pro sledovanou oblast Ašského výběžku se logicky nabízí využít atraktivitu Františkových Lázní a dále rozvinout navazující nabídky pro cestovní ruch, a to poněkud jinak profilované proti např. Krušným horám. Celá Ašská oblast by měla posilovat image lázeňské oblasti (doporučujeme také spolupráci s blízkými Bad Elster a Bad Brambach v Sasku) a navázat na ni rozvojem wellness služeb. Jako hlavní cílová skupina se nabízejí senioři z regionů Německa a Česka.

USHO doporučuje využít zdroje minerálních vod v Doubravě pro potřeby lázeňství.

2.2.4.6 golfová hřiště

V Karlovarském kraji je již poměrně vysoká koncentrace hřišť, která se opírá o lázeňskou tradici. 18-jamkové hřiště u Františkových Lázní (Golf Resort Franzensbad, k.s.) funguje na katastru Hazlova od roku 2002 a údajně patří k nejhezčím v ČR.

V Ašském výběžku a blízkém okolí vytipovali developpeři nabídku pro investory do minimálně dalších 4 hřišť. Kalkulují s dalším rozvojem golfu v ČR (celkově již 80 hřišť, svaz golfistů s asi 50 tis. registrovaných členů je 4. nejpočetnějším).

Obecně jsou golfová hřiště méně invazivní investicí do krajiny (v případě zanedbaných nebo zdevastovaných ploch mají efekt kultivující) a v případě neúspěchu jsou reverzibilní. Častý problém se zdroji závlahové vody zde nemusí být akutní.

Další golfová hřiště, která by oslovila širší klientelu, by byla v zásadě pozitivní pro posílení návštěvnosti oblastí. Šlo by výlučně o podnikatelské riziko investorů. Doporučujeme orientaci bavorskou a saskou, resp. na českou středně příjmovou klientelu (pro niž jsou tradiční „lázeňská“ hřiště nedostupná). Doporučujeme porovnávat zkušenosti se srovnatelnými lokalitami v ČR, s ohledem na příhraniční polohu např. u centra Kramolín na Lipně na Šumavě.

2.2.4.7 ostatní sportovní areály

Aš – sportovní areál Háje (in-line dráha, lezecká dráha, polyfunkční hřiště, tenis, aj.)
Krásná – sport. areál s fotbal. hřištěm, jezdecká stáj s hipostezkami, in-line dráha

Doporučujeme lokalizaci a výstavbu nových sportovních areálů a rozvoj sportovních areálů stávajících. Ve srovnání s ostatním územím v rámci české a německé krajiny je zastoupení sportovních areálů v oblasti Krušných hor významně nižší. Areály by se měli realizovat a rozšiřovat na základě podrobnějších studií.

2.2.4.8 naučné stezky (výběr)

Na cestě k trojstátí

Okolí hradu Seeberg

Doporučujeme významné doplnění novými naučnými stezkami, které zpřístupní krajinu návštěvníkům. Naučné stezky jsou vhodným fenoménem zpřístupňování krajiny, jsou obvykle finančně nenáročné se značným efektem poznání, nezasahují výrazně do krajiny, Nové naučné stezky by měli iniciovat nové lokální studie, k jejichž podnětu může docházet formou pobídky municipality, případně spolky, nebo občanskými sdruženími.

2.2.4.9 rozhledny a vyhlídkové body

Rozhledna Háj (Aš)
Salingburg (Františkovy Lázně) - mimo řešené území

2.2.4.10 Areály sjezdového lyžování

Připravuje se další rozvoj areálu **Aš Háj**– sjezdovkou a lanovkou na severním svahu vrchu Háj. Tato sjezdovka bude mít lepší parametry (délku, převýšení) a orientaci ke světovým stranám. Je již stabilizována v územním plánu Aše.

2.2.4.11 Běžecké areály a trasy

- Lyžařské středisko Aš

Od roku 2004 je upravována síť běžeckých stop

- Kolem vrcholu Háj 4km
- Vrch Háj – směr Podhradí a lesní spojkou zpět 6km
- Okruhy za hřbitovem 2km
- Žst. Aš město – Štítary – Loupežník – Studánka – Trojmezí – Studánka – Podhradí – Vrch Háj
- Výhledy – Doubrava – Paseky

Trasy jsou upravovány při příhodných sněhových a klimatických podmínkách. Je zde možnost využít 1088 m dlouhý, osvětlený okruh.

Nástupní místa na běžecké trasy jsou Vrch Háj, Dolní Paseky, Nebesa, Výhledy

Obec Krásná má k dispozici rovněž zařízení na úpravu běžeckých tras. Je zde realizována 400 metrová in-line dráha, kde rovněž budou běžecké stopy pro zájemce v případě dobrých sněhových podmínek k dispozici. Výhledově se budou upravovat běžecké trasy v přírodním parku smrčiny západně o Krásné.

USHO doporučuje pravidelné udržování běžeckých stop.

