



B. SWOT ANALÝZA

1. GEOGRAFICKÁ POLOHA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - výhodná geografická poloha ve střední Evropě - kontaktní poloha Krkonoš na státní hranici s Polskem, nepřiliš velká vzdálenost od Spolkové republiky Německo - v dostupné vzdálenosti od Krkonoš se nachází několik významných sídelních aglomerací (ČR, Polsko i SRN), které působí jako zdroj návštěvnosti 	<ul style="list-style-type: none"> - problematické vyjádření geografické polohy v dálkové dopravní síti, Krkonoše nejsou s výjimkou silnice č. I/10 (E65) Praha – Harrachov – Polsko zpřístupněny žádným v evropském kontextu významným dopravním tahem - nepřiliš dobrá dostupnost železniční dopravou - velká vzdálenost Krkonoš od mezinárodních letišť
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - výstavba dálnice (rychlostní komunikace) D (R) 11 z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova a dále do Polska zlepšit dopravní dostupnost Krkonoš ve středoevropském kontextu - výstavba R 35 zlepšit dostupnost Krkonoš a odvede část tranzitní dopravy - zvýšení intenzity přeshraničních kontaktů po vstupu ČR a Polska do Evropské unie - zřízení mezinárodního letiště v prostoru Hradce Králové, případně Pardubic s následným zlepšením dostupnosti Krkonoš 	<ul style="list-style-type: none"> - nezlepšení dopravní dostupnosti Krkonoš ve středoevropském kontextu může podvazovat rozvojové šance regionu - výstavba dálnice (rychlostní komunikace) D (R) 11 z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova a dále do Polska představuje hrozbu dalšího zhoršování životního prostředí v již nyní lidskou činností značně narušeném prostředí Krkonoš

2. ANALÝZA ZÁKLADNÍCH PODMÍNEK PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU

2.1 HODNOCENÍ FYZICKO-GEOGRAFICKÝCH PŘEDPOKLADŮ PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - výjimečné dobré předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu, pokud jde o fyzickogeografické podmínky - členitá, pestrá a přírodně zajímavá krajina nejen ve vrcholových partiích ale i v podhůří Krkonoš (vrcholy, hluboká údolí, vodopády, ...) - příznivé klimatické podmínky v zimní části sezóny (vysoké srážky, nízké průměrné teploty) umožňují pěstovat lyžování a ostatní zimní sporty 	<ul style="list-style-type: none"> - velké turistické zatížení atraktivních a přírodně cenných lokalit v centrálním území Krkonoš - narušené životní prostředí Krkonoš v důsledku ekologických katastrof minulého století (nevyhovující druhová skladba lesních porostů, emise, kyselá dešť, ...) a v souvislosti s intenzivním turistickým využitím
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - účinná ochrana cenných přírodních lokalit zvyšujících přírodní atraktivitu Krkonoš (definice limitů únosnosti území) - významnější turistické využití Krkonošského podhůří – „rozmělnění“ turistické zátěže z centrálního území, cílem je ochrana cenných a nenahraditelných přírodních společenstev v turisticky exponovaném centrálním území 	<ul style="list-style-type: none"> - další růst návštěvnického a turistického tlaku, který může vést k dalšímu poškozování stavu životního prostředí (nerespektování nebo porušování limitů únosnosti území)

