

SHRnutí NEJDůLEŽITĚJŠÍCH POZNATKů Z ANALýZ

NÁSTIN SWOT ANALýZY

GEOGRAFICKÁ POLOHA

Krkonoše mají **výhodnou geografickou polohu v rámci střední Evropy**. Nachází se na hranicích mezi Českou republikou a Polskem, zároveň však nejsou příliš vzdáleny od Spolkové republiky Německo. V zázemí Krkonoš se nachází několik významných **sídelních aglomerací**, které působí jako zdroj návštěvnosti:

- v Polsku jde zejména o aglomerace měst Wrocław, Legnica, Jelenia Góra a Walbrzych,
- v Německu se jedná o aglomerační zóny kolem středisek Görlitz, Bautzen a částečně i Drážďany,
- v České republice jsou pak Krkonoše blízké především pro obyvatele aglomerací Prahy, Hradce Králové – Pardubic, Liberce a řady dalších menších měst.

Vyjádření geografické polohy v napojenosti na dopravní síť je poněkud problematické.

Oblast není zpřístupněna žádným v evropském kontextu významným komunikačním tahem, Krkonošemi neprochází žádný tzv. panevropský multimodální koridor, žádná komunikace není zařazena do sítě TINA a dokonce ani žádná silnice není zařazena do kategorie dálkových evropských silnic (silnice kategorie E), žádná přístupová dráha není zdvoukolejněna ani elektrizována.

Situace by se měla výhledově zlepšit po **dokončení dálnice (rychlostní komunikace) D (R) 11**, která by měla vést z Prahy a Hradce Králové přes Jaroměř do Trutnova a dále do Polska, kde by měla být napojena na plánovanou dálnici A 3 (směr Legnice, Štětín).

POZITIVA

- výhodná geografická poloha ve střední Evropě
- kontaktní poloha Krkonoš na státní hranici s Polskem, nepřilíš 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

NEGATIVA

- problematické vyjádření geografické polohy v dopravní síti, Krkonoše nejsou zpřístupněny žádným v evropském kontextu významným dopravním tahem
- nepřilíš dobrá dostupnost železniční dopravou

DOPORUČENÍ

- příprava a lobbing za včasné dokončení dálnice (rychlostní komunikace) D (R) 11 z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova a dále do Polska (výstavba dálnice je však problematická z hlediska ochrany přírody a krajiny)
- zvýšení intenzity přeshraničních kontaktů po vstupu ČR a Polska do Evropské unie

ANALÝZA ZÁKLADNÍCH PODMÍNEK PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU

Hodnocení fyzicko-geografických předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu

Z hlediska fyzicko-geografických předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu můžeme pozici Krkonoš v rámci České republiky považovat za výjimečně dobrou.

Podle platného **geomorfologického členění** České republiky můžeme uvést, že oblast Krkonoš se člení do třech celků:

Krkonoše: nejvyšší a nejznámější pohoří ČR, nejvyšší horou je Sněžka (1602 m). Vývojově jde o velmi staré pohoří, dnešní podobu a velikost získalo horotvornými tektonickými pohyby v období mladších třetihor a nejstarších čtvrtohor. Kromě eroze zde významně působily také glaciální a periglaciální procesy, výsledkem je velká pestrost tvarů reliéfu. Krkonoše jsou jediným českým pohořím, které má v několika oblastech vysokohorský ráz.

Krkonošské podhůří: území je charakteristické výskytem několika horských pásem probíhajících rovnoběžně s Krkonošemi.

Broumovská vrchovina: k zajímavým lokalitám patří především tzv. Vraní hory.

Hydrograficky patří oblast Krkonoš do povodí řeky Labe, která odvádí vody do Severního moře. K jeho významným přítokům patří Bílé Labe, Malé Labe, Pilníkovský potok a Úpa s Malou Úpou a Ličnou. Krkonošské vodní toky se vyznačují velkým spádem, značnými výkyvy vodní hladiny a balvanovitými řečišti s několika vodopády (Labský, Pančavský, Horní a Dolní Úpský aj.).

Krkonoše leží v klimaticky mírném pásu s typickým střídáním ročních období, jejich podnebí je výrazně ovlivněno reliéfem. Hřebeny hor jsou vystaveny vyšším srážkám, navíc zde panují nižší průměrné teploty – průměrná roční teplota se zde pohybuje mezi 0 až 6 °C a roční srážkové úhrny dosahují 1200 až 1600 mm. S nízkými teplotami souvisí i délka období se sněhovou pokrývkou, ve vyšších částech Krkonoš leží sníh průměrně sedm měsíců v roce, a to přibližně od poloviny října do poloviny května.

Také z biogeografického hlediska se Krkonoše vyznačují bohatstvím a pestrostí – žije zde přes 1200 druhů cévnatých rostlin, asi 300 druhů obratlovců a tisíce druhů bezobratlých živočichů. Jsou zde vyvinuta čtyři vegetační pásma:

- submontánní (podhorské) pásmo (400 – 800 m) s převahou listnatých a smíšených lesů,
- montánní (horské) pásmo (800 – 1200 m) s převahou smrkových lesů,
- subalpinské pásmo (1200 – 1450 m) s klečovitými porosty, rašeliništi a loukami,
- alpinské pásmo (1450 – 1602 m), v němž se nalézá jen lišejníková tundra a rozsáhlá suťová pole. Na náhorních planinách je typický výskyt rašelinišť.

POZITIVA

- 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

NEGATIVA

- velké turistické zatížení atraktivních a přírodně cenných lokalit v centrálním území Krkonoš
- masivní poškozování životního prostředí v centrálním území Krkonoš spojené s cestovním ruchem a turistikou
- nahrazení původních lesních společenstev smrkovými monokulturami i tam, kde se běžně vyskytují jiná lesní společenstva (polomy, nižší odolnost vůči imisím a různým škůdcům apod.)

DOPORUČENÍ

- účinná ochrana cenných přírodních lokalit zvyšujících přírodní atraktivitu Krkonoš
- významnější turistické využití Krkonošského podhůří – „rozmělnění“ turistické zátěže z centrálního území, cílem je ochrana cenných a nenahraditelných přírodních společenstev v turisticky exponovaném centrálním území

Analýza a základní hodnocení vybraných charakteristik sociálně-ekonomické sféry

Osídlení, obyvatelstvo, demografie, bytový fond

K datu posledního sčítání lidu byla turistická oblast Krkonoše tvořena 34 obcemi, ve kterých žilo 76 364 obyvatel. Na jednu obec tak připadalo 2 246 obyvatel, což je hodnota téměř o třetinu větší než v celé ČR (1 637) – vliv především města Trutnov. Hustota zalidnění 106 obyvatel na 1 km² je v regionu jak pod republikovým, tak pod krajským průměrem. Počet obyvatel oblasti Krkonoše v průběhu roku 2001 mírně klesal, k 1.1.2002 dosáhl hodnoty 76 101. Jak naznačují okresní a krajské retrospektivní hodnoty, dochází k neustálému poklesu populačního stavu regionu - v roce 1910 bydlelo v hranicích dnešního okresu Trutnov o 54 tisíc obyvatel více než v roce 2001.

Největší zastoupení mají v oblasti populačně nejmenší obce do 500 obyvatel, jejich podíl na celkovém počtu obcí 38% je však výrazně nižší než v celé ČR (60%), kraji i okrese. Bydlí zde necelých 5% populace Krkonoš (v ČR 8,4%, v kraji až 12,6%).

Věková struktura obyvatelstva v oblasti Krkonoše nemá, podobně jako v celé ČR, již několik let progresivní charakter. Počet obyvatel v předproduktivním věku byl k 1.3.2001 nižší než v proproduktivním (důchodovém) věku.

Vzdělanostní struktura obyvatel nedosahuje republikových ani krajských hodnot, podíl osob starších patnácti let s maturitním a vyšším vzděláním (32,8%) je stále pod průměrem ČR (37,3%). Skutečnost je dána také lokalizací středoškolských a vysokoškolských zařízení do největších měst v ČR, mezi něž patří i krajské centrum Hradec Králové.

Z hlediska pohybu obyvatel region Krkonoše již ve druhé polovině devadesátých let obyvatelstvo nezískává. Mírně kladné je migrační saldo, avšak v celkovém součtu přirozeného a mechanického pohybu obyvatelstva je region ztrátový.

Při posledním sčítání lidu v roce 2001 bylo v oblasti Krkonoš zjištěno 11,2 tis. trvale obydlených domů (TOD), což pokrývalo téměř 9/10 domovního fondu celkem, podíl rodinných domků z TOD činil jen o něco více než tři čtvrtiny (v ČR 86,3%). Pro oblast Krkonoš je typický velký podíl chat a chalup vyčleněných z bytového fondu, které slouží jako rekreační objekty pro obyvatele Prahy a větších měst.

Struktura hospodářství, podnikatelská aktivita v pohostinství a ubytování

Hospodářská základna vymezené části turistické oblasti Krkonoše prošla v devadesátých letech složitým transformačním procesem. Pro většinu tradičních průmyslových odvětví byl charakteristický pokles zaměstnanosti (jednalo se zejména o **textilní, strojírenský, papírenský a potravinářský průmysl**), nárůst pracovníků naopak zaznamenal **elektrotechnický** (velmi výrazně), **automobilový a plastikářský průmysl**. Velkou část **pracovníků**, kteří ztratili možnost pracovat v průmyslu, **absorbovalo odvětví obchodu a služeb** a stalo se odvětvím, zaměstnávajícím nejvíce osob. Hlavním průmyslovým a hospodářským centrem oblasti je město Trutnov, druhé nejvýznamnější hospodářské centrum Královéhradeckého kraje.

Vymezená oblast Krkonoše má **vysoce nadprůměrnou úroveň podnikatelské aktivity v odvětví pohostinství a ubytování** (prokazatelně zařaditelné do hodnocení podnikatelské aktivity v cestovním ruchu). Na 1 000 obyvatel zde koncem roku 2001 působilo 23,3 podnikatelů v pohostinství a ubytování, což bylo značně více než úhrn za Královéhradecký kraj (11,1 podnikatelů na 1 000 obyvatel) i Českou republiku. Nejvyšší intenzitou soukromého podnikání vztaheného k cestovnímu ruchu se vyznačují krkonošská horská střediska Malá Úpa, Strážné, Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn, Janské Lázně a Dolní Dvůr. Podobné závěry lze vyslovit i při analýze zaměstnanosti v oblasti ubytování a pohostinství (podíl ekonomicky aktivních osob v uvedeném odvětví), kde se v případě horských středisek Malá Úpa, Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn a Strážné jedná o absolutně i relativně nejpočetněji zastoupené hospodářské odvětví.