2.2.5 Specifické hodnoty území

2.2.5.1 specifické hodnoty přírody a krajiny

Fenomén podzemních vod, pramenů a vřidel je klíčový pro celý Karlovarský kraj a je dosud spojován hlavně s lázeňstvím. Má ale další rezervy pro využití v cestovním ruchu i v horských oblastech, a to i na Ašsku. Doporučujeme je spojit s geologicko-geomorfologickými pozoruhodnostmi a akcentovat postvulkanické jevy. Rozhodně je vhodné dále propagovat pramen Bílého Halštrova u Skalky, dále např. zaniklé rybníky a vodní díla v rámci zaniklých německých sídel jako součástí tzv. „paměti míst“. Prameny je vhodné třeba jen označením, nenáročnou úpravou či drobnou architekturou zapojovat do existujících sídel a krajiny, jako např. v Podhradí.

2.2.5.2 zaniklé obce

Fenomén zaniklých obcí je dnes již většinou přijímán jako součást historie a kulturního dědictví ČR. Rozvoj tzv. nostalgické turistiky zahrnuje nejen běžné návštěvníky regionu, ale i rodáky ze zaniklých sídel a jejich potomky (novorozencům v době odsunu po 2. sv. válce je dnes 65 let, tzn. rychle vymírají).

Fenomén může tedy mít i komerční aspekt. Zaniklá sídla a objekty je možno zařadit do ucelené nabídky poznávacích tras po ostatních hodnotách krajiny a dědictví minulých generací.

Z nemovitých památek sem patří zejména církevní objekty, hřbitovy, technické památky a pozůstatky hornické činnosti, ale také pietní místa na různé události, rodiště osobností atd.

Forem, jak upozornit na zaniklá sídla, může být mnoho – od prosté tabulky až po výkladové panely, pomníky, zajištění zbytků objektů a obnovu hřbitovů, pamětní síně a muzea nebo také živé akce, jako setkání pamětníků. Všechny tyto formy jsou již na území ČR vyzkoušeny a realizovány.

Podmínky využití fenoménu zaniklých obcí pro podporu cestovního ruchu jsou na Ašsku omezenější z důvodu menší rozlohy výběžku, výhodou je ale sousedství s Bavorskem, kde je toto téma živější.

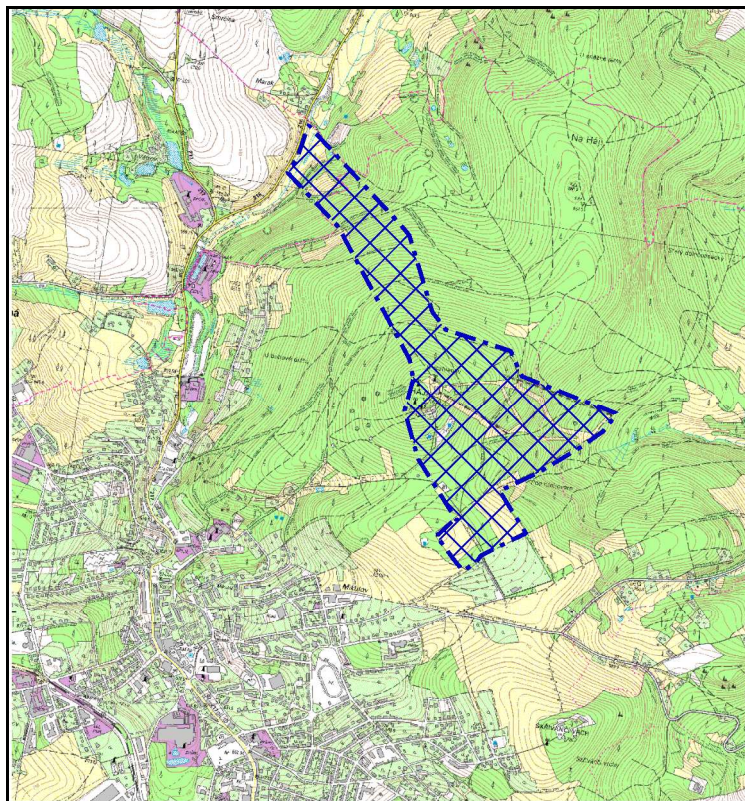
Nabízí se minimálně forma informačních letáků v infocentrech nebo panelů a zastávek v rámci existujících turistických tras podél hranice s Bavorskem.

Pohled na zaniklé obce není jednoznačný. Jsou obce, které jsou v zajímavější poloze, například blíže potřebné infrastruktury, u krajinně kvalitnějších celků, respektive naopak. Otázka zaniklých obcí je řešena různě, někde je vhodné obec doosídlit, jinde je vhodné nechat ji svému osudu, někdy třeba jen upozornit odhalením torz staveb na původní charakter. Účinným nástrojem pro individuální návrhy - jak se zaniklými obcemi hospodařit do budoucna je určité územně plánovací dokumentace na úrovni územních plánů, případně podrobnější.

Vzhledem k tomu, že se dnes jedná o velmi citlivé téma USHO doporučuje řešit, každou zaniklou obec individuálně v podrobnosti, která je potřeba pro danou obec, separátně.