2.2 ANALÝZA A ZÁKLADNÍ HODNOCENÍ VYBRANÝCH CHARAKTERISTIK SOCIÁLNĚ-EKONOMICKÉ SFÉRY

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - zachování původního specifického krkonošského rázu venkovského osídlení - poměrně příznivá situace na trhu práce v turistickém oblasti Krkonoše - vysoká intenzita soukromého podnikání ve vazbě na cestovní ruch (jedná se o oblast s nejvyšší intenzitou podnikání v pohostinství a ubytování v ČR) - pestrá odvětvová struktura průmyslové výroby v hospodářských centrech v podhůří Krkonoš s orientací na perspektivní elektrotechnický, automobilový a plastikářský průmysl - rozvinuté chalupaření - podíl trvale obydlených domů na celkovém počtu domů činí pouze 74,7% (situace má ambivalentní důsledky – nelze ji charakterizovat jako silnou či slabou stránku) 	<ul style="list-style-type: none"> - dlouhodobé snižování počtu obyvatel v důsledku nepříznivých demografických trendů, zejména v populačně malých obcích - méně příznivá věková a vzdělanostní struktura obyvatelstva Krkonoš ve srovnání s krajskými a celostátními hodnotami - útlum některých tradičních průmyslových odvětví (těžba surovin, textilní a papírenský průmysl) s nepříznivým vlivem na situaci na trhu práce - podcenění profesionální přípravy a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu (špatná provázanost kvalifikačních potřeb místního trhu práce s nabídkou vzdělávacích studijních programů na středních a vysokých školách) - nedostatečná znalost cizích jazyků (němčina) u pracovníků v oblasti cestovního ruchu
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - další posun v transformaci obytné funkce populačně malých a vylidňujících se obcí na funkci obytně-rekreační a rekreační (venkovská turistika, agroturistika, chataření a chalupaření, ale i trvalé bydlení zejména starších generací) - důsledné využívání nástrojů regionální politiky při podpoře malého a středního podnikání (vzhledem k velmi příznivým podmínkám platí ve zvýšené míře pro oblast cestovního ruchu) - rozvoj činností podporujících alternativní příjmy na venkově s využitím místních surovin a podmínek - iniciace zlepšení úrovně profesionální přípravy pracovníků v oblasti cestovního ruchu (rekvalifikační kurzy, středoškolské a vysokoškolské studium), motivace pracovníků k sebevzdělávání - zlepšení jazykových znalostí pracovníků v cestovním ruchu (němčina) - využití aktivit Hospodářské komory ČR a jejích kontaktů v zahraničí (odborné stáže a praxe pracovníků v cestovním ruchu) 	<ul style="list-style-type: none"> - pokračování depopulačních tendencí, riziko představuje zejména odchod mladých kvalifikovaných lidí z regionu - podcenění profesionální přípravy a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu (špatná provázanost kvalifikačních potřeb místního trhu práce s nabídkou vzdělávacích studijních programů na středních a vysokých školách) - omezení podnikatelských aktivit v oblasti cestovního ruchu v důsledku přísné ochrany přírody a nedostatečné komunikace veřejné a podnikatelské sféry se zástupci orgánů ochrany přírody

2.3 ANALÝZA KULTURNĚ-HISTORICKÝCH PŘEDPOKLADŮ PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - dlouhá historie rozvoje cestovního ruchu v Krkonoších (jeho počátky spadají do období 19. století) - v turistickém regionu Krkonoše jsou vyhlášeny čtyři městské památkové zóny (v Trutnově, Vrchlabí, Hostinném a Jilemnicích) a dvě památkové rezervace vesnického typu (Jizerka a Horní Štěpanice) - v regionu Krkonoš působí řada dalších institucí, které zvyšují kulturně historický potenciál území - muzea a galerie apod. - čtyři vybudované rozhledny – Štěpánka (Hvězda), Přední Žalý, Černá hora, Šibeník - atraktivitu pro specifické skupiny návštěvníků představuje československé pohraniční opevnění a zpřístupněná dělostřelecká tvrz Stachelberg 	<ul style="list-style-type: none"> - turistický region Krkonoše nedisponuje mezinárodně a republikově významnými kulturně historickými objekty a památkami - v Krkonoších nejsou veřejnosti přístupné hrady, zámky a technické památky - v regionu není vyhlášena žádná městská památková rezervace - řada kulturních a historických památek v regionu je v důsledku nedostatečné údržby ve špatném technickém stavu - rozvoj chataření a chalupaření – tento proces má ambivalentní důsledky: vedle záchrany starého a často cenného domovního dochází k postupné změně vzhledu krajiny a sídel - nedostatečné zmapování a propagace místních kulturně-historických a technických atraktivit - nedostatečná úroveň propagace a následně pokles návštěvnosti kulturně-historických, technických a dalších památek a objektů především v místech mimo hlavní turistická centra
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - organizace kulturních, sportovních a dalších společenských akcí s pozitivními dopady na návštěvnost regionu (včetně lokálních slavností i v malých obcích) - monitoring organizovaných kulturně společenských akcí, nabídka těch nejúspěšnějších cestovním kancelářím a touroperátorům jako atraktivní bod zájezdů do Krkonoš - trvalá péče o místní kulturně historické památky, zlepšení jejich stavu (opravy, rekonstrukce apod.) - zpřístupnění zajímavých kulturně historických a technických objektů a památek (vyhodnocení ekonomických a dalších pozitivních i negativních dopadů) - zefektivnění propagace kulturně historických a technických památek a objektů - významnější využití československého pohraničního opevnění a tvrze Stachelberg 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatek finančních prostředků na potřebnou rekonstrukci a údržbu významných kulturně-historických a technických objektů - ohrožení památkových objektů nezájmem vlastníků o jejich stav - nedostatečná úroveň propagace a následně pokles návštěvnosti kulturně-historických, technických a dalších památek a objektů, což může vést k ekonomickým problémům jejich provozování, respektive až uzavření pro veřejnost - snížení atraktivity regionu Krkonoše pro návštěvníky