POZITIVA

- zachování původního rázu venkovského (pro oblast Krkonoš velmi specifického) osídlení
- poměrně příznivá situace na trhu práce v turistické oblasti Krkonoše
- vysoká intenzita soukromého podnikání ve vazbě na cestovní ruch (spolu s okresem Semily se jedná o oblast s nejvyšší intenzitou podnikání v pohostinství a ubytování v České republice)
- pestrá odvětvová struktura průmyslové výroby v hospodářských centrech v podhůří Krkonoš s orientací na perspektivní elektrotechnický, automobilový a plastikářský průmysl

NEGATIVA

- dlouhodobé snižování počtu obyvatel v důsledku nepříznivých demografických trendů, zejména v populačně malých obcích
- regresivní charakter věkové struktury obyvatelstva, přesto v příznivějších hodnotách než v průměru za Královéhradecký kraj či ČR
- méně příznivá vzdělanostní struktura obyvatelstva, podíl obyvatel s maturitním a vyšším vzděláním je nižší než průměr za ČR (ovlivněno ovšem sídelní strukturou a lokalizací středoškolských zařízení)
- útlum některých tradičních průmyslových odvětví (těžba surovin, textilní průmysl) s nepříznivým vlivem na situaci na trhu práce (zejména na Žacléřsku)

DOPORUČENÍ

- 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

Analýza kulturně-historických předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu

Vztah k přírodě a krajině se v evropských společnostech začíná postupně měnit od přelomu 18. a 19. století. V průběhu 19. století začaly vznikat turistické spolky (např. Klub českých turistů, Hauptverband deutscher Gebirgs- und Wandervereine, Österreichischer Riesengebirgsverein a další), v Krkonoších docházelo k transformaci tradičního „budního“ hospodářství, začala být rozšiřována síť komunikací spojujících turistická centra s atraktivními lokalitami, byly značeny turistické trasy, vydávány mapy a turistické průvodce, stavěny rozhledny apod. Masovou činností se cestovní ruch stává v souvislosti s příchodem velkého množství obyvatelstva do měst (proces urbanizace) a s prodlužováním délky volného času. Zvláště volné víkendy spolu s omezenými možnostmi cest do zahraničí (v 50. až 80. letech 20. století) vedly k rozvoji chataření a chalupaření, které postupně změnilo vzhled krajiny a sídel v řadě lokalit regionu. Dnes je cestovní ruch v celosvětovém měřítku chápán jako významné hospodářské odvětví a od 90. let 20. století, kdy zde došlo k nástupu tržní ekonomiky, je toto jeho pojetí přejímáno i v ČR. V souvislosti s intenzivním rozvojem cestovního ruchu je však nutné zmínit také jeho negativní dopady, které souvisí zejména s poškozováním stavu přírody a životního prostředí.

Oblast Krkonoš ve srovnání s ostatními regiony České republiky nedisponuje mezinárodně či republikově významnými kulturně historickými památkami a objekty.

V místech větší koncentrace kulturních památek nebo v místech jinak architektonicky, urbanisticky nebo historicky významných byly vyhlášeny **městské památkové zóny**. Ty byly v oblasti Krkonoš vyhlášeny celkem tři: v Trutnově, ve Vrchlabí a v Hostinném. V zájmovém území Krkonoš a Podkrkonoší se nenachází **žádné veřejnosti přístupné hrady a zámky**.

K institucím, které zvyšují atraktivitu území a zároveň je možné zařadit je do potenciálu kulturně historických předpokladů patří **muzea a galerie**. Tyto instituce přibližují přírodovědné, historické, společenské, umělecké i další aspekty území, případně připomínají významné rodáky a návštěvníky regionu. V regionu sídlí Muzeum Podkrkonoší v Trutnově, Městské muzeum v Žacléři, Krkonošské muzeum ve Vrchlabí, Galerie antického umění v Hostinném a Galerie v Trutnově. Nabídku možností kulturního vyžití rozšiřuje také **divadlo** v Trutnově.

K zajímavým stavbám patří **rozhledny**. Jedná se o dominanty krajiny, které zároveň slouží jako významné orientační body. Ve vymezené části Krkonoš se nacházejí celkem tři: na vrcholu Předního Žalého, na Černé hoře u Janských Lázní a na vrchu Šibeník u Trutnova.

Velký význam pro rozvoj cestovního ruchu mají také **kulturní, sportovní a další společenské akce**, které se mohou stát, mají-li opakovaný charakter a přiměřenou úroveň publicity, významnými atraktivitami schopnými do území přilákat velké množství často i zahraničních návštěvníků.

Jako atraktivita cestovního ruchu pro specifické skupiny návštěvníků může být chápáno i tzv. **Československé pohraniční opevnění**, které bylo budováno v letech 1935 až 1938 proti možné agresi tehdejšího nacistického Německa. V Krkonoších se s řadou těchto objektů setkáváme i v nejexponovanějších horských lokalitách. Důležitou památku tohoto druhu

reprezentuje největší československá **dělostřelecká tvrz Stachelberg**, v níž dnes sídlí muzeum Československého opevnění.

POZITIVA

- dlouhá historie rozvoje cestovního ruchu v oblasti Krkonoš (počátky rozvoje spadají do období 19. století)
- v místech větší koncentrace kulturních památek nebo v místech jinak architektonicky, urbanisticky nebo historicky významných byly vyhlášeny městské památkové zóny – v Krkonoších jde o Trutnov, Vrchlabí a Hostinné
- v oblasti Krkonoš působí řada dalších institucí, které zvyšují kulturně historický potenciál území - muzea a galerie, divadlo v Trutnově apod.
- tři vybudované rozhledny – Přední Žalý, Černá hora, Šibeník
- atraktivitu pro specifické skupiny návštěvníků představuje také československé pohraniční opevnění a zpřístupněná dělostřelecká tvrz Stachelberg

NEGATIVA

- oblast Krkonoš nedisponuje mezinárodně či republikově významnými kulturně historickými objekty a památkami
- v oblasti Krkonoš se nevyskytují žádné veřejnosti přístupné hrady, zámky a technické památky
- v oblasti není vyhlášena žádná městská památková rezervace, památková rezervace vesnického typu ani památková zóna vesnického typu
- řada kulturních a historických památek v obcích oblasti 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

DOPORUČENÍ

- organizace většího množství kulturních, sportovních a dalších společenských akcí s pozitivními dopady na návštěvnost oblasti
- trvalá péče o místní kulturně historické památky, zlepšení jejich stavu a celkové zvelebení veřejných prostranství (opravy, rekonstrukce apod.)
- zpřístupnění dalších zajímavých kulturně historických a technických objektů a památek, které by mohly být magnetem turistické návštěvnosti (tomuto kroku by mělo předcházet vyhodnocení možných pozitivních i negativních dopadů)
- zefektivnění propagace kulturně historických a technických památek a objektů
- významnější využití československého pohraničního opevnění a tvrze Stachelberg jako atraktivity cestovního ruchu pro specifické skupiny návštěvníků

Analýza významných faktorů omezujících rozvoj cestovního ruchu

Ochrana přírody a limity rozvoje

Z analýzy významných faktorů omezujících rozvoj turistického ruchu a limitů rozvoje území vztahených k ochraně přírody lze učinit následující závěry:

Nejvýznamnější faktor, který **omezuje rekreační aktivity** v oblasti, je **existence zvláště chráněných území, pásem hygienické ochrany vod a chráněných oblastí přirozené akumulace vod**. Tyto druhy ochrany pokrývají velkou část sledovaného území mezi státní hranicí s Polskem a hranicí ochranného pásma KRNAP, která probíhá z velké části po komunikaci č. I/14. **Nejpřísnější režim ochrany existuje v Krkonošském národním parku,**

který je zároveň i biosférickou rezervací UNESCO. Národní park se podle míry ochrany a využití území dělí do tří zón (**1. přísná přírodní, 2. řízená přírodní, 3. zóna**) a je ještě obklopen **ochranným pásmem**. Přísný režim (obdoba 1. a 2. zóny NP) panuje rovněž v maloplošných zvláště chráněných územích (ve vymezeném území se jedná o přírodní památky). Územní ochrana je mnohdy násobena tím, že určitá oblast spadá do několika typů ochrany, např. ochrana přírody, ochrana vody či ochrana lesa. Území KRNP je zároveň chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV Krkonoše).

Sledované území má v současné době v rámci České republiky **velmi kvalitní životní prostředí**, ač tomu tak před rokem 1990 nebývalo. Významný znečišťovatel ovzduší, elektrárna v Trutnově, byla již odsířena, a útlum textilního a papírenského průmyslu významnou měrou přispěl ke zlepšení kvality vod hlavně v Labi a Úpě. K výraznějšímu zvýšení množství škodlivin v ovzduší dochází pouze za inverzní situace na podzim ale především v zimě, kdy se v hlubokých krkonošských údolích drží smog z četných automobilů, kterými se tisíce návštěvníků dopravují do horských rekreačních center.

Sledované území **navštíví ročně přibližně 6 miliónů turistů, kteří se soustřeďují v několika horských střediscích a navštěvují nejatraktivnější lokality, které jsou však také nejceněnější a nejvíce chráněné.** Z toho pramení **negativní dopady** jako je 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** apod. Shrnuto, **antropický tlak na krajinu Krkonoš je enormní a již dávno přesáhl únosné meze**, a to i v méně navštěvovaných partiích.

Naopak **jistý prostor pro rozvíjení specifických turistických aktivit existuje v podhůří a na východním okraji Krkonoš**, kde je krajina také velmi malebná, otázkou však zůstává, zda obtojí v konkurenci blízkých hor.

Rekreační aktivity jsou až na výjimky **zakázány v 1. a 2. zóně Krkonošského národního parku** (povolování a umístování nových staveb, vstup mimo vyznačené cesty, změna současné skladby a plochy kultur či hnojení). Na celém území národního parku je například dále zakázáno tábořit a rozdělávat ohně, vjíždět motorovými vozidly mimo vyhrazené komunikace, pořádat a organizovat hromadné sportovní, turistické a jiné veřejné akce a provozovat vodní sporty mimo místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody, stavět nové dálnice, silnice, železnice, průmyslové stavby, sídelní útvary, plavební kanály, elektrická vedení velmi vysokého napětí a dálkové produktovody aj. Naopak je povolena například chůze mimo značené cesty, sběr lesních plodů, či šetrné hospodářské využívání.

Rekreační aktivity jsou rovněž **zakázány v 1. a 2/A. pásmu hygienické ochrany vod**. Jedná se o stanování, táboření, budování sportovišť, provozování sportovní činnosti, koupání, parkování, umývání a sprchování motorových vozidel. Ve sledovaném území patří do těchto dvou pásem **oblast Rýchor a část rozsáhlé východokrkonoské jádrové zóny biosférické rezervace**.