2.2.6 Námět na vymezení plochy rekreace nadmístního významu na vrchu Háje

Tato studie doporučuje, aby ke čtyřem dosavadním plochám nadmístního významu pro sport a rekreaci, vymezeným v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje (ZÚR), tj. Klínovec – Boží Dar, Plešivec, Nové Hamry a Bublava, byla v rámci aktualizace ZÚR přiřazena další plocha tohoto významu a charakteru s označením **Aš – Háje**, vymezená po obvodu tohoto areálu a zahrnující jeho rozvojové partie, zejména pro novou lanovku a sjezdovku severně od vrcholu Háje. Důvodem je skutečnost, že již nyní se areál dostává z původního „městského“ významu svou atraktivitou a spádovostí do významu nadmístního, zahrnujícího návštěvníky z Chebska, ale i okolních saských a bavorských sídel. Realizace severní lanovky a sjezdovky, která svými parametry předčí současné svahy s lyžařskými vleky (orientované východně), bude přínosem právě pro vazby ze sousedních německých příhraničních oblastí a vytvoří potenciál (díky lanovce, na rozdíl od stávajících vleků) celoročního využívání. Tím by měla být výrazně posílena vazba Aše k blízkým významným lázním na území Saska, tj. Bad Elster a Bad Brambach, kterou tato studie vyjadřuje návrhem společné rozvojové oblasti. Vedle severní lanovky je potřeba areál doplnit odpovídající vybaveností pro ubytování a stravování. Současná plocha autocampu je z hlediska využití problematická.



námět na vymezení plochy rekreace nadmístního významu na vrchu Háj

Takto vymezená plocha má výměru 79,7 ha.

2.3 Vyhodnocení podnětů a záměrů v území

2.3.1 Kooperační vazby - shrnutí

Vnitřní (vnitrostátní) kooperační vazby směřují na blízké souměstí Cheb / Františkovy Lázně. Vzhledem k rozvoji přeshraničních vazeb Aše a možného využití polohového potenciálu Aše pro ekonomické aktivity lze předpokládat i jejich posilování.

Vnější (přeshraniční) kooperační vazby mohou být významně ovlivněny realizací přímého propojení Aš – Rehau, které mimo zlepšení vazeb na Hof umožní časově výhodnější (i když o něco delší) spojení Aše i ve směru na saské centrum Plauen. Významná může být kooperace se saskými lázněmi v případě rozvoje lázeňství a cestovního ruchu na Ašsku. Ašsko má mimořádnou geografickou (dopravní) polohu a zejména město Aš má významný rozvojový potenciál i mimo oblast cestovního ruchu. Ekonomické a dopravní vazby jsou spíše na západně ležící Bavorsko než na severně ležící Sasko.

rozvojové oblasti a skupiny středisek cestovního ruchu:

Rozvojové oblasti cestovního ruchu - NÁZEV		VÝZNAM	
Kooperující střediska		Kooperující centra osídlení	
v řešeném území HO	v zájmovém území HO	v řešeném území HO	v zájmovém území HO

6) AŠ - HÁJ		REGIONÁLNÍ	
Aš	Bad Elster Bad Brambach		Adorf Františkovy Lázně Cheb

rozvojové osy:

- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
14. Hof – Rehau – Aš – Cheb – M.Lázně – Planá – Bor (osa nadregionálního významu, navazuje na nadnárodní osu Praha – Plzeň – Amberg – Nürnberg)
15. Františkovy Lázně – Skalná – Luby (- Markneukirchen) – osa regionálního významu
16. Selb – Aš– Bad Elster – osa regionálního významu

2.3.2 Hlavní problémy

- Útlum tradičních průmyslových podniků, výskyt „brownfieldů“ a narušené urbanistické struktury.

2.3.3 Některé příklady odpovídající celkové koncepci USHO

- Významný polohový potenciál, možnost kooperace se zahraničními centry, možnost rozvoje sportu a rekreace, kongresové turistiky apod. jako náhrada tradičních průmyslových aktivit.
- Další rozvoj areálu na vrchu Háj – doplnění ubytovacích kapacit a stravování, nová lanovka a sjezdovka na severním svahu.
- Rekonstrukce zámeckého parku v Podhradí.
- Využití léčivého pramene v obci Doubrava.
- Projekty cyklostezek ve směru Bad Elster – Doubrava – Aš – Libá – Fr. Lázně – Cheb (cyklostezka Ohře).
- Větší provázanost na cyklotrasy v SRN, např. propojení Verněřov – Bad Brambach – Plesná, Trojmezí – SRN, Újezd (nejzápadnější bod ČR) – SRN, Libá – SRN.
- Zlepšení silniční infrastruktury zejména v:

- Dokončit obchvat Aše (II. etapa) v nové trase a dále stavební úpravou (rozšířením) stávající silnice II/217. Stávající územně plánovací dokumentace vedení trasy II. etapy vede v blízkosti obytné zástavby a rozděluje zastavěné území obce Krásná. Město Aš zadá novou vyhledávací technickou studii, která by vyhodnotila nejvhodnější variantu vedení trasy a která by následně mohla být v definitivní podobě stabilizována v ZÚR. Vzhledem k malé četnosti spojů a vytiženosti železniční tratě Aš – Hranice je třeba zvážit další provoz na této trati. V případě zrušení železnice lze stávající koridor využít pro plánovaný obchvat Aše a částečně jako cyklostezku.
- V souvislosti s II. etapou obchvatu Aše prověřit možnosti napojení na německou stranu na silnici B15 směr dálnice A93 u Rehau.
- Výstavba mimoúrovňového železničního přejezdu na I/64 včetně úpravy křižovatky I/21 s I/64 u Františkových Lázní.

2.3.4 Shrnutí

základní charakteristiky:

- relativní populační a ekonomická stabilita díky německým investicím do průmyslu
- blízkost rozvíjejícího se regionálního centra Chebu a stabilizovaných Fr. Lázní
- transformace od průmyslu k terciéru (službám);
- atraktivní „městský“ sportovní a rekreační areál na vrchu Háj.

základní potenciály rozvoje:

- polohový potenciál mezi Saskem a Bavorskem s předpoklady hospodářského rozvoje podmíněnými mimo jiné dopravní infrastrukturou (spojení Aš – Rehau);
- rozvoj cestovního ruchu, péče o seniory, udržení a rozvoj kapacit ve zdravotnictví a školství;
- spolupráce se saskými lázněmi Bad Elster a Bad Brambach;
- další rozvoj vrchu Háj – ubytovací a stravovací kapacity, severní sjezdovka, posílení na regionální význam s přesahem do SRN;
- využití přírodních a kulturních památek a léčivých pramenů.

základní podněty z oblasti Ašsko:

- Je potřeba prověřit a navrhnout, jak zefektivnit napojení Ašska na Karlovarský kraj. (Současné napojení po silnici a železnici, je potřeba doplnit, železnice o elektrifikaci, silnici zkapacitnit na rychlostní, nebo alespoň zrekonstruovat a v místech stoupání vytvořit stoupací pruhy).
- Je prioritní silniční napojení na dálniční síť Německa i pro transnitní dopravu – z čehož vyplyne nutné zkapacitnění komunikace Aš – Cheb.
- Aš cítí potřebu průmyslu v regionu, pouze cestovní ruch není samospasitelný. Nejlépe rozvoj v místě současného hospodářského parku, připouští se i jinde.
- Na Ašsku je hodně levné pracovní síly, z čehož plyne ukazatel nižší vzdělanosti, je potřeba věnovat důraz na vzdělání, zejména středoškolské a kvalifikované učební obory. Důraz na vymezení se Ašska v nějakém oboru, dříve textilní průmysl, dnes neexistuje, nebo důraz na univerzální vzdělání – gymnasium.
- Cestovní ruch by se měl rozvíjet spíše k seniorům a matkám s dětmi.
- Důraz na velmi čisté ovzduší, klidnou a přírodní krajinu, malá síť turisticky atraktivních památek.

- Ašsko může existovat jako centrum pro výlety do okolních lázní za wellness programy. (Bad Elster, Bad Brambach, Františkoví Lázně)
- V Aši je poměrně hustá síť restauračních zařízení, bohužel jsou všechny podobné kvality, chybí zde diferenciací nabídky služeb.
- V regionu plní infocentrum pouze pasivní úlohu předávání informací, je potřeba agilnější přístup k oslovení zákazníka, řeší se možnost nové pracovní pozice pro destinační management Ašska.
- V rámci zdravotnictví Ašsko spadá pod nemocnici v Chebu, dostupnost z některých odlehlejších částí je velmi problematická, Ašsku by pomohla orientace na přeshraniční zdravotnickou pomoc ze Selbu.
- V Aši není zpracován strategický plán rozvoje, pro oblast Ašsko právě vzniká. Aš čeká na výsledek USHO a strategického plánu Ašska, aby mohla svým strategickým dokumentem na tyto reagovat.
- Ašsko není dostatečně napojeno na cyklostezky Karlovarského kraje, daleko lepší propojení je na cyklostezky v sousedním Německu. Jako prioritní je iniciace vytvoření Ašského okruhu cyklostezky, podél hranic, navazující na cyklostezku Poohří a cyklostezku č. 36.
- Hranice mají problém s kvalifikovanou pracovní silou. Situaci by ulehčili startovní byty.
- Bylo by dobré prověřit železniční napojení Aš – Hranice. Současný stav jednoho spojení denně není ideální.
- V oblasti Ašska není kladen důraz na doosídlení krajiny do podoby předválečného stavu, výjimku tvoří část Libska, které leží blíže Chebu. Na Ašsku jsou zpracované dokumentace, které předpokládají spíše zástavbu intravilánu obcí. Při rozvolněné zástavbě mají obce problém s údržbou území (sníh, odpady apod.). Je možné dílčí doosídlení, ale pouze v plné režii investora.
- Obec Krásná se nechce již více rozrůstat, je zde spíše snaha o lepší propojení s Aší – vznik aglomerace.
- Krásná preferuje dokončení obchvatu obce podle varianty, která je zpracovaná v platném územním plánu.
- Rozvoji některých částí území, zejména v Krásné, brání církevní restituce.
- Další možný rozvoj oblasti Ašska je v dobudování sítě běžeckých tratí a hipostezek.
- Vzhledem ke špatné možnosti ubytování a charakteru krajiny, se jeví jako vhodnější krátkodobá turistika, jednodenní pobyty.
- Je potřeba iniciovat vznik nových turistických atraktivit v regionu. (bobová dráha, apod.).
- Možnost orientace zemědělství na biopaliva, téma prověření lokality pro vznik bioplynové elektrárny, otázka soběstačnosti si s jednotlivými energiemi a surovinami v regionu.