jako atraktivitu cestovního ruchu pro specifické skupiny návštěvníků	
--	--

2.4 ANALÝZA VÝZNAMNÝCH FAKTORŮ OMEZUJÍCÍCH ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU

OCHRANA PŘÍRODY A LIMITY ROZVOJE

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - velmi kvalitní životní prostředí a vysoký rekreační potenciál krajiny (přes pozůstatky negativních vlivů z minulého období – emise, odumírání lesů, kyselé deště apod.) 	<ul style="list-style-type: none"> - nadměrné využívání území KRNP pro potřeby turistického ruchu s negativním dopadem na přírodní ekosystémy a krajinu (např. sešlap turistických stezek a následná zrychlená eroze, narušování vegetačního krytu, introdukce nepůvodních rostlinných druhů, zvýšená hluchost, problém nakládání s odpady, dopravní problémy, problémy s nedostatkem místa v rekreačních centrech aj.) - nejohroženějšími lokalitami jsou masiv Sněžky, okolí pramenu Labe, Lysá hora a další hřebenové partie - nepříznivý vliv zimních sportů a dalších aktivit závislých na „tvrdé infrastruktuře“ na životní prostředí v případě nedodržování podmínek provozu
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - rozvoj turistických aktivit v podhorských oblastech, „rozptýlení“ turistické zátěže z jádrového území - lepší komunikace veřejné a podnikatelské sféry se zástupci orgánů ochrany přírody, dosažení konsensu o žádoucím rozvoji přijatelného pro všechny strany 	<ul style="list-style-type: none"> - potenciální střety mezi provozovateli sportovních a turistických zařízení s orgány ochrany přírody - další zhoršování negativního ovlivňování stavu životního prostředí v důsledku zvyšujícího se antropického tlaku na citlivé horské ekosystémy

3. ANALÝZA FINANCOVÁNÍ CESTOVNÍHO RUCHU

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - široká invence nápadů v projektových záměrech v oblasti cestovního ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> - obce regionu nedostatečně využívají grantových a dotačních možností k financování projektů v cestovním ruchu a často podléhají možnosti realizovat projekty z komerčních úvěrů i za cenu dlouhodobého zadlužení obcí - <i>nevyhovující daňový systém, který obce a města příliš nemotivuje k aktivitám v oblasti cestovního ruchu</i> - nedostatečný výběr obecních poplatků souvisejících s cestovním ruchem (poplatky za lůžka a hosty) - nedostatky při reinvestování vybraných prostředků k podpoře rozvoje podnikání v cestovním ruchu
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - zvýšení informovanosti obecních samospráv a podnikatelů v cestovním ruchu o možnostech spolufinancování rozvojových projektů z veřejných zdrojů (předvstupní a strukturální fondy EU, státní programy a dotace, granty) - <i>změna stávajícího daňového systému tak aby byl i přínosem pro cestovní ruch v městech a obcích</i> - zlepšení výběru obecních poplatků souvisejících s cestovním ruchem (poplatky za lůžka a hosty) - zlepšení komunikace a spolupráce veřejné a podnikatelské sféry s cílem podpory rozvoje cestovního ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatek finančních prostředků obcí na spolufinancování investičních projektů ze strukturálních fondů EU

4. CESTOVNÍ RUCH – ANALÝZA A HODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU NABÍDKY

4.1 VÝZNAM A POSTAVENÍ CESTOVNÍHO RUCHU V MEZIREGIONÁLNÍM SROVNÁNÍ, ANALÝZA TURISTICKÉ NÁVŠTĚVNOSTI TURISTICKÉ OBLASTI KRKONOŠE (OBDOBÍ 1998 – 2001)

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - atraktivní a žádaná turistická destinace pro domácí i zahraniční návštěvníky (nejnavštěvovanější horská oblast v ČR) 	<ul style="list-style-type: none"> - přímo z textu kapitoly žádné slabé stránky neplnou (pouze přeneseně lze hovořit o environmentálním tlaku, který souvisí s vysokou návštěvností)
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - přímo z textu kapitoly žádné příležitosti neplnou (pouze přeneseně lze hovořit o zvýšení ekonomických a sociálních přínosů, jež souvisí s vysokou návštěvností) - zvýšenou propagační činností a tvorbou turistických programů a produktů „jaro-léto-podzim“ potlačit rozšiřující se chápání Krkonoš jakožto destinace pouze zimního cestovního ruchu - zvýšit celkovou kvalitu služeb - udržet stávající hladinu cen na přijatelné úrovni (narušit vnímání Krkonoš jakožto drahé destinace) 	<ul style="list-style-type: none"> - přímo z textu kapitoly žádná ohrožení neplnou (pouze přeneseně lze hovořit o riziku nevyužití šancí na zvýšení ekonomických a sociálních přínosů, jež souvisí s cestovním ruchem)