Naopak v pásmech hygienické ochrany 2/B. a 3. stupně a v chráněných oblastech přirozené akumulace vod (CHOPAV) jsou některé rekreační aktivity povoleny. V návrhu rozvoje území je nutné respektovat především stanovené zákazy a omezení staveb a činností. Jako CHOPAV jsou v oblasti vyhlášeny Krkonoše v rozloze národního parku a předmětem ochrany jsou povrchové vody.

Drtivá většina krkonošských lesních porostů spadá do kategorií **lesů ochranných a zvláštního určení** (např. velká částí území je chráněna jako národní park, lesy v okolí Trutnova slouží lesnickému výzkumu atd.), čili **hospodaření i jiné lidské aktivity v lesích podléhají omezením**. Funkce lesů se mnohdy překrývají s jinými omezeními rekreačního využívání krajiny a zesilují tak ochranu krajiny před negativními lidskými vlivy.

Vzhledem k vysokému rekreačnímu potenciálu krajiny vymezené oblasti na jedné straně, a výčtu výše uvedených limitů a omezení na straně druhé, existuje řada **konfliktů** mezi aktivitami cestovního ruchu a omezujícími opatřeními. **Jedná se o nadměrné využívání území pro potřeby turistického ruchu, který se dostává do konfliktu hlavně s ochranou přírody, ale i s ochranou vody a lesů.**

Nejcitlivější lokalitou je masiv Sněžky, která je **návštěvní bod nejvyššího řádu**. Sněžka je ohrožena hlavně sešlapem a následnou erozí, možností zavlečení nepůvodních rostlinných druhů a hromaděním odpadků. Důležitou otázkou je také **lanovka na Sněžku a její budoucnost**, přičemž představy Správy KRNAP a města Pec pod Sněžkou jsou zcela rozdílné. Výsledek sporu zatím není znám, důležité je připomenout, že se jedná o budoucnost nejcennějších partií Krkonoš, jejichž význam přesahuje středoevropský prostor. **K dalším ohroženým místům patří frekventované turistické trasy vedoucí po hřebenech Krkonoš** spojující velká turistická centra, a to navzájem nebo s významnými turistickými cíli. Nejohroženější jsou ty trasy, které vedou po asfaltu nebezpečných cestách mimo lesní porosty, které by omezily působení eroze. Jedná se především o všechny výstupové cesty na Sněžku, spojnici Luční a bývalé Obří boudy, cestu Dlouhým dolem, Labským dolem, úsek Výrovka - Liščí hora, Lyžařská bouda či cesta po hraně Labského dolu.

Je třeba zdůraznit také **nepříznivý vliv zimních sportů** (běžecké i sjezdové lyžování, jízda na sněžných skútrech) **na vegetační kryt, pokud nejsou dodrženy podmínky provozu** (dodržování vytyčených tras, výška sněhové pokrývky na sjezdovkách atp.). Toto všechno lze chápat jako střet mezi zájmy rekreatantů (některých) a Správy KRNAP. Vždyť i samotná střediska jsou příkladem rozporu mezi návštěvností a kapacitní únosností krajiny - nedostatek parkovacích míst, zvyšování ubytovacích kapacit, produkce odpadů atp. Místa je však stále stejně.

Jako **příklad potenciálních střetů zájmů** lze uvést dva projekty či záměry, a to rozšíření lyžařského areálu v Černém Dole na Špičáku, které by znamenalo zásah do poměrně zdravých lesních porostů, a výstavba lanovky Hnědý vrch v Peci pod Sněžkou, která by zasahovala do jádrové zóny biosférické rezervace (poučení lze najít na příkladě Rokytnice nad Jizerou).

Obecně lze říci, že prvním zásadním problémem je **příliš velké množství lidí v krajině**, požadující určitý standard služeb, jehož naplnění však znamená další nápor na krajinu. Druhý zásadní problém je **dosud rozdílný pohled na celou problematiku jednak poskytovateli služeb v cestovním ruchu**, kteří prosazují cestu extenzifikace (zvyšování kapacit ubytování, stravování a parkování) i intenzifikace cestovního ruchu, **a jednak Správou KRNAP**, která prosazuje cestu zvyšování kvality služeb v cestovním ruchu za předpokladu snižování či minimálně udržování současného stavu, co se kapacit týče.

POZITIVA

- velmi kvalitní životní prostředí a vysoký rekreační potenciál krajiny

NEGATIVA

- nadměrné využívání území KRNAP 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)
- nepříznivý vliv zimních sportů na vegetační kryt v případě nedodržení podmínek provozu

DOPORUČENÍ

- rozvoj specifických turistických aktivit v podhůří a na východním okraji Krkonoš

ANALÝZA FINANCOVÁNÍ CESTOVNÍHO RUCHU

Z analýzy financování cestovního ruchu a investičních příležitostí v cestovním ruchu vyplývají následující skutečnosti:

Výdaje veřejných rozpočtů měst a obcí vymezené turistické oblasti Krkonoše vztahované k rozvoji cestovního ruchu jsou určeny nejčastěji na **výstavbu a rekonstrukci dopravních komunikací, výstavbu a provoz sportovních zařízení, kulturní činnost a údržbu a rekonstrukci památek.**

Finanční náročnost řady investičních projektů vyžaduje spolupráci více subjektů i podporu z centrálních zdrojů. Až do roku 2000 měly financující funkci okresní úřady - stát prostřednictvím odborů regionálního rozvoje okresních úřadů přímo poskytoval prostředky na propagaci, marketing a rozvoj cestovního ruchu v jednotlivých okresech kraje. Reforma veřejné správy s sebou přinesla i změnu tohoto systému a většinu těchto aktivit převzal kraj nebo obce samotné. Další formou státní podpory rozvoje cestovního ruchu je dotační titul Program obnovy venkova Ministerstva pro místní rozvoj. Pro investice spojené s rozvojem cestovního ruchu byly v rámci programu obnovy venkova v letech 2000 – 2002 získány dotace v celkové výši 2,25 mil. Kč, použitých většinou na rekonstrukce místních komunikací a náměstí, vybudování cyklotras, běžkařských tras a marketing venkovské turistiky.

Další zdroj financování projektů na podporu rozvoje cestovního ruchu v oblasti představuje fond **CBC Phare** pro česko – polské příhraničí, který je součástí předvstupních fondů EU, a ze kterého lze financovat např. realizaci vybraných cyklostezek, rekonstrukci turistických stezek, turistický informační systém, vícejazyčný navigační systém. Od roku 2002 mohou obce i podnikatelské subjekty využít na financování projektů v oblasti cestovního ruchu i prostředků z dalšího předvstupního fondu, programu **Sapard**. Finance na propagaci turisticky atraktivních regionů lze získat i prostřednictvím grantů **České centrály cestovního ruchu** a **Státního programu rozvoje cestovního ruchu** vypisovaného Ministerstvem pro místní rozvoj, zaměřeného na podporu lázeňství a od roku 2002 i na budování infrastruktury pro sportovně-rekreační činnosti.

Dotace a granty, které obce získaly pro rozvoj cestovního ruchu byly nejčastěji použity na výstavbu a rekonstrukci sportovních zařízení, následovala údržba památek a dotace na investice do dopravních komunikací. Mnoho obcí řeší financování rozpočtových priorit prostřednictvím komerčních úvěrů a půjček z fondů.

Celkově lze konstatovat, že **obce oblasti nedostatečně využívají grantových a dotačních možností k financování svých projektů v cestovním ruchu.** Na druhou stranu je nutno vyzdvihnout širokou invenci nápadů v projektových záměrech.

Nemalý podíl na návštěvnosti území a tím i rozvoji cestovního ruchu má i **soukromý sektor.** Investice, které mají sloužit rozvoji cestovního ruchu, lze v soukromém sektoru pouze odhadovat. Na základě provedeného dotazníkového šetření u obcí turistické oblasti Krkonoše lze usoudit na v podstatě rovnoměrné rozdělení investic do rozvoje cestovního ruchu v posledních pěti letech mezi veřejný a soukromý sektor (46,7% investice veřejné a 53,3% investice soukromé). **Nejvíce podnikatelských projektů se zaměřuje na rekonstrukce a výstavbu ubytovacích kapacit a sportovních zařízení.** Pro spolufinancování vhodných

projektů realizovaných soukromými subjekty lze využít prostředky např. ze Státního programu podpory cestovního ruchu a programu Sapard.

Základním zdrojem informací pro analýzu investičních příležitostí v cestovním ruchu v turistické oblasti Krkonoše se stalo dotazníkové šetření u starostů měst a obcí, v rámci kterého bylo vyhodnoceno 23 vyplněných dotazníků (návratnost 67%). jako nejfrekventovanější odpověď na otázku známých připravovaných projektů nebo záměrů obcí a soukromých subjektů v oblasti výstavby či rekonstrukce se objevuje rozšiřování a zkvalitňování sítě cyklotras, často uváděné byly rovněž projekty, resp. záměry týkající se výstavby sportovišť a sportovních areálů, výstavby (rekonstrukce) ubytovacích zařízení a vybudování informačních center. Frekventované jsou rovněž projekty a záměry vztažené k zimním sportům (investice do výstavby a rozšiřování lyžařských areálů, výstavby lanovek, vybudování běžeckých tratí). Z dalších uváděných témat rozvojových záměrů či projektů se jedná o výstavbu (rekonstrukci) krytých sportovních zařízení, rekonstrukce kulturních památek, doplnění infrastruktury koupaliště, vybudování turistické stezky atd.

V rámci dotazníkového šetření byly mezi představiteli obcí oblasti zjišťovány rovněž připravované investiční projekty, které hodlají financovat jak obce, tak soukromý sektor. Celková výše zjištěných plánovaných investic pro nejbližší roky činí přibližně 1 mld. Kč (jedná se o částky uvedené obcemi, které odpověděly v rámci dotazníkového šetření, ne o celkovou výši potřebných investičních zdrojů - dobrý přehled je k dispozici u veřejných investic, ovšem u soukromého sektoru se vždy bude jednat pouze o odhad, neboť dotazníky vyplňovaly obce a nikoliv soukromé subjekty).