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

3.1 Interakce dokumentu s vybranými navazujícími strategickými dokumentacemi

3.1.1 Strategie rozvoje Ašska

V současnosti se zpracovává Strategie rozvoje Ašska, která řeší katastry obcí Hranice, Krásná, Podhradí a Hazlov, spolu s navazujícím územím Fichtelgebirge. Město Aš, předpokládá zadání strategické dokumentace nejdříve v roce 2013.

Aš - město má rozsáhlé proluky v zastavěném území i přestavbové plochy. Perspektivu má sportovně rekreační areál Háje. Problematické je navrhované vedení severní části obvodu města (viz dále), které negativně ovlivňuje i sousední obec Krásná, která je s městem v podstatě spojena.

Hazlov - poměrně rozsáhlá rozvojová plocha jihozápadně hlavní silnice (I/64) bude znamenat budoucí zmožení konfliktů (hlukové zatížení, přechody přes silnici).

Hranice - rozsáhlý obvod realizován.

Libá - rozvoj bydlení na obvodě Přírodního parku Smrčiny.

V tomto dokumentu se jedná spíše o analýzu území, která byla převzata a doplněna v části Územní studie horských oblastí analýza. Syntéza a implementace ve strategii rozvoje Ašska obsažena není. Zvýše uvedených důvodů nedochází k podstatné interakci mezi dokumentacemi.

3.1.2 Komentář k vybraným územním plánům

Aš - město má rozsáhlé proluky v zastavěném území i přestavbové plochy. Perspektivu má sportovně rekreační areál Háje. Problematické je navrhované vedení severní části obvodu města (viz dále), které negativně ovlivňuje i sousední obec Krásná, která je s městem v podstatě spojena.

USHO doporučuje revidovat územní plány obcí dle navržených jednotlivých opatření navržených ve studii v další aktualizaci územních plánů obcí.

3.2 Infrastruktura

Na dopravní tepnu, rychlostní komunikaci R6, je Ašský výběžek napojen radiálou ve směru sever – jih. Tuto radiálu postupně tvoří silnice:

- I/21 v úseku Cheb – obvod Františkových Lázní – Vojtanov – hranice SRN
- I/64 v úseku Františkovy Lázně – obvod Aše – hranice SRN
- II/217 v úseku Aš – Hranice – hranice SRN.

Komunikace I/21 a I/64 v tomto koridoru jsou součástí nadřazené silniční sítě. V koncepci se počítá s propojením I/64 novou komunikací na Rehau částečně ve stopě plánovaného obvodu 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 - SRN.

Ze získaných podkladů a průzkumů jsou zde vytipovány tyto investiční akce:

Projekty s krátkodobou (nejvyšší) prioritou:

- Odstranění bodových závad na silnici I/64
 - rekonstrukce I/64 Antonínova Výšina – Házlov (K55 dle ŘSD)
 - Řešení úrovnového železničního přejezdu a křižovatky I/64 a I/21 u Františkových Lázní mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Horní Lomany s mimoúrovňovým křížením železnice. Tento záměr je obdobný záměru ZÚR D.09 s tím rozdílem, že se v této etapě nepokračuje směrem k Chebu novým obchvatem Františkových Lázní.
- I/64 (E49) Aš-Krásná-Rehau
Nové silniční propojení Aš – Rehau částečně v koridoru trasy plánovaného silničního obchvatu Aše.
- nový silniční přechod Aš – Rehau bez omezení tonáže.
- omezení průjezdu vozidel (max. 10t) na stávající silnici II/217 Aš – Hranice – SRN.

Projekty se střednědobou prioritou

- Homogenizace trasy II/213 od I/21 (MÚK Horní Lomany u Františkových Lázní) po Luby
 - D15 – přeložka II/213 u Křižovatky
 - JV obchvat Starého Rybníka jako II/213, homogenizace trasy Horní Lomany – Luby

V rámci této studie navrhujeme přeřazení následujících komunikací z II na III. třídy z důvodu malého dopravního vytížení a stavebního stavu, který většinou neodpovídá kategorii silnice II. třídy.