4.2 ZÁKLADNÍ TURISTICKÁ INFRASTRUKTURA, ANALÝZA HROMADNÝCH UBYTOVACÍCH ZAŘÍZENÍ A VÝZNAMNÝCH POSKYTOVATELŮ DALŠÍCH SLUŽEB, PROSTOROVÁ ANALÝZA OBJEKTŮ INDIVIDUÁLNÍ REKREACE

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - historie postupného rozvoje aktivit cestovního ruchu a výstavby turistické infrastruktury sahá v Krkonoších zhruba do poloviny 19. století - dostatečná lůžková kapacita v hromadných ubytovacích zařízeních - pestrá nabídka individuálního ubytování 	<ul style="list-style-type: none"> - většina lůžkových kapacit je „odkazem“ podnikové rekreace, kvalita často neodpovídá požadovaným standardům - nevyjasněné vlastnické vztahy u řady ubytovacích zařízení - převaha méně kapacitních a méně vybavených penzionů a horských chat (nevyhovující struktura a velikost ubytovacích zařízení) - nízká úroveň spolupráce mezi podnikatelskou a veřejnou sférou - nestabilní postavení malých a středních podnikatelů v cestovním ruchu - řada ubytovacích objektů je špatně dopravně dostupná autem nebo autobusem - nedostatečná kapacita parkovacích míst u řady ubytovacích objektů - nesoulad názvů ubytovacích zařízení s požadovanými standardy služeb (špatné použití názvů „penzion“, „hotel“ apod.) - nedostatečné možnosti stravování a občerstvení při horských túrách (uzavírání horských chat a špatná kvalita poskytovaných služeb)
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - zlepšení vybavenosti a struktury ubytovacích zařízení, pozitivní vliv na návštěvnost a zvýšení ekonomických přínosů cestovního ruchu - vznik systému incomingových partnerů pro poskytovatele ubytovacích služeb - iniciace zakládání profesních sdružení podnikatelů v cestovním ruchu na lokální a regionální úrovni - další postupná transformace objektů druhého bydlení na bydlení celoroční, a to u starší a převážně městské populace – proces má však ambivalentní dopady (vedle údržby a zachování znaků struktury osídlení a místní architektury má nepříznivý vliv na demografickou strukturu obyvatelstva) 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatečné zlepšení vybavenosti a struktury ubytovacích zařízení, negativní vliv na návštěvnost a související ekonomické přínosy cestovního ruchu - nedostatek kapitálu pro další rozvoj základní infrastruktury cestovního ruchu - další úbytek německé klientely, která tvořila v minulosti až polovinu příjmů ubytovatelů