POZITIVA

- široká invence nápadů v projektových záměrech v oblasti cestovního ruchu

NEGATIVA

- obce zájmové oblasti 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

DOPORUČENÍ

- zvýšení informovanosti obecních samospráv a podnikatelů v cestovním ruchu o možnostech spolufinancování rozvojových projektů z veřejných zdrojů (předvstupní fondy EU, státní programy a dotace, granty)

CESTOVNÍ RUCH – ANALÝZA A HODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU NABÍDKY

Význam a postavení cestovního ruchu v meziregionálním srovnání, analýza turistické návštěvnosti turistické oblasti Krkonoše (období 1998 – 2001)

Krkonoše patří v rámci České republiky mezi **nejvýznamnější destinace zahraničních i domácích návštěvníků** (jedná se o **turisticky nejnavštěvovanější horskou oblast v České republice**). O tom svědčí mj. přibližně 36,9 tis. (tj. 6,5%) lůžek v ubytovacích zařízeních cestovního ruchu v okrese Trutnov, z nichž se rozhodující část (minimálně 95%) nachází ve vymezené turistické oblasti Krkonoše. Vzhledem k tomu, že podíl okresu Trutnov, resp. turistické oblasti Krkonoše na obyvatelstvu České republiky dosahuje 1,2%, resp. 0,7%, je koncentrace turistických lůžek ve vymezené turistické oblasti Krkonoše přibližně osmkrát vyšší než koncentrace obyvatelstva a v přepočtu na obyvatele dosahuje **nejvyšší hodnoty mezi všemi okresy** České republiky (na 1 000 obyvatel připadá přibližně 306 lůžek v ubytovacích zařízeních, v úhrnu České republiky dosahuje tento ukazatel hodnoty 55,7 lůžek, v úhrnu Královéhradeckého kraje pak 108,3 lůžek). Podobně významné postavení cestovního ruchu ve vymezené oblasti Krkonoše (okresu Trutnov) lze dokumentovat také srovnáním prostřednictvím rozlohy území. Podíl okresu Trutnov na celkové rozloze České republiky činí 1,45%, koncentrace turistických lůžek na km² se v okrese Trutnov pohybuje kolem 32,2, v úhrnu České republiky dosahuje tento ukazatel hodnoty 7,2 lůžek/km², v úhrnu Královéhradeckého kraje pak 12,5 lůžek/km². Tato územní koncentrace je po Praze a okrese Jablonec nad Nisou nejvyšší mezi okresy České republiky.

Jaké je postavení okresu Trutnov, resp. turistické oblasti Krkonoše z hlediska návštěvnosti v ubytovacích zařízeních? Podle údajů ČSÚ navštívilo v roce 2000 ubytovací zařízení v České republice 10,8 milionů hostů, z nichž 606 tisíc zamířilo do okresu Trutnov, tj. 5,6% z úhrnu za Českou republiku. Pouze v Praze byla návštěvnost o několik řádů vyšší (22,9% z úhrnu ČR). Podobná situace, i když méně příznivá, je i v počtu zahraničních turistů, kteří navštívili trutnovský okres: z 4,6 miliónů zahraničních ubytovaných hostů jej navštívilo 201 tisíc, což řadí okres na 2. místo v České republice (4,3% z úhrnu ČR).

Z hlediska počtu přenocování náleží okresu Trutnov (Krkonoším) rovněž velmi významné postavení: počet 3 mil. přenocování řadí okres na 2. místo v ČR (6,4% z úhrnu ČR). Podobná situace v postavení okresu je i z pohledu počtu přenocování zahraničních návštěvníků: 825 tis. přenocování cizinců řadí okres Trutnov na 3. místo v ČR (5% z úhrnu ČR).

Podobně významné postavení zaujímají z hlediska lůžkových kapacit i realizované návštěvnosti největší turistická centra Krkonoš. Například Špindlerův Mlýn a Pec pod Sněžkou se umístily v posledních 3 letech mezi 10 nejnavštěvovanějšími turistickými středisky v České republice.

Charakter návštěvnosti turistické oblasti Krkonoše (okresu Trutnov) je především díky přírodním podmínkám příznivě vyrovnaný, zejména ve vlastních Krkonoších. Na první čtvrtletí připadá přibližně 27% ubytovaných hostů, na druhé čtvrtletí 24%, na třetí čtvrtletí (letní sezóna) 32% a na čtvrté čtvrtletí 17%.

POZITIVA

- atraktivní a žádaná turistická destinace pro domácí i zahraniční návštěvníky

NEGATIVA

v textu nejsou

DOPORUČENÍ

na základě textu nelze stanovit

Základní turistická infrastruktura, analýza hromadných ubytovacích zařízení a významných poskytovatelů dalších služeb, prostorová analýza objektů individuální rekreace

Rozvoj turistického využití území České republiky byl těsně spjat se vznikem a činností turistických spolků ve druhé polovině 19. století. Nejaktivnějším spolkem s největší členskou základnou byl od roku 1888 Klub českých (československých) turistů (KČT), který od počátku svého vzniku začal budovat v turisticky atraktivní horské krajině první objekty turistické infrastruktury (turistické chaty a útulny, rozhledny, cesty a další). Po roce 1948 se nastoupený trend postupné výstavby sítě turistických zařízení přerušil a k oživení výstavby dochází až v 70. a 80. letech (výstavba podnikových rekreačních zařízení, transformace obytného fondu na rekreační chalupy, výstavba hotelů a později penzionů v horských střediscích). Ubytovací potenciál tzv. podnikové rekreace měl v turistické infrastruktuře Krkonoš zcela rozhodující podíl a koncentroval se do nejvýznamnějších horských středisek (Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn, Strážné, Janské Lázně, Černý důl a Horní Maršov). V roce 1987 bylo v podnikových zařízeních umístěno celkem 22 000 lůžek (naprosto dominantně v majetku pražských podniků a institucí), zatímco v zařízeních volného cestovního ruchu pouze 4 200 lůžek. Od počátku devadesátých let dochází k postupné přeměně bohatého fondu zařízení podnikové rekreace na komerční ubytovací zařízení, otevřená všem návštěvníkům, přičemž zásadně se změnilo především vlastnické poměry, ne tak již celková kapacita a kvalita zařízení.

Druhá skladba ubytovacích zařízení v Krkonoších je do značné míry podmíněna minulým vývojem. Převažují méně kapacitní a méně vybavené penziony, následované pro oblast Krkonoš typickými horskými chatami a boudami, ubytováním hotelového typu (kolem 16 – 20% celkové kapacity), dále ubytovny, motoresty, rekreační střediska a další. Zjištěná velikostní struktura je méně příznivá zejména z hlediska organizace pobytů pro větší zájezdovou klientelu (touroperátoři obvykle vyžadují kapacity kolem 50 lůžek – 1 autobus). Slabší stránkou je rovněž standard vybavení, často chybí sociální zařízení na pokojích (samozřejmě ne u všech typů zařízení je vyžadováno), možnost sportovního vyžití, koupání (bazén), poskytování informačních služeb (e-mail, připojení na internet). Samozřejmě by se měl také v budoucnu stát národní turistický a rezervační systém, tak je to obvyklé v turisticky rozvinutých zemích. Velmi rozdílná je také úroveň (technický stav, vybavenost) ubytovacích zařízení. Značná část zařízení se transformovala z objektů podnikové rekreace různého standardu, do mnoha hotelů a penzionů nebylo léta investováno. Celkový stav ubytovací základny je proto možné označit v mnoha případech za neuspokojivý v dnešní konkurenční nabídce (zejména z hlediska vnější konkurence). Velmi závažným problémem našeho cestovního ruchu je, že na celostátní i regionální úrovni existuje jen sporadická podpora podnikatelů v této oblasti. Slabou stránkou turistického rozvoje oblasti Krkonoše je také zatím nízká úroveň vzájemné spolupráce podnikatelského sektoru a veřejné správy (státní správy a místní samosprávy).

Specifický potenciál v turistické infrastruktuře Krkonoš představuje druhé bydlení, tedy zejména chataření a chalupaření. Zatímco ve většině okresů České republiky převažuje chataření, pro horské prostředí Krkonoš a Podkrkonoší je typické především chalupaření. Jeho počátky spadají do konce 50. let (v některých exponovaných místech formou “letních bytů” již od konce 20. let), kdy zde začíná postupná transformace obytné a výrobní funkce v “dosídlených” podhorských obcích, zvláště v této krajinářsky (a turisticky) atraktivní oblasti. O turistické atraktivitě Krkonoš vypovídá také struktura vlastnických vztahů k objektům individuální rekreace. Obecným trendem je, že podíl majitelů s trvalým bydlištěm ve velkých městech stoupá s atraktivitou území. V oblasti Krkonoš měli v roce 1970 (poslední relevantní údaje o vlastnických poměrech OIR pochází ze sčítání lidu, domů a bytů 1970) více než dvě pětiny majitelů objektů individuální rekreace, tedy rekreačních chat a chalup, trvalé bydliště v Praze. Dvě třetiny objektů individuální rekreace (66,5%) tvoří v oblasti Krkonoš chalupy vyčleněné z bytového fondu, což je při srovnání dalších turisticky exponovaných oblastí ČR hodnota velmi vysoká. Z jednotlivých obcí oblasti Krkonoš se nejvyššími počty i podíly vyčleněných rekreačních chalup vyznačovaly především významná horská střediska (Pec pod Sněžkou, Horní Maršov, Malá Úpa, Staré Buky), ale i největší města oblasti – Trutnov a Vrchlabí. Daleko větší význam má však druhé bydlení z hlediska rekreační funkce obcí. Pro toto hodnocení byly vybrán ukazatel hodnotící poměr rekreačních lůžek v objektech individuální rekreace (lůžka v chatách a chalupách, při průměru 4 lůžek v objektu) ku trvale bydlícímu obyvatelstvu v obci. Zcela dominantní rekreační funkci mají horská střediska Malá Úpa, Strážné a Pec pod Sněžkou, velmi významnou rekreační funkci mají ještě Staré Buky. Nižší hodnoty tohoto ukazatele byly zjištěny u podkrkonošských obcí, u velkých měst, ale také např. u Špindlerova Mlýna. Zjištěné údaje signalizují rekreační transformaci (chalupaření) z důvodů vysídlování horských a podhorských obcí (přinášející s sebou problém postupného demografického stárnutí a vyliďňování území), na straně druhé i problematiku hranic rekreační únosnosti území cenných přírodních krajinářských lokalit, především v Krkonošském národním parku.