- silnice II/213 v úseku Libá – Starý Rybník

3.2.1 Zhodnocení záměru silničního spojení Aš – Rehau, důsledky jeho realizace nebo nerealizace na zatížení a kategorizaci okolní silniční sítě včetně hraničních přechodů

Zpracovatelé této studie již v rámci analytické fáze ve spolupráci s představiteli města Aše upozornili na možný pozitivní potenciál eventuelního nového silničního spojení mezi městy Aš a Rehau (Bavorsko) jako nové trasy pro silnici I/64, která dnes vede z Aše na hraniční přechod do Selbu. Toto spojení je na bavorské straně z větší části již realizováno, chybí pouze úprava mimoúrovňové křižovatky Rehau – Süd na dálnici A93 a krátké propojení ke státní hranici. Na české straně je nutné realizovat úsek při západním okraji zástavby Aše (částečně v trase plánované přeložky silnice II/217) a úsek podél státní hranice na území obce Krásná.

Přínos navrhovaného propojení spočívá ve vytvoření časově i délkově výhodného spojení oblasti Chebska se strategicky významným uzlem dálničních křižovatek u města Hof (křížení dálnic A93, A72 a A9). Tímto se oblast Ašska dostane do ještě výhodnější pozice z hlediska mezinárodních vazeb, což pravděpodobně přinese významný ekonomický efekt. Současně bude tato stavba vhodnou reakcí na rostoucí dopravní zatížení oblasti Ašska. V souvislosti s ní se navrhuje homogenizace a odstranění dopravních závad na celém českém úseku silnic I/21 a I/64 od rychlostní silnice R6 u Chebu, zejména závady úrovnové křižovatky a úrovnového železničního přejezdu v prostoru Horní Lomany (křižovatka I/21 a I/64, dvoukolejná elektrifikovaná železnice č. 147 Cheb – Vojtanov - Plauen).

Námět nového silničního spojení v kategorii silnice I. třídy (I/64) Aš – Rehau vhodně zapadá do připravované změny ve vedení evropského tahu **E49**. Tato změna, připravovaná nezávisle na uvedeném námětu, spočívá za prvé v převedení E49 v úseku Plzeň – Cheb z trasy po I/20 a R6 přes Toužim a Karlovy Vary do rychlejší a vybavenější trasy po D5 a I/21 přes Exit 128 na D5 (Nová Hospoda) a Mariánské Lázně. Tímto se mimo jiné snižuje potřeba přeložky silnice I/20 mezi Toužimí a Žalmanovem (I/6), na což naše studie reaguje námětem na přeřazení této přeložky v rámci ZÚR do kategorie územních rezerv. Za druhé bude tah E49 mezi Chebem a městem Schleiz v Durynsku (napojení na dálnici A9 směr Leipzig) převeden z trasy Vojtanov – Adorf – Oelsnitz – Plauen na trasu lépe využívající německých dálnic, tj. Aš – Selb – Hof. I z tohoto důvodu lze tedy předpokládat zvýšení významu a dopravního zatížení osy Cheb – Aš – Hof, které vhodně podpoří navrhované spojení Aš – Rehau (A93) náhradou za komplikovanější stávající propojení Aš – Selb (A93).

Kromě již uvedených dopravních a ekonomických přínosů má uvedený námět další zajímavé přínosy jak pro českou, tak německou stranu. Vyplývají z přerozdělení dopravního zatížení a snížení negativních vlivů intenzivní dopravy v krajině a osídlení, jak je patrné z příslušných grafických schémat. Pro českou (i saskou) stranu je přínosem snížení významu propojení Aš – Hranice – Ebmath – Oelsnitz, umožňující omezení tonáže na max. 10t. Důsledkem na české straně je z důvodu nepotřebnosti možnost opuštění jakékoli varianty přeložky silnice II/217 v prostoru Aše a Krásné. Naše studie zde proto navrhuje v rámci aktualizace ZÚR přeřazení této přeložky do kategorie územních rezerv, eventuálně přeřazení koridoru této rezervy do trasy podél stávající železnice, náhradou za trasu přes obec Krásná, která je nevýhodná z hlediska trasování s velkým převýšením, vlivů na stávající obytnou zástavbu a zaboru ploch s vhodnějším využitím pro rozvoj bydlení. Z tohoto pohledu se bohužel jeví jako zcela nekonceptní a zbytečná nedávná realizace silničního obchvatu města Hranice jako přeložky silnice II/217. Dále zcela jistě dojde (a již dochází) ke snížení významu a zatížení silnice I/21 s hraničním přechodem Vojtanov.