4.3 DOPROVODNÁ TURISTICKÁ INFRASTRUKTURA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - dostupnost Krkonoš v systému mezinárodních a dálkových cyklotras - vyznačení (správou KRNAP) husté sítě cykloturistických tras na území Krkonošského národního parku, zřízení 1. Krkonošské cyklistické naučné stezky - dlouhodobá kontinuita budování turistických tras v Krkonoších (již od 2. poloviny 19. století, řada z nich slouží dodnes - Harrachova cesta aj.) - vyznačení husté sítě turistických tras v nejatraktivnějších vrcholových partiích Krkonoš - napojení Krkonoš na systém Evropských dálkových cest EWV (průchod trasy E3 přes Harrachov a Kořenov) - vybudování řady lyžařských středisek v území s nejlepšími podmínkami pro zimní sporty v ČR (lanovky, vleky, sjezdovky různých délek a obtížností) - dobré podmínky pro běžecké lyžování - strojově udržované stopy a okruhy v okolí všech středisek, Krkonošská lyžařská magistrála aj., tyčové značení a němé značky Krkonoš 	<ul style="list-style-type: none"> - na stávajících cyklistických trasách se vyskytuje množství závad, které ohrožují bezpečnost cyklistů a ostatních účastníků silničního provozu - riziko pro životní prostředí (eroze) v případě pohybu cyklistů mimo vyznačené cykloturistické trasy - méně husté turistické značení v podhorské oblasti - poměrně malý počet vytyčených naučných stezek - zázemí lyžařských středisek (zejména lanovky, vleky a sjezdovky) představuje poměrně velký zásah do přírodního ekosystému (odlesnění, eroze, hluk, antropický tlak, ...) - z hlediska turistické infrastruktury představuje nevýhodu omezení provozu lanovky z Rokytnice n. Jiz. na Lysou horu pouze na zimní období - nedostatečná vybavenost některých středisek, pokud jde o ostatní sportovní infrastrukturu - nedostatečná kvalita doplňkových služeb - přetížení středisek cestovního ruchu - obrovský antropický tlak na životní prostředí (postupné zmenšování plochy nedotčené „panenské“ přírody) - nedostatečná vybavenost turistickou infrastrukturou pro specifické skupiny klientů (senioři, rodiny s dětmi apod.)
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - další zkvalitnění cyklistických komunikací, odstranění bezpečnostních závad, zavedení tematických cyklotras, dobudování doprovodné infrastruktury, propagační činnost apod. - řešení systému cyklistické dopravy v segregované podobě uvnitř větších měst regionu (omezení individuální dopravy) - vyznačení a propagace nových turistických tras a cyklotras v podhorské oblasti - vyznačení většího počtu naučných stezek s cílem zlepšení informovanosti návštěvníků o důvodech ochrany přírody (informace o cenných a nenahraditelných 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatek kapitálu na rozvoj a zkvalitnění doprovodné infrastruktury cestovního ruchu - nedostatečné zlepšení vybavenosti regionu doprovodnou infrastrukturou cestovního ruchu - negativní vliv na návštěvnost a související ekonomické a sociální přínosy cestovního ruchu - pokračující intenzifikace a prostorová expanze turistických aktivit pouze v jádrovém přírodně nejcenějším území Krkonoš, růst negativního vlivu na životní prostředí

<p>lokality a funkcích krkonošské přírody)</p> <ul style="list-style-type: none">- investice do infrastruktury a zázemí lyžařských středisek, ne však ve smyslu další prostorové expanze (neprůchodné z hlediska ochrany přírody), ale spíše do zkvalitnění služeb, snížení tlaku na životní prostředí apod.- doplnění a dobudování ostatní sportovní infrastruktury- větší ekonomický a sociální přínos cestovního ruchu pro život v regionu- „rozptýlení“ turistické návštěvnosti do většího území, zejména vyšší intenzita využití podhorských oblastí- zlepšení vybavenosti Krkonoš turistickou infrastrukturou pro specifické skupiny klientů (senioři, rodiny s dětmi apod.)	
--	--

4.4 TURISTICKÉ INFORMACE

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - vhodná poloha většiny TIC na místě v centru města (obce), s dobrou možností vstupu pro tělesně handicapované osoby - významný zájem o služby TIC ze strany zahraničních návštěvníků - jazyková vybavenost pracovníků TIC - bezplatná nabídka propagačních materiálů v několika jazykových mutacích - schopnost většiny TIC nabídnout klientovi program na jeden či více dní, a to i podle speciálních požadavků - dostatečná vybavenost TIC informační a komunikační technikou, kancelářskými prostředky - ochota zapojení většiny TIC do vyšších organizačních struktur 	<ul style="list-style-type: none"> - nejednotná prezentace a image regionu - u některých TIC nedostačující otevírací doba (zejména o víkendech) - ne zcela běžně nabízená možnost rezervace ubytování - nízké výdaje na reklamu u řady TIC - nepříliš rozvinutá spolupráce mezi TIC a podnikateli - nepříliš dobrá úroveň stávajících internetových stránek jednotlivých TIC, nedostatečná tvorba vlastních webových stránek
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - zvýšení komplexnosti poskytovaných informací, zvýšení spokojenosti klientů TIC a návštěvníků Krkonoš - zapojení TIC do systému certifikace (definice kritérií, poskytovaných informací a služeb) - spolupráce TIC na postupné realizaci produktů a programů cestovního ruchu - spolupráce TIC turistického regionu Krkonoše, vytvoření regionálního TIC, které by organizačně zastřešovalo ostatní TIC regionu (tvorba společné databáze, marketingové průzkumy návštěvnosti, propagace, periodická zpráva o stavu cestovního ruchu, ...) - rozšíření a zintenzivnění činnosti v oblasti PR (Public relations) - zaměřením na zahraniční masmedia - zajištění zastoupení turistického regionu Krkonoše na vybraných veletrzích cestovního ruchu v zahraničí, především v Německu a Polsku 	<ul style="list-style-type: none"> - nejednotnost a nekomplexnost poskytovaných informací, nespokojenost klientů a návštěvníků Krkonoš s možným negativním dopadem na návštěvnost a ekonomické a sociální přínosy cestovního ruchu - nedosažení vyššího stupně spolupráce mezi TIC, konkurence nejen mezi TIC, ale i mezi TIC a veřejnou správou a mezi TIC a podnikatelskou sférou