POZITIVA

- velká přírodní atraktivita území podporující od poloviny 19. století rozvoj turismu a výstavbu turistické infrastruktury
- dostatečná lůžková kapacita v hromadných ubytovacích zařízeních
- pestrá nabídka individuálního ubytování

NEGATIVA

- většina lůžkových kapacit je „odkazem“ podnikové rekreace, kvalita často neodpovídá běžným standardům vyspělých zemí
- nevyjasněné vlastnické vztahy u řady ubytovacích zařízení
- převaha méně kapacitních a méně vybavených penzionů a horských chat
- nízká úroveň spolupráce mezi podnikatelskou a veřejnou sférou
- nestabilní postavení malých a středních podnikatelů v cestovním ruchu
- další úbytek německé klientely, která tvořila v minulosti až polovinu příjmů ubytovatelů

DOPORUČENÍ

- 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; transformace je důležitá pro údržbu a zachování znaků

typické struktury osídlení a místní architektury, negativním dopadem je nepříznivý vliv na demografickou strukturu obyvatelstva

Doprovodná turistická infrastruktura

Cyklistické trasy

Cyklistická doprava je fenomén, kterému je v poslední době vzhledem k jeho významu a atraktivitě v rámci cestovního ruchu a vzhledem k jeho rozvojovému potenciálu věnována velká pozornost.

Přehled dálkových cyklistických tras v Krkonoších:

- č. 22 (název „*Jizersko-krkonošská magistrála*“): trasa vede z Chrastavy přes Jizerské hory do Krkonoš (přes Vrchlabí, Lánov, Černý Důl, Janské Lázně, Svobodu nad Úpou, Mladé Buky a Trutnov), Adršpašsko-teplických skal a Orlických hor;
- č. 24 („*Labská trasa*“): trasa vede podél řeky Labe ze Špindlerova Mlýna do Vrchlabí, Kunčic nad Labem a Hostinného, odkud pokračuje do Dvora Králové nad Labem, Hradce Králové, Pardubic, Mělníka, Ústí nad Labem a Děčína.

Uvedené cyklotrasy č. 22 („*Jizersko-krkonošská magistrála*“) a č. 24 („*Labská trasa*“ v úseku jižně od Vrchlabí) jsou zároveň řazeny i mezi české dálkové cyklotrasy mezinárodního významu.

Cykloturistické trasy v Krkonoších

Značení cykloturistických tras v území Krkonošského národního parku provádí Správa KRNAP. Trasy jsou voleny tak, aby umožnily dobré poznání krkonošské přírody a zároveň minimalizovaly riziko poškození životního prostředí – jejich přehled viz v tab. 1.

Tab. 1: Seznam cykloturistických tras v řešeném území (uvedeny jsou i ty, které se pouze dotýkají jeho hranice)

Číslo trasy	Popis trasy
1 A (hlavní trasa)	Harrachov - Horní Mísečky - Špindlerův Mlýn - Kopřivník - Hřibčecí boudy - Výrovka - Čertovy schody - Pec pod Sněžkou - Portášky - Janovy Boudy - Spálený Mlýn - Honzíček - Cestník - Lysečinské boudy - Mravenčí vrch - Rýchorská bouda - Hubertus - Žacléř
1 B	Hřibčecí boudy - Klecanda - Tetřeví Boudy - Lučiny - Černá hora - Velké Pardubické Boudy - Krausovy boudy - Modrokamenná bouda - Horní Maršov - Lysečiny - Lysečinské boudy
1 C	napojení na trasu č. 1B z Dolního Dvora
1 D	napojení na trasu č. 1B z Dolního Dvora
1 E	napojení na trasu č. 1B z Černého Dolu
10	Benecko - Rovinka - Janova Hora - hotel Praha - Vítkovice - Benecko
10 A	Benecko (Dům služeb) - hotel Zlatá Vyhlídka - Přední Žalý - Zadní Žalý - Janský vrch - Rovinka
11	Rovinka - Přední Labská - Krausovy Boudy - Špindlerův Mlýn
12	Třídomí - Horní Mísečky - Medvědí - Špindlerův Mlýn
13	Horní Mísečky - Zlaté návrší (cílová trasa)
13 A	horní stanice lanové dráhy Špindlerův Mlýn-Medvědí - napojení na trasu č. 12
14	Špindlerův Mlýn - Labský Důl (Pudlava) (cílová trasa)
15	Špindlerův Mlýn - Dívčí lávky - Medvědí bouda - Davidovy Boudy - Petrova bouda - Špindlerova bouda - po silnici zpět do Špindlerova Mlýna
16	Dívčí lávky - Bílé Labe - Dřevařská cesta - Špindlerův Mlýn
17	Kopřivník - Přední Planina - Kopřivník
18	Klecanda - Husí Boudy - Tetřeví Boudy
19 A	Janské Lázně - Zrcadlovska zatáčka - Zinneckerovy Boudy - Černá hora
19 B	Zrcadlovska zatáčka - Zrcadlovska - sedlo pod Kolínskou
20	Pec pod Sněžkou - Pražská bouda - Kladenská bouda - Pec pod Sněžkou
21	Pec pod Sněžkou - Obří důl (Kaplíčka) (cílová trasa)
22	Pec pod Sněžkou - Velká Úpa - Horní Maršov (vede po silnici)
22 A	Velká Úpa - penzion Vkus - Janovy Boudy
23	Velká Úpa - Javoří důl - Vlašské Boudy - Velké Toppeltovy Boudy - Krausovy boudy
23 A	Velká Úpa (Vavřincův důl) - křižovatka trasy č. 22
24	Spálený Mlýn - Kostelík - Rennerovy Boudy - Pomezí Boudy - po silnici zpět ke Spálenému Mlýnu
24 A	Pomezí Boudy - Eliščino Údolí - křižovatka trasy č. 24
25	Horní Maršov - Stará hora - Dlouhý hřeben - Cestník

26	Rýchorská bouda – Bystřice – Antonínovo Údolí – Mánkova cesta – Horní Maršov
26 A	Mánkova cesta – Svoboda nad Úpou
26 B	Bystřice – Bednářova cesta – Babí
27	Modrokamenná bouda – Janské Lázně

Pramen: Krkonoše, turistická mapa 1 : 50 000, přílohový sešit, textová část, Klub českých turistů, 2002

V roce 2001 byla zřízena **1. Krkonošská cyklistická naučná stezka**, která je v délce 16 km vedena nejzajímavějšími partiemi Černé a Světlé hory u Janských Lázní.

Turistické trasy

Vzhledem ke koncentraci přírodních krás a zajímavostí je v **Krkonoších vyznačena hustá síť turistických tras**. Jejich nejatraktivnější vrcholové partie jsou sice součástí nejpřísněji chráněných míst Krkonošského národního parku, přesto je většina zajímavých lokalit dobře zpřístupněna – jen v hranicích národního parku je vyznačeno cca 800 km značených cest. V podhůří Krkonoše je z důvodu nižší atraktivity a návštěvnosti zřízeno méně husté turistické značení.

Pojmenované turistické stezky v Krkonoších:

- cesta česko-polského přátelství,
- cesta Jana Buchara,
- cesta bratří Čapků.

Kromě oficiálně pojmenovaných turistických tras se v Krkonoších nachází ještě řada jiných cest, uveďme alespoň Harrachovu cestu, Krakonošovu cestu, Koňskou cestu, Luční cestu a řadu dalších.

Přehled naučných, exkursních a jiných stezek:

- naučná stezka Černoohorská rašelina,
- naučná stezka Čertův důl,
- naučná stezka Nové Dvory – Babí.

Lyžařská střediska (lanovky, vleky, sjezdové lyžování)

Vzhledem k příhodným klimatickým a orografickým podmínkám jsou Krkonoše považovány za pohorie s nejlepšími podmínkami pro lyžování v České republice. Proto je zde vybudována řada lyžařských středisek s rozsáhlým zázemím, z nichž některé jsou významné i ve středoevropském kontextu. K neznámějším a nejlépe vybaveným patří: Špindlerův Mlýn (skiareálův Svatý Petr a Medvědí), Pec pod Sněžkou, Janské Lázně, Vrchlabí (skiareál Herlíkovice), Žacléř (skiareál Prkenný Důl), Malá Úpa, Mladé Buky, Černý Důl a Dolní Dvůr.

Tab. 2: Přehled lanových drah v Krkonoších

Název	Typ lanovky	Obec	Délka (v metrech)	Převýšení (v metrech)	Kapacita (osob/hod.)
Lanová dráha Medvědí	čtyřsedačka	Špindlerův Mlýn	1 920	480	2 400
Lanová dráha Pláň	čtyřsedačka	Špindlerův Mlýn	1 575	420	2 400
Lanová dráha Na Hromovce	třísedačka	Špindlerův Mlýn	1 000	280	1 500
Lanová dráha (černá sjezdovka)	dvousedačka	Špindlerův Mlýn	940	280	1 340
Lanová dráha Sněžka	dvousedačka	Pec pod Sněžkou	1 560 + 1 967	464 + 240	250
Lanová dráha Portášky	jednosedačka	Pec pod Sněžkou	1 459	350	.
Lanová dráha Herlíkovice - Žalý	dvousedačka	Vrchlabí	1 450	430	980
Lanová dráha Janské Lázně – Černá hora	kabinková	Janské Lázně	2 300	550	550

Pramen: mapy, průvodci, internet

Běžecské lyžování

Strojová úprava stop pro běžecské lyžování je v současné době již standardní součástí nabídky středisek cestovního ruchu v Krkonoších. Významnou trasou, která propojuje prakticky všechna střediska a prochází celým pohorím, je tzv. Krkonošská lyžařská magistrála. Kromě toho je v okolí každého střediska upravován autonomní systém místních běžecských stop a okruhů, případně i závodních a standardních běžecských tratí.

Běžecské lyžování je umožněno i na ostatních značených trasách (pokud není výslovně uvedeno jinak – např. z důvodu lavinového nebezpečí či nepříznivého počasí), i když nejsou strojově upravovány. Ke snazší orientaci slouží tyčové značení a také tzv. němé značky Krkonoš.

Ostatní sportovní infrastruktura

K ostatní sportovní infrastruktuře řadíme bazény, koupaliště, atletické a zimní stadiony, sportovní haly, tělocvičny a hřiště pro různé hry (tenis, volejbal, basketbal, nohejbal, squash apod.), kuželny, fitness centra, golfová hřiště, paraglyding atd. Vedle pobytů cíleně zaměřených na její využití (soustředění a tréninkové pobyty apod.), se její význam zvyšuje v případě nepříznivého počasí, kdy se nelze (nebo lze jen v omezené míře) věnovat venkovním aktivitám. Vybavenost střediska těmito zařízeními významně zvyšuje jeho turistický potenciál a stává se faktorem, který spolurozhoduje o výběru určité destinace.