Pro německou (saskou i bavorskou) stranu jsou pozitivní důsledky obdobné. Snížení dopravního významu osy (B92) Vojtanov - Bad Brambach – Adorf – Oelsnitz – Plauen pro tranzitní dopravu sníží dopravní zatížení na průjezdech městy Adorf, Oelsnitz a Plauen. Rovněž trasa silnice S308 v pokračování české II/217 od Hranic (Ebmath – Oelsnitz) není vhodná pro intenzivnější a nadmístní dopravu. Na bavorské straně lze kromě snížení intenzit na spojení Aš – Selb předpokládat významný přínos ve snížení zátěže na silnici B303 Schirnding (Pomezí n. Ohří) – Marktredwitz – Bayreuth (s pokračováním na dálnici A70 západním směrem na Bamberg a Würzburg). Úsek Marktredwitz – Bayreuth vede v krajinářsky a přírodně exponovaném území pohoří Fichtelgebirge a převedení části dopravního zatížení do jiné stopy by zcela jistě bylo přínosem, též z důvodu opuštění dříve uvažované přeložky vedené severně od pohoří Fichtelgebirge. V souvislosti s navrženým řešením se nabízejí a byly diskutovány možnosti posílení významu osy silnice B289 (na bavorské straně) Rehau – Schwarzenbach a.d. Saale – Münchberg, která by však v tom případě měla mít kvalitnější napojení na dálnici A9 u Münchbergu novou mimoúrovňovou křižovatkou. Výstavba této křižovatky je reálná.

Za podpory pořizovatele této územní studie, tj. Krajského úřadu Karlovarského kraje, se dne 30.1.2012 uskutečnilo pracovní koordinační jednání k této otázce na městském úřadu v Aši (viz záznam z tohoto jednání v dokladové části studie) a z obou stran byl vyjádřen zájem na

pokračování územní a technické přípravy dle tohoto námětu, který má nadregionální charakter a význam.

3.2.2 Zhodnocení variant SZ silničního obchvatu Aše a Krásné

Jak již bylo zdůvodněno v předchozí subkapitole, varianty SZ silničního obchvatu Aše a Krásné (přeložka silnice II/217) lze za předpokladu přijetí koncepce a zahájení přípravy realizace nového propojení Aš – Rehau v kategorii silnic I. třídy zcela opustit, resp. přeřadit do zcela výhledové a „nezávazné“ kategorie **územních rezerv**.

Pokud by z nějakých dosud neznámých důvodů k přijetí koncepce „Aš – Rehau“ nedošlo, stala by se otázka přeložky silnice II/217 v prostoru Aše a Krásné aktuální. V tom případě tato územní studie předkládá následující závěry a doporučení:

- stávající koridor přeložky silnice II/217 sledovaný v ZÚR i v územních plánech na úrovni obcí (Aš, Krásná) je nevhodný, zejména v úseku kolem obce Krásná, kde překonává značný výškový rozdíl v trase vedené v blízkosti obytné zástavby (zvýšená hluková zátěž) a zabírá plochy, které by bylo vhodné využít ke zcela jiným účelům (rozvoj obytné a smíšené zástavby, která by zde vhodně spojila zastavěná území města Aš a obce Krásná);
- výhodnější alternativou pro vedení přeložky silnice II/217 je koridor stávající „slepé“ železniční tratě č. 148 Aš – Hranice, a to jak v případě, že trať bude jako nepotřebná a neefektivní zrušena a bude moci být využito i jejího tělesa, tak v případě, že by silniční přeložka byla vedena podél existující a provozované tratě; výhodou je zejména vedení ve stabilní niveletě a mimo kolizi s plochami stávající nebo potenciální obytné zástavby.

3.2.3 Zhodnocení významu a možností zlepšení silničního propojení Aš – Bad Brambach – Plesná – Luby

Silniční spojení **Aš – Horní Paseky - Bad Brambach – Plesná**, navrhované v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje v parametrech silnice II. třídy (II/216) s náročnými úpravami a úseky nových komunikací není touto studií doporučeno jako prioritní, naopak by mělo být z návrhových prvků vypuštěno a dále sledováno maximálně jako územní rezerva. Důvodem je malá dopravní významnost tohoto spojení a značná investiční náročnost, neboť by se muselo jednat o komunikaci prakticky v celém průběhu v nové stopě jak na území ČR, tak v úseku procházejícím výběžkem Saska (průjezd tranzitní dopravy lázněmi Bad Brambach je zcela vyloučen). Z hlediska zájmů saské strany není důvod toto spojení jakýmkoli způsobem podporovat.

3.2.4 Systémy turistických a rekreačních tras (cyklo a pěší turistika, běžecké lyžování, nástupní a odpočinkové body, zajímavosti na trasách)

- Cyklodoprava – hlavním cílem by měla být větší provázanost na cyklotrasy v SRN, zvýšit bezpečnost cyklistů oddělením páteřních cyklotras od silniční dopravy resp. výstavba cyklostezek, kvalitní informační systém na trasách včetně technické podpory. V tomto smyslu jsou zde vytipovány tyto akce.
 - EuroVelo 13 - Cyklotrasa Železná opona ICT (Iron Curtain Trail)
 - Další přeshraniční cyklistické stezky
 - podél toku Bílého Halštrovu z obce Doubrava u Aše, přes česko-německou státní hranici až do města Oelsnitz ve Vogtlandu
 - výstavba cyklostezky z bavorského Wunsiedelu do Aše, do Saska