4.5 TURISTICKÉ CÍLE A TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - velké množství dostatečně atraktivních turistických cílů a atraktivit, především však přírodního charakteru - přírodní zajímavosti: hřebeny, rozsochy, vrcholy, pláně, údolí, vodopády - poněkud nižší, přesto však poměrně velká atraktivita podhorských oblastí (zajímavá, členitá, malebná krajina) - kulturně historické zajímavosti: rozptýlené budní osídlení, církevní a profánní architektonické, stavební, historické a technické památky v jednotlivých obcích 	<ul style="list-style-type: none"> - z velké koncentrace přírodních turistických cílů v malé oblasti Krkonoš vyplývá obrovský antropický tlak na zhoršování životního prostředí - oblast Krkonoš nedisponuje mezinárodně či republikově významnými kulturně historickými objekty a památkami (nejsou zde veřejnosti přístupné hrady, zámky a technické památky) - řada kulturních a historických památek v obcích oblasti je v důsledku nedostatečné údržby ve špatném technickém stavu
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - přenesení alespoň části turistické zátěže z centrálního území Krkonoš do jejich podhůří, snížení tlaku na životní prostředí - péče o místní kulturně historické památky, zlepšení jejich stavu, zpřístupnění zajímavých kulturně historických a technických objektů a památek (tomuto kroku by mělo předcházet vyhodnocení možných pozitivních i negativních dopadů) - významnější využití československého pohraničního opevnění a tvrze Stachelberg jako atraktivita cestovního ruchu pro specifické skupiny návštěvníků - zefektivnění propagace kulturně historických a technických památek a objektů 	<ul style="list-style-type: none"> - zhoršení stavu životního prostředí v cenných lokalitách Krkonošského národního parku v důsledku nedostatečného využití turistické atraktivita podhorských oblastí - nedostatek finančních prostředků na potřebnou rekonstrukci a údržbu významných kulturně-historických a technických objektů - snížení návštěvnosti a souvisejících hospodářských a sociálních přínosů cestovního ruchu v důsledku snížení atraktivita Krkonoš (zhoršení stavu životního prostředí a kulturně-historických objektů)

5. ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

5.1 ANALÝZA A VYMEZENÍ HLAVNÍCH FOREM DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI TURISTICKÝCH CENTER A STŘEDISEK, VČETNĚ DOPRAVY V KLIDU

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - dopravní poloha Krkonoš je pozitivně ovlivněna kontaktní polohou na hranici s Polskem a nevelkou vzdáleností od Spolkové republiky Německo - dostupnost Krkonoš umožňují čtyři silnice I. třídy – č. I/10 (E65), 14, 16 a 37 - poměrně hustá síť veřejných komunikací, silnice II. třídy zpřístupňují všechna významná krkonošská střediska cestovního ruchu (č. II/252, 283, 286, 289, 290, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 300, 301 a 325) - nejvýznamnější dráhou zpřístupňující Krkonoše je železniční trať č. 032 (Pardubice – Hradec Králové -) Jaroměř – Trutnov, k dalším tratím patří č. 030, 032, 035, 040, 042, 043, 044, 045 a 047 - státní hranice s Polskem je dobře průchodná silničními hraničními přechody (celkem tři) a přechody na turistických stezkách (celkem sedm) 	<ul style="list-style-type: none"> - za slabou stránku lze označit nedostupnost některých měst a středisek silnicemi I. třídy – jako příklad lze uvést Jilemnici a Vrchlabí ve vztahu k Praze - neuspokojivý technický stav silniční infrastruktury, neřešení situace může být ve svém důsledku brzdou vyšší návštěvnosti některých atraktivních míst - rostoucí intenzity silničního provozu na silniční síti, která svými parametry neodpovídá současným požadavkům (zvýšení počtu dopravních nehod, nárůst intenzity negativního působení na životní prostředí) - nepříliš exponovaná poloha Krkonoš v železniční síti - železniční dopravou nejsou zpřístupněna střediska Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou (tratič končí v podhorských městech) - neuspokojivý technický stav drážních komunikací a zařízení (snížená propustnost některých úseků, nízká přepravní rychlost a dlouhé jízdní doby) - neexistence železničního hraničního přechodu pro osobní dopravu - nedořešená problematika dopravy v klidu (nedostatečná kapacita parkovacích míst, neexistence vyhrazených míst pro autobusy a autokary, nedostatečný parkovací navigační systém, nepropojenost parkovišť veřejnou dopravou)
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - příprava a lobbings za včasné dokončení dálnice (rychlostní komunikace) D (R) 11 z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova a do Polska – zlepšení dopravní dostupnosti Krkonoš ve střeoevropském kontextu (výstavba dálnice je však problematická z hlediska ochrany přírody a krajiny) - přípravné práce na úpravách silnice č. I/14 	<ul style="list-style-type: none"> - v důsledku pokračujícího chátrání dopravní infrastruktury zhoršení dostupnosti Krkonoš – negativní ovlivnění návštěvnosti a ekonomických a sociálních přínosů cestovního ruchu - další pokles významu ekologicky šetrné železniční dopravy v důsledku zhoršování technického stavu tratí - nedostatečné řešení problému dopravy