POZITIVA

- dostupnost Krkonoš v systému mezinárodních a dálkových cyklotras
- vyznačení husté sítě cykloturistických tras na území Krkonošského národního parku, dobrá spolupráce se správou KRNAP, zřízení 1. Krkonošské cyklistické naučné stezky
- dlouhodobá kontinuita budování turistických tras v Krkonoších – první stezky začaly být budovány již v 2. polovině 19. století a řada z nich slouží dodnes (Harrachova cesta aj.)
- vyznačení husté sítě turistických tras v nejatraktivnějších vrcholových partiích Krkonoš
- vybudování řady lyžařských středisek s nejlepšími podmínkami pro zimní sporty v České republice, z nichž některé jsou významné i ve středoevropském kontextu (lanovky, vleky, sjezdovky všech délek a obtížností)
- dobré podmínky pro běžecské lyžování - strojově udržované stopy a okruhy v okolí všech středisek, Krkonošská lyžařská magistrála aj., tyčové značení a němé značky Krkonoš

NEGATIVA

- na stávajících cyklistických trasách se vyskytuje množství závad, které ohrožují bezpečnost cyklistů a případně i ostatních účastníků silničního provozu
- méně husté turistické značení v podhorské oblasti
- poměrně malý počet vytyčených naučných stezek – ke zlepšení informovanosti návštěvníků o důvodech ochrany přírody by mohlo přispět vybudování dalších tras s informacemi o cenných a nenahraditelných lokalitách a funkcích krkonošské přírody
- zázemí lyžařských středisek (zejména lanovky, vleky a sjezdovky) představuje poměrně velký zásah do křehkého horského ekosystému (odlesnění svahu, eroze, hluk, antropický tlak, ...)
- nedostatečná vybavenost některých středisek, pokud jde o ostatní sportovní infrastrukturu
- ze stávajícího turistického využití Krkonoš vyplývá obrovský antropický tlak na zhoršování životního prostředí (stálý tlak na postupné zmenšování plochy nedotčené „panenské“ přírody)
- nedostatečná kapacita parkovacích míst, nevybudovaný systém zachytných parkovišť a jejich propojení šetrnější veřejnou dopravou

DOPORUČENÍ

- další případné zkvalitňování vytyčených cyklistických komunikací, postupné odstraňování bezpečnostních závad, zavedení tematických cyklotras, dobudování doprovodné infrastruktury, propagační činnost apod.
- řešení systému cyklistické dopravy v segregované podobě uvnitř obcí (spolu s veřejnou dopravou významný regulátor individuální automobilové dopravy)
- vyznačení nových turistických tras v podhorské oblasti
- vytyčení dalších naučných stezek
- 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 v některých střediscích
- vytvoření systému záchytných parkovišť a zajištění jejich propojenosti veřejnou dopravou jednak mezi sebou a jednak s turistickými východisky (zelené autobusové linky)

Turistické informace

Jedním z nejvýznamnějších faktorů, který rozhodujícím způsobem ovlivňuje návštěvnost turistického regionu, je dostatek informací o možnostech trávení volného času a komplexní turistické nabídce. Nabízet by je měla turistická informační centra, jichž bylo v zimní sezóně v turistické oblasti Krkonoše v provozu 10. Tři TIC byla lokalizována ve Špindlerově Mlýně, po dvou v Janských Lázních, Trutnově a Vrchlabí a jedno v Žacléři. Podle základní svodné databáze České centrály cestovního ruchu (ČCCR) nemělo žádné TIC sídlo v Peci pod Sněžkou (přesto existuje pod Správou KRNAP „terénní informační středisko“ Pec pod Sněžkou).

Po zhodnocení úrovně, rozsahu a struktury poskytovaných služeb jednotlivými TIC v turistické oblasti Krkonoše - podle minimálního standardu služeb, vybavení a klasifikace turistických informačních center - je možno do kategorie B zařadit snad pouze Turistické informační centrum MěÚ ve Špindlerově Mlýně. Ostatní TIC mohou být při určité generalizaci kritérií a přihlédnutí k místním podmínkám zařazeny do kategorie C. Kritéria a podmínky kategorie A nespĺňuje v Krkonoších žádné z TIC.

POZITIVA

- vhodná poloha umístění většiny TIC na „nepřehlédnutelném“ místě v centru města (obce), s dobrou možností vstupu osobám tělesně postiženým
- významný zájem o služby TIC ze strany zahraničních návštěvníků
- dobrá jazyková vybavenost pracovníků TIC
- dostatečná nabídka propagačních materiálů v několika jazykových mutacích poskytovaných bezplatně
- 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

NEGATIVA

- u některých TIC nedostačující otevírací doba (platí zejména pro víkendové dny)
- nízká informační hodnota TIC mimo vlastní otevírací dobu
- ne zcela běžně nabízená možnost rezervace ubytování

- stále velmi nízké výdaje na reklamu u řady TIC
- ne příliš rozvinutá spolupráce mezi TIC a podnikateli
- velmi slabá úroveň stávajících internetových stránek jednotlivých TIC, nedostatečná tvorba vlastních webových stránek

DOPORUČENÍ

Doporučení ke spolupráci v rámci základní sítě TIC v turistické oblasti Krkonoše či spíše v rámci „nadřazených“ turistických regionů Český sever a Východní Čechy by mohla vzejít z následujících bodů:

- zapojit všechna TIC do sítě certifikovaných TIC, založené na přesně definovaných kritériích poskytovaných informací a služeb návštěvníkům a na pravidlech uvnitř sítě
- spolupracovat na postupné realizaci produktů a programů cestovního ruchu, ať již zpočátku oborových či později komplexních
- z daného místa nebo oblasti zajišťovat informační servis a zprostředkovatelské služby pro ostatní TIC sítě
- dodávat nové a aktualizovat zastaralé informace do společné databáze, aktivně spolupracovat při marketingových průzkumech
- spolupracovat, poskytovat informace a zprostředkovávat kontakty na odborníky potřebné pro tvorbu oficiálních propagačních a informačních materiálů, podílet se na přípravě a realizaci oficiálních propagačních akcí
- spolupodílet se na zpracování periodické zprávy o stavu cestovního ruchu v dané oblasti, včetně stavu příslušného TIC se snahou zjistit současné příležitosti, ale i rizika a problémy v dané oblasti
- průběžně informovat o službách a materiálech, které turistům a návštěvníkům dané oblasti chybí k dispozici
- zprostředkovávat nabídku oficiálních propagačních materiálů z místa působnosti TIC i celé turistické oblasti

Turistické cíle a turistické atraktivity

Území Krkonoš nabízí velký počet turistických cílů a atraktivit. Hlavní turistický cíl představují sice přírodní atraktivity, nicméně v menší míře lze spojit návštěvu Krkonoš i s poznáváním historických a kulturních památek.

Přírodní zajímavosti

Krkonoše jsou nejvyšší a nejznámější pohoří v České republice. Podoba vrcholů byla ovlivňována převážně periglaciálními (mrazovými) procesy, které v kombinaci s erozí vedly ke vzniku tzv. kryoplanačních plošin a teras, skalních stěn, kamenných moří, izolovaných skal apod. K nejvýznamnějším a nejvyšším vrcholům patří:

- **Sněžka** (Śnieżka, 1602 m): nejvyšší vrchol České republiky,
- **Luční hora** (1555 m): druhá nejvyšší hora ČR, vrchol není turisticky zpřístupněn,
- **Studniční hora** (1554 m): třetí nejvyšší hora ČR, vrchol není turisticky zpřístupněn.

K dalším významným **vrcholům hlavního hřebene** patří Vysoké kolo (1509 m), Violík (1472 m), Mužské kameny (1417 m), Dívčí kameny (1414 m), Stříbrný hřbet (1490 m) a Svorová hora (1411 m). Nejvýchodnější partie Krkonoš jsou tvořeny lesnatým masivem zvaným **Rýchory**. Do českého vnitrozemí vybíhají Krkonoše několika **rozsochami**. V řešeném území jde o:

- rozsochu Krkonoše (1411 m), Medvědína (1235 m) a Předního Žalého (1019 m),
- rozsochu Kozích hřbetů (1422 m),
- rozsochu Luční (1555 m), Studniční (1554 m), Liščí (1363 m) a Černé hory (1299 m),

- rozsochu Růžové hory (1390 m).

Charakteristickým rysem vrcholových partií Krkonoš jsou **pláně** (např. Pančavská, Labská s pramenem Labem, Bílá louka a další), jež jsou pozůstatkem původní zarovnané plochy. V těchto místech se v období starších čtvrtohor hromadila většina sněhu a ledu tvořícího krkonošské ledovce, jejichž pohyb později formoval tvar horní části řady údolí. Na pláních jsou dnes často z důvodu problematického odtoku vody vytvořena **rašeliniště** (např. Úpské s pramenem Úpy, Černoohorské aj.).

Tvar horní části řady **krkonošských údolí** byl formován ledovci (jejich pozůstatkem jsou kary, morénové valy apod). Významným činitelem, který působil v minulosti i dnes, je tekoucí voda (eroze). Místní toky se vyznačují velkým spádem, značnými výkyvy vodní hladiny a balvanovitými řečišti s několika **vodopády**. K nejvýznamnějším údolím patří:

- **Labský důl**: na strmých svazích je vytvořeno několik vodopádů, nejznámější jsou vodopády Labe a kaskádový vodopád Pančavy (nejvyšší vodopád v ČR – výška 250 m);
- **Obří důl**: jeho součástí je i Úpská jáma - nejdokonaleji vyvinutý ledovcový kar na české straně Krkonoš, jehož lavinové srázy dosahují výšky až 600 m. Na řece Úpě jsou vytvořeny Horní a Dolní Úpský vodopád.

K dalším zajímavým údolím patří Důl Bílého Labe, Dlouhý důl, Modrý důl, údolí Labe mezi Špindlerovým Mlýnem a Vrchlabím, údolí Úpy a Malé Úpy, dále např. Klínový důl, údolí Kotelského potoka, Čisté, Lysečinského potoka atd.

Přírodní atraktivita krkonošského podhůří je ve srovnání s vrcholovými partiemi nižší, avšak i zde se nachází zajímavá členitá a malebná krajina. Do nejvýchodnějších částí zájmového území zasahuje masivem tzv. **Vraních hor** Žacléřská vrchovina, jejímž nejvyšším vrcholem je Královecký Špičák (881 m). Jižně od Krkonoš se nachází vlastní **Krkonošské podhůří** (v geomorfologickém smyslu). Území je charakteristické horskými pásmy a masivy, které jsou více či méně výrazně odděleny údolními vodními toků. K zajímavým lokalitám patří např. Bradlo, Slučí kameny, Čížkovy kameny ad. **Podhůří by v budoucnu mohlo plnit roli jakési „nárazníkové zóny“**, do níž by bylo vhodné přenést část turistické zátěže z centrálních oblastí Krkonoš.