- možnosti vedení chybějící cyklotrasy z Aše do Chebu
V průběhu analýzy byla identifikována potřeba propojení Aše s Chebem cyklotrasou. V tomto území je plánovaná a z části je provozovaná trasa Eurovelo 13 resp. cyklotrasa železná opona ICT, která je ovšem svou náročností určena spíše pro zdatnější cyklisty. Z tohoto důvodu je zde potřeba územně stabilizovat, vyprojektovat a vybudovat cyklotrasu méně náročnou a bezpečnou, která vy propojila Ašský výběžek s cyklostezkou Ohře. V součinnosti se zastupiteli dotčených obcí byla vybrána zajímavá místa, kterými by bylo vhodné tuto cyklotrasu vést. Jsou to: Aš, Mokřiny, Nebesa, Výhledy, golfový areál u Hazlova, Hazlov, Ostroh, Krapice, rybník Amerika, Františkovy Lázně, Komorní Hůrka, Cheb.
- Jedním z návrhů ÚSHO je cyklostezka podél hranic v ašském výběžku.

- Běžecké lyžování:
 - Běžecké lyžování je navázáno zejména na vrchol Háje, kde je též upravovaný a osvětlený okruh.
 - Obec Krásná realizovala 400m in-line dráhu, na které je v zimní sezóně upravována běžecká stopa. Další běžecké stopy jsou plánovány v okolí obce.
- Pěší turistika:
 - Síť značených pěších tras dle Klubu českých turistů je někdy totožná s trasou cyklotras a bývá často vedena v koridorech silnic III. tříd. S ohledem na bezpečnost provozu je potřeba v nebezpečných úsecích ochránit pěší a vymezit je mimo dopravní prostor komunikace nebo cyklostezky výstavbou nového chodníku nebo případně lávky přes vodoteč.
 - Značené trasy mají různé stupně obtížnosti. Trasy jsou převážně směřovány přibližně ve směru sever – jih. Navrhujeme vyznačit propojení pěších tras Výhledy – Bärensdorf a Krásná – Mlýnský vrch.
 - Jedním z nedostatků je malé množství vhodných vyznačených tras pro vozíčkáře. Pro lidi odkázané na vozík jsou tyto trasy zárukou, že projedou bez problému celou stezku a že je v půli výletu nepřekvapí nečekaná nástraha.
- Zajímavosti na trasách:
 - Pramen Bílého Halštrova, Goethova skalka, Přírodní park Smrčiny, Doubrava - minerální prameny, národní přírodní památka Lužní potok a Bystřina, Ašská rozhledna – vrch Háje, Podhradí (kostel a okolí) – blíže viz Příloha č. 1 tohoto sešitu, Libá, Ostroh – Seeberg, Hraniční kámen Trojmezí, Házlov
 - Zpřístupněné památky jsou:
Bismarckova rozhledna na vrchu Háje, Ostroh – Seeberg
 - Ohrožené a nevyužívané památkově hodnotné objekty:
Ruina zámku v Podhradí, kaple v Doubravě, hrad a kostel v obci Libá, ruina zámku a kaple v Házlově, kostel v obci Ostroh, roubené domy a kostely v Hranicích

ÚSHO doporučuje výše uvedené aktivity zohlednit při rozvoji cestovního ruchu v rámci horských oblastí.

3.3 Krajina

3.3.1 Specifické aspekty ochrany přírody a krajiny v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu

Ašsko má pahorkatinný až vrchovinný ráz s výrazným zastoupením lesů. Nejhodnotnější přírodní lokality jsou soustředěny při státní hranici na severu a severozápadě. Jedná se o výskyt perlorodky říční na vodním toku Bystřina a Lužní potok. Návštěvu těchto lokalit je vhodnější spíše omezovat. Zatím se nepředpokládá, že v těchto okrajových partiích Ašska by docházelo k rozvoji rekreace a cestovního ruchu na úkor populace perlorodky. Ani cyklistické trasy, které se v této části Ašska nacházejí, nejsou v kontaktu s výše uvedenými vodními toky. Pro populaci perlorodky je tento stav optimální.

Geologické přírodní památky (Goethova skalka, Verněřovské doly, U cihelny) mají lokální význam a nejsou na Ašsku příliš vyhledávaným cílem v rámci cestovního ruchu. Tyto přírodní památky by si zasloužily větší zviditelnění (propagační materiály v informačních centrech, informační tabule v terénu aj.).

Problémem, podobně jako v Krušných horách, je využívání cyklistických tras v lesních komplexech. I tady lesní těžba může omezovat pohyb cyklistů na cyklostezkách v lese. Jediným řešením je včasné jednání před plánovanou těžbou mezi správcem lesa a subjekty zajišťujícími rekreaci v krajině, z kterého by mohly vyplynout dohody s kompromisními řešeními.

Vhodnou vybaveností (informační tabule, možnost posezení) je navrženo zviditelnit přírodní památky.

- PP Goethova skalka
- PP Verněřovské doly
- PP U cihelny