<ul style="list-style-type: none">- realizace projektu Regiotram Nisa – zlepšení dostupnosti západní části Krkonoš (Kořenov, Harrachov) železniční dopravou- alespoň v rámci základní dopravní obslužnosti- rekonstrukční a modernizační železniční sítě, železnice by se v dostupnosti Krkonoš měla stát konkurenceschopnou variantou veřejné dopravy- vytvoření systému záchytných parkovišť a zajištění jejich propojenosti veřejnou dopravou jednak mezi sebou a jednak s turistickými východisky (zelené autobusové linky)- zvýšení průchodnosti státní hranice s Polskem – požadavky na zřízení nových hraničních přechodů je však nutno řešit citlivě s perspektivou blízkého vstupu do EU a následného otevření hranic- znovuotevření železničních hraničních přechodů Královec – Lubawka a Harrachov – Szklarska Poręba pro osobní dopravu	<p>v klidu (systém záchytných parkovišť propojených s turistickými východisky a mezi sebou veřejnou dopravou) může vést k zahlcení nedostatečné dopravní infrastruktury a tím jednak omezit návštěvnost a jednak zhoršit životní prostředí</p> <ul style="list-style-type: none">- nedostatečná průchodnost státní hranice- výstavba přehrady Vilémov zhorší dopravní dostupnost údolí horní Jizery
--	--

5.2 ANALÝZA A VYMEZENÍ HLAVNÍCH FOREM DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI TURISTICKÝCH CENTER A STŘEDISEK

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - přes složitý vývoj v průběhu 90. let minulého století stále poměrně dobře fungující systém veřejné dopravy - mezinárodní spojení zajišťuje několik autobusových linek do Německa a na Slovensko - většina krkonošských turistických středisek má zajištěné přímé autobusové spojení s Prahou, příznivá situace panuje i v případě Hradce Králové, Pardubic a částečně i Brna, Ústí n. Lab., Liberce a Zlína - autobusové spojení mezi krkonošskými středisky: nejintenzivnější spojení je zajišťováno mezi největšími městy navzájem (Trutnov, Vrchlabí, Jilemnice, Hostinné) a mezi těmito městy a obcemi v jejich zázemí, ani v ostatních případech však není situace zcela špatná - v drážní dopravě jezdí největší počet spojů na tratích Trutnov – Svoboda n. Úp., Kunčice n. Lab. – Vrchlabí a v úseku Martinice v Kr. - Jilemnice - v rámci železniční dopravy nejsou tak velké rozdíly mezi počty spojů v pracovní dny a o víkendech - pro přímé železniční spojení s Prahou, Libercem, Hradcem Králové a Pardubicemi mají největší význam tratě Trutnov – Jaroměř (- Hradec Králové – Pardubice) a Jaroměř – Stará Paka – Liberec - přímé spojení osobními vlaky s Libercem je zajištěno také na dráze Tanvald – Harrachov 	<ul style="list-style-type: none"> - definice pojmu základní dopravní obslužnost není pro cestovní ruch příliš příznivá, neboť primárně preferuje dopravu do zaměstnání, do škol, do úřadů, do zdravotnických zařízení apod. (preferance spojů spíše v pracovní dny a v brzkých ranních a odpoledních hodinách, což není z hlediska cestovního ruchu optimální) - přímé autobusové spojení není (uvažujeme-li krajská města) realizováno s Plzní a s Karlovými Vary - autobusové spojení mezi vzdálenějšími krkonošskými středisky od Žacléře, resp. Horní Malé Úpy po Harrachov a zpět v hlavní letní i zimní sezóně není z hlediska potřeb cestovního ruchu, ale i stálých obyvatel regionu, není zajištěno dostatečným způsobem - zcela nedostatečně je zajištěno autobusové spojení o víkendech mezi Prahou s horními Mísečkami a Beneckem - nejmenší počet spojů v drážní dopravě jezdí po trati Trutnov – Královec - málo vlaků zajíždí v sobotu až do Rokytnice n. Jiz. - nízká součinnost mezi autobusovou a železniční dopravou
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - podpora veřejné dopravy, která je výrazně environmentálnější variantou než individuální automobilová doprava - zavedení integrovaného dopravního systému (dosažení vyššího stupně provázanosti různých druhů dopravy) - vytvoření systému záchytných parkovišť a zajištění jejich propojenosti veřejnou dopravou jednak mezi sebou a jednak s turistickými východisky (zelené 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatečné využití potenciálu veřejné dopravy povede k poklesu jejího významu a k růstu intenzity individuální dopravy se všemi jejími negativními důsledky (růst nehodovosti, znečištění, kongesce, nedostatek parkovacích míst, ...) - nedostatečná spolupráce mezi veřejnou železniční a autobusovou dopravou povede ke zbytečné konkurenci na společně obsluhovaných relacích, a tím