Kulturně-historické zajímavosti

Pro Krkonoše je charakteristický **fenomén rozptýleného budního osídlení** „rozhozeného“ do řady údolí i výše položených strání a horských luk (osady Přední a Zadní Rennerovky, Lučiny, boudy pod Slezským sedlem aj.). K turisticky nejznámějším boudám na hřebenech Krkonoš patří Labská bouda, Martinova bouda, Petrova bouda, Špindlerova bouda, Luční bouda, Výrovka, Jelenka ad.

Kulturně-historické atraktivity v hlavních turistických střediscích:

- **Špindlerův Mlýn**: rázovitá horská architektura z přelomu 19. a 20. století, kostelík sv. Petra a Pavla v klasicistním stylu;
- **Pec pod Sněžkou**: hospoda na Peci z roku 1793, která si dodnes uchovála původní ráz, kaple Panny Marie, pozdně barokní kostel Nejsv. Trojice ve Velké Úpě;
- **Janské Lázně**: světoznámé lázně pro léčení následků dětské obrny, vad a nemocí pohybového a dýchacího ústrojí, jedny z nejstarších v Čechách. Novorenesanční kolonáda se secesními prvky, novogotický kostel sv. Jana Křtitele a novogotický evangelický kostel;
- **Malá Úpa**: pozdně barokní kostel sv. Petra (čtvrtý nejvýše položený kostel v ČR);
- **Horní Maršov**: klasicistně a novorenesančně upravený zámek a novogotický farní kostel Nanebevzetí Panny Marie postavený podle projektu arch. J. Schulze (projektant

Národního muzea a Rudolfiny v Praze), stejnojmenný renesanční hřbitovní kostel s barokní farou a sochou sv. Jana Nepomuckého;

- **Svoboda nad Úpou:** pozdně gotický kostel sv. Jana Nepomuckého s dřevěnou plastikou Růžencové Panny Marie a roubené, klasicistní a rokokové domy;
- **Černý Důl:** renesanční kostel sv. Michala, klasicistní radnice s podloubím a socha sv. Michala.

V krkonošském podhůří patří k nejzajímavějším kulturně historickým lokalitám města:

- **Trutnov** (městská památková zóna): čtvercové náměstí je obklopeno renesančními a barokními domy s podloubím, k památkám patří radnice, kašna s Krakonošem, bývalý zámek přestavěný na školu (dnes sídlo Muzea Podkrkonoší), kostel Narození Panny Marie a památník bitvy mezi rakouským a pruským vojskem z roku 1866 na vrchu Šibeník;
- **Vrchlabí** (městská památková zóna): k cenným stavbám patří renesanční zámek (dnes sídlo městského úřadu), stará a nová radnice, barokní augustiniánský klášter (dnes sídlo Krkonošského muzea), kostel sv. Vavřince, kamenný most přes Labe ze 17. století, morový sloup a zbytky městské lidové dřevěné architektury ze 17. století;
- **Hostinné** (městská památková zóna): k cenným stavbám patří radnice s postavami dvou obrů, několik renesančních a barokních měšťanských domů, kostel Nejsv. Trojice s areálem děkanství, kostel sv. Františka Serafinského (dnes sídlo Galerie antického umění), bývalé kláštery (františkánský a klášter Voršilek) a zbytky opevnění;
- **Žacléř:** k památkám patří zámek vybudovaný na skalnatém ostrohu (nepřístupný veřejnosti), barokizovaný kostel Nejsv. Trojice, mariánský sloup a měšťanské domy včetně cenné skupiny roubených přízemních štítových domů s podsíněmi.

Jako atraktivita cestovního ruchu pro specifické skupiny návštěvníků může být chápáno i tzv. **Československé pohraniční opevnění**, důležitou památku tohoto druhu reprezentuje největší československá **dělostřelecká tvrz Stachelberg**, v níž dnes sídlí muzeum Československého opevnění.

POZITIVA

- 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

NEGATIVA

- 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

DOPORUČENÍ

- 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 atraktivity cestovního ruchu pro specifické skupiny návštěvníků
- zefektivnění propagace kulturně historických a technických památek a objektů

ANALÝZA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Analýza a vymezení hlavních forem dopravní dostupnosti turistických center a středisek, včetně dopravy v klidu

Dopravní poloha Krkonoš poskytuje poměrně dobré předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Krkonoše sice nejsou zpřístupněny žádným v evropském kontextu významným dopravním tahem, přesto disponují přímým spojením s Prahou, Hradcem Králové, Pardubicemi a dalšími centry České republiky. Důležitá je také **kontaktní poloha na státní hranici s Polskem.** Významnou roli hraje také dostupnost **z hlediska dopravy místní a lokální,** protože ta návštěvníkům umožňuje vlastní pohyb po území a dostupnost jednotlivých atraktivit.

Silniční doprava

Dostupnost území Krkonoš je zajištěna následujícími **silnicemi I. třídy:**

- č. I/14: Liberec – Jablonec n. N. – Vrchlabí – Trutnov – Náchod – Vamberk – Ústí n. Orł. – Třebovice v Č.,
- č. I/16: Řevničov – Slaný – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka – Dolní Kalná – Trutnov – Královec – Polsko,
- č. I/37: Trutnov – Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice – Žďár n. Sáz. – Velká Bíteš.

Ze silnic č. I/14 a I/16 odbočují **silnice druhých tříd, které napojují nejvýznamnější krkonošská střediska** cestovního ruchu:

- č. II/295 – vede ze Studence do Vrchlabí a Špindlerova Mlýna,
- č. II/296 – vede z Mladých Buků do Svobody n. Úp., Horního Maršova a Pece p. Sn.,
- č. II/252 – vede do Malé Úpy a na hraniční přechod Pomezí boudy – Przelecz Okraj,
- č. II/297 – vede z Čisté do Černého Dolu a Janských Lázní.

K dalším silnicím druhé třídy v regionu patří ještě č. II/300, II/301 a II/325. Síť silnic je dále zahušťována **silnicemi III. třídy a místními komunikacemi.**

Stav silniční sítě v Krkonoších není uspokojivý. Nejvýznamnější problémy spočívají v poměrné četnosti kolizních míst, k nimž patří zejména scházející obchvaty měst a obcí, nevyhovující směrové a výškové vedení řady silnic, nevyhovující šířka a stav vozovek apod. Problematická je rovněž kapacita odstavných parkovacích ploch.

Záměry rozvoje silniční sítě: Krkonoš se dotýká záměr **dokončení dálnice D 11** z Prahy do Hradce Králové, Jaroměře, Trutnova a dále do Polska (z Jaroměře je uvažována výstavba v parametrech rychlostní komunikace). Realizací stavby dojde ke zlepšení dostupnosti Krkonoš v kontextu střední Evropy. Kromě toho se hovoří ještě o potřebě úprav na **silnici č. I/14.**

Železniční doprava

Polohu Krkonoš v železniční síti můžeme hodnotit jako nepřilíš exponovanou. Nejvýznamnějším železničním uzlem je Trutnov, z něž radiálně vychází pět železničních tratí. Do kategorie **celostátní dráhy** jsou zařazeny tratě:

- č. 032 Jaroměř – Trutnov: nejvýznamnější dráha zpřístupňující území Krkonoš, zajišťuje spojení do Hradce Králové a Pardubic a odtud dále do dalších středisek ČR,
- č. 040 Trutnov – Hostinné – Kunčice n. Lab. – Stará Paka – Chlumec n. Cidl.,
- č. 043 Trutnov – Královec (– Polsko)

Mezi **regionální dráhy** jsou řazeny tratě:

- č. 043 Královec – Žacléř,
- č. 044 Kunčice nad Labem – Vrchlabí,
- č. 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou (v polovině 90. let zde byla Českými dráhami ukončena doprava, novým dopravcem se stala společnost VIAMONT, a.s.),
- č. 047 Trutnov – Teplice nad Metují.

Od doby svého vzniku v druhé polovině 19. století neprošly tratě žádnou zásadní modernizací. Uvážíme-li navíc zdejší konfiguraci terénu, můžeme říci, že se vyznačují nevyhovujícím směrovým vedením (časté oblouky s malými poloměry), vysokým stářím a neodpovídajícím stavem umělých a pozemních staveb, zastaralým sdělovacím a zabezpečovacím zařízením, nedostatečnou únosností atd. Důsledkem je snížená propustnost některých úseků, nízká přepravní rychlost a dlouhé jízdní doby.

Letecká doprava

Letecká doprava představuje v dostupnosti Krkonoš pouze doplňkovou funkci. Kromě sportovního a komerčního létání (letišť ve Vrchlabí) je důležitá otázka zřizování heliportů v hlavních střediscích cestovního ruchu (letecká záchranná služba).

Doprava v klidu

Problematika dopravy v klidu se **v navštěvovaných rekreačních lokalitách projevuje velmi citlivě**, protože přibližně dvě třetiny návštěvníků a turistů přijíždějí osobním automobilem. Efektivní možnost řešení představuje systém zachytných parkovišť. Svoz návštěvníků od těchto parkovišť do požadovaných směrů (včetně spojení mezi samotnými parkovišti) by měl být zajištěn kvalitativně i kapacitně vyhovující veřejnou dopravou.

Hraniční přechody

Důležitým rysem Krkonoš je jejich **poloha při státní hranici s Polskem**. Klíčovou úlohu při zajištění její **dobré průchodnosti** sehrávají hraniční přechody. Hlavní síť tvoří **silniční hraniční přechody**:

- Královec – Lubawka (silnice č. I/16),
- Pomezí boudy – Przelecz Okraj (silnice č. II/252).

Prostupnost státní hranice zlepšují také **přechody na turistických stezkách** – v rámci zkoumané části Krkonoš jich existuje celkem pět:

- Žacléř (Bohr) – Niedomirów,
- Soví sedlo (Jelenka) – Sowie Przelecz,
- Luční bouda – Slaski Dom,
- Luční bouda – Równia p. Sn.,
- Špindlerův Mlýn.

V rámci **železniční dopravy** existuje v území pouze jeden hraniční přechod pro nákladní dopravu, a to přechod Královec – Lubawka (trať č. 043).