- autobusové linky) - realizace projektu Regiotram Nisa	- k plýtvání veřejných prostředků - odklad realizace nebo nerealizace projektu Regiotram Nisa
--	--

6. CESTOVNÍ RUCH – ANALÝZA POPTÁVKY

Za tuto kapitolu nebyla vzhledem k jejímu specifickému obsahu naplněna tradiční SWOT analýza. Získané poznatky jsou shrnuty v přední části tohoto textu – v pasáži „Krkonoše – syntéza poznatků o území“.

7. ORGANIZACE A MARKETING CESTOVNÍHO RUCHU

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - aktivita aktérů cestovního ruchu v oblasti veřejné správy a zájmových sdružení (zejména „Krkonoše – svazek měst a obcí“) - široká účast měst a horských středisek na veletrzích cestovního ruchu v ČR 	<ul style="list-style-type: none"> - neexistence lokálních a regionálních turistických organizačních struktur - absence ucelených produktů a produktové politiky na nabídkové straně cestovního ruchu - nízká úroveň spolupráce mezi veřejnou a podnikatelskou sférou - nedostatečná úroveň společné propagace a marketingu
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - vybudování organizační struktury cestovního ruchu – vytvoření lokálních turistických organizací a zastřešující turistické organizace na úrovni celého turistického regionu Krkonoše - podpora budování místních turistických informačních center (TIC) a vytvoření regionálního TIC, které by organizačně zastřešovalo ostatní TIC regionu - založení vlastního destinačního managementu - příprava a tvorba ucelených turistických produktů a programů - zintenzivnění a zefektivnění spolupráce místních samospráv a podnikatelského sektoru při tvorbě turistické nabídky oblasti - koordinace činností při propagaci turistické nabídky oblasti - vyšší úroveň komunikace veřejné správy, podnikatelské sféry a Správy KRNAP 	<ul style="list-style-type: none"> - ohrožení úspěšného rozvoje cestovního ruchu v regionu v důsledku odkladu řešení otázky turistické organizační struktury - pokračující opožďování tvorby ucelených turistických produktů a programů - nedostatečná koordinace propagačních a marketingových aktivit i v budoucnu, nevytvoření společné image turistického regionu Krkonoše - prohloubení rozporů a neshod mezi veřejnou správou, podnikatelskou sférou a Správou KRNAP, jakožto důsledek nedostatečně rozvinuté komunikace vzájemných potřeb a pochopení

8. ANALÝZA HLAVNÍ KONKURENCE

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - dostatečně atraktivní krajinná a přírodní nabídka v letní i zimní sezóně - zvláště v zimní sezóně jsou kvalitativně významnější konkurenční oblasti poměrně vzdáleny (Slovensko, Německo, Rakousko) - ve srovnání se západoevropskými oblastmi nižší cenová úroveň 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatečné organizační zázemí turistické nabídky (organizační struktura, informační a rezervační systém, programy, produkty a jejich prodej) - nedostatečná úroveň spolupráce a komunikace mezi aktéry cestovního ruchu (podnikatelé, veřejná správa, správa KRNP a další subjekty)
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> - postupné budování organizačního zázemí turistické nabídky - zahájení a postupné prohloubení spolupráce a komunikace mezi aktéry cestovního ruchu - nahrazení konkurenceschopnosti založené na nižší cenové úrovni konkurenceschopností spočívající v nabídce lepších a kvalitnějších služeb 	<ul style="list-style-type: none"> - nedosažení žádoucí konkurenceschopnosti spočívající v nabídce lepších a kvalitnějších služeb - pokles návštěvnosti a atraktivity v důsledku nevytvoření funkční turistické organizační struktury