POZITIVA

- pozitivně působí kontaktní poloha na hranici s Polskem a nevelká vzdálenost od Spolkové republiky Německo
- dostupnost Krkonoš umožňují tři silnice I. třídy – č. I/14, 16 a 37
- poměrně hustá síť veřejných komunikací, silnice II. třídy zpřístupňují všechna významná krkonošská střediska cestovního ruchu (č. II/252, 295, 296, 297, 300, 301 a 325)

- nejvýznamnější dráhou zpřístupňující Krkonoše je železniční trať č. 032 (Pardubice – Hradec Králové -) Jaroměř – Trutnov
- státní hranice s Polskem je dobře průchodná silničními hraničními přechody (celkem dva) a přechody na turistických stezkách (celkem pět)

NEGATIVA

- Krkonoše nejsou zpřístupněny žádným v evropském kontextu významným dopravním tahem
- jistou komplikací představuje nedostupnost některých měst a středisek silnicemi I. třídy – jako příklad lze uvést 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, důsledkem může být zvýšení počtu dopravních nehod a nárůst intenzity negativního působení silniční dopravy na životní prostředí
- nepřilíš exponovaná poloha Krkonoš v železniční síti
- železniční dopravou nejsou zpřístupněna hlavní krkonošská střediska – tratě končí v podhorských městech (Vrchlabí, Svoboda n. Úp., Žacléř)
- neuspokojivý technický stav drážních komunikací a zařízení, důsledkem je 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)

DOPORUČENÍ

- příprava a lobbing za včasné dokončení dálnice (rychlostní komunikace) D (R) 11 z Prahy přes Hradec Králové do Trutnova a dále do Polska (výstavba dálnice je však problematická z hlediska ochrany přírody a krajiny)
- přípravné práce na úpravách silnice č. I/14
- alespoň základní rekonstrukční a modernizační práce v rámci 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 (podle předpokladů v roce 2004)

Analýza a vymezení hlavních forem dopravní obslužnosti turistických center a středisek

Linková autobusová doprava

Do šetření byly zahrnuty pouze obce, které svými katastry zasahují do území Krkonošského národního parku a ostatní města nacházející se v řešeném území. Hodnoceno tak bylo spojení obcí Černý Důl, Dolní Dvůr, Horní Maršov, Hostinné, Janské Lázně, Malá Úpa, Pec p. Sn., Strážné, Svoboda n. Úp., Špindl. Mlýn, Trutnov, Vrchlabí a Žacléř **přímými autobusovými spoji jednak s nejvýznamnějšími městskými centry ČR a jednak jejich spojení mezi sebou**. Počítány a posuzovány zvláště přitom byly pravidelně jezdící přímé spoje v pracovní dny, pátek, sobotu a neděli, a to v rámci platného jízdního řádu na období 2002/2003.

Pomineme-li přímou mezinárodní autobusovou dopravu do Německa a na Slovensko, můžeme říci, že většina zkoumaných obcí má zajištěné přímé spojení s Prahou, v případě hlavních středisek (Špindl. Mlýn, Vrchlabí, Pec p. Sn., Horní Maršov, Svoboda n. Úp. a Trutnov) jde o spojení velmi frekventované. Příznivá situace panuje i v případě Hradce

Králové, Pardubic a částečně i Brna. Z Ústí n. Lab. a Liberce je autobusem relativně dobře dostupné Vrchlabí, ze Zlína směřuje dvojice spojů do Trutnova, Vrchlabí a Špindl. Mlýna.

Pokud jde o spojení mezi krkonošskými středisky můžeme konstatovat, že logicky nejintenzivnější spojení je zajišťováno mezi největšími městy (Trutnov, Vrchlabí, Hostinné) a mezi těmito městy a obcemi v jejich zázemí – významně se projevuje vazba Špindl. Mlýna a Černého Dolu k Vrchlabí a analogicky Pece p. Sn., Horního Maršova, Janských Lázní, Svobody n. Úp., Černého Dolu a Žacléře k Trutnovu. Pomineme-li výborné spojení obcí Pec p. Sn., Horní Maršov a Svoboda n. Úp. (související s jejich polohou na silnici Pec p. Sn. - Trutnov), lze říci, že poměrně dobrá situace panuje i mezi Špindl. Mlýnem, Vrchlabím, Černým Dolem, Janskými Lázněmi a Svobodou n. Úp. a Pecí p. Sn. a Malou Úpou.

Železniční doprava

Vzhledem k odlišnému charakteru drážní dopravy bylo rozhodnuto, že zhodnocen bude provoz na všech tratích, které zasahují do vymezeného území Krkonoš. Jako referenční byl opět použit aktuálně platný jízdní řád 2002/2003. **Nejvíce vlaků** jezdí po tratích Trutnov – Svoboda n. Úp. (na této dráze v polovině 90. let České dráhy osobní dopravu dokonce zastavily, znovu obnovena byla teprve po příchodu nového dopravce – společnosti VIAMONT, a.s.) a Kunčice n. Lab. – Vrchlabí. Naopak **nejnižší standard** dopravní obslužnosti je zajišťován na trati Trutnov – Královec.

Pro přímé železniční spojení s Prahou, Hradcem Králové a Pardubicemi má největší význam trať z Trutnova do Jaroměře. Rychlíky jezdí také po trati z Trutnova do Chlumce n. Cidl., avšak vzhledem ke stavu dráhy (směrové vedení, rychlost) představují v daných relacích méně výhodnou variantu.

Součinnost železniční a linkové autobusové dopravy

Spolupráce mezi oběma dopravními obory je zatím nízká. Cestu k hospodárnějšímu a pro uživatele příznivějšímu modelu fungování veřejné dopravy představuje **integrováný dopravní systém**, který by mohl přispět ke zvýšení zájmu o veřejnou dopravu a zároveň by mohl přispět k omezení individuální dopravy do přírodně nejčinnějších lokalit Krkonoš.

POZITIVA

- 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; částečně je dostupnost zajištěna i z Ústí n. Lab., Liberce a Zlína
- autobusové spojení mezi krkonošskými středisky: nejintenzivnější spojení je zajišťováno mezi největšími městy navzájem (Trutnov, Vrchlabí, 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. a Kunčice n. Lab. – Vrchlabí,
- v rámci železniční dopravy nejsou tak velké rozdíly mezi počty spojů v pracovní dny a o víkendech
- nejlepší železniční spojení s Prahou, Hradcem Králové a Pardubicemi umožňuje železniční trať Trutnov – Jaroměř (- Hradec Králové – Pardubice)

NEGATIVA

- 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. (preference 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
- nejmenší počet spojů v drážní dopravě jezdí po trati Trutnov – Královec
- nízká součinnost mezi autobusovou a železniční dopravou

DOPORUČENÍ

- 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 autobusové linky)

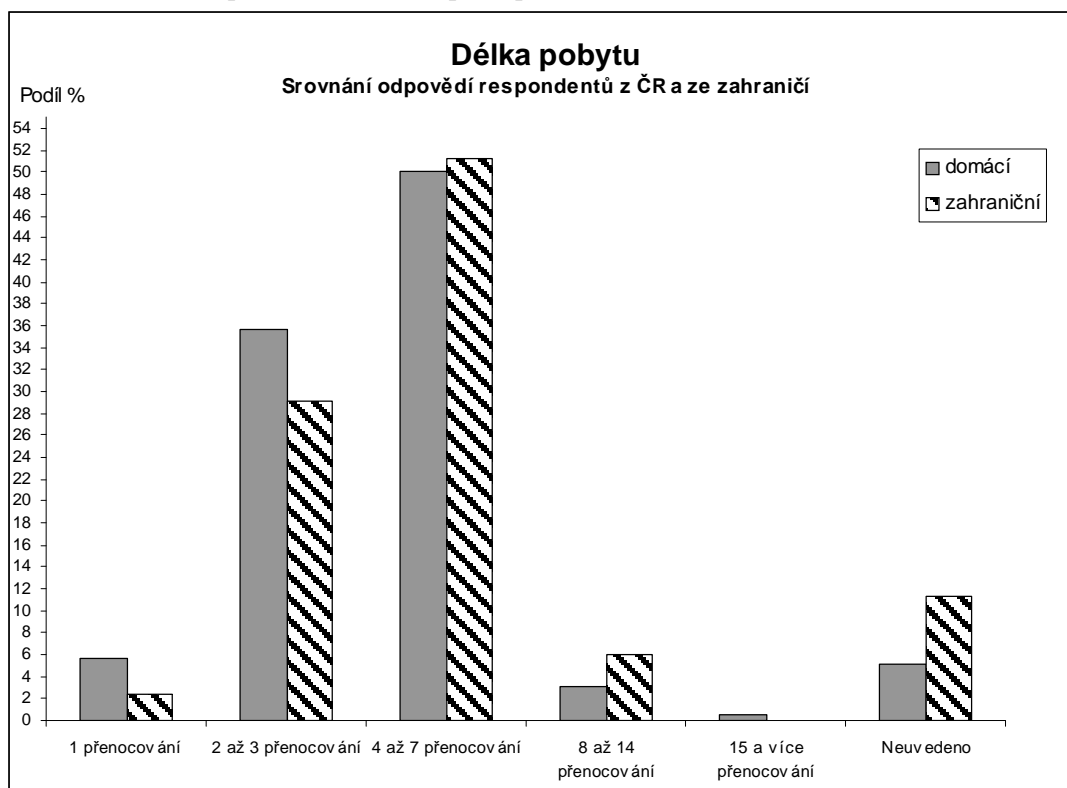
CESTOVNÍ RUCH – ANALÝZA POPTÁVKY

Dotazníkové šetření bylo provedeno v zimní sezóně 2002/2003 ve čtyřech turisticky navštěvovaných lokalitách Krkonoš. Cílem šetření bylo prostřednictvím analýzy odpovědí reprezentativního vzorku respondentů získat informace o struktuře a chování návštěvníků Krkonoš v zimní sezóně. Průzkum byl zaměřen jen na ubytované návštěvníky. Výběrovou populaci tvoří celkem 574 respondentů. Stejná metoda průzkumu i znění většiny otázek umožňuje srovnání s výsledky dříve realizovaných průzkumů návštěvnosti Libereckého kraje. Populace respondentů je výrazně mladá, respondenti ve věku nad 55 let tvoří jen 12% výběrové populace. To není podmíněno výběrem respondentů, ale výrazem častějších cest za rekreací mezi mladší populací.

Mezi náhodně oslovenými respondenty bylo 29% osob ze zahraničí, nejčastěji z Německa, odkud přijelo 84% zahraničních respondentů. Nadpoloviční většina domácích respondentů přijela do Krkonoš z Prahy a Středočeského kraje (53%), téměř čtvrtina z krajů, na jejichž území Krkonoše leží a čtvrtina z ostatních krajů ČR. Poměrně vzácně se v souboru vyskytovali respondenti z okresů, v nichž leží známá lyžařská střediska (mimo Krkonoše). Respondenti pocházejí z měst, především z velkých a středně velkých měst.

Hlavním důvodem návštěvy pro většinu domácích i zahraničních respondentů byla sportovní dovolená (lyžování) a rekreace. Dotázaní si svůj pobyt v kraji většinou organizovali sami, bez využití zprostředkovatelských služeb. Zahraniční respondenti při rezervaci pobytu často využili internet.

Obr. 1: Struktura respondentů z hlediska počtu přenocování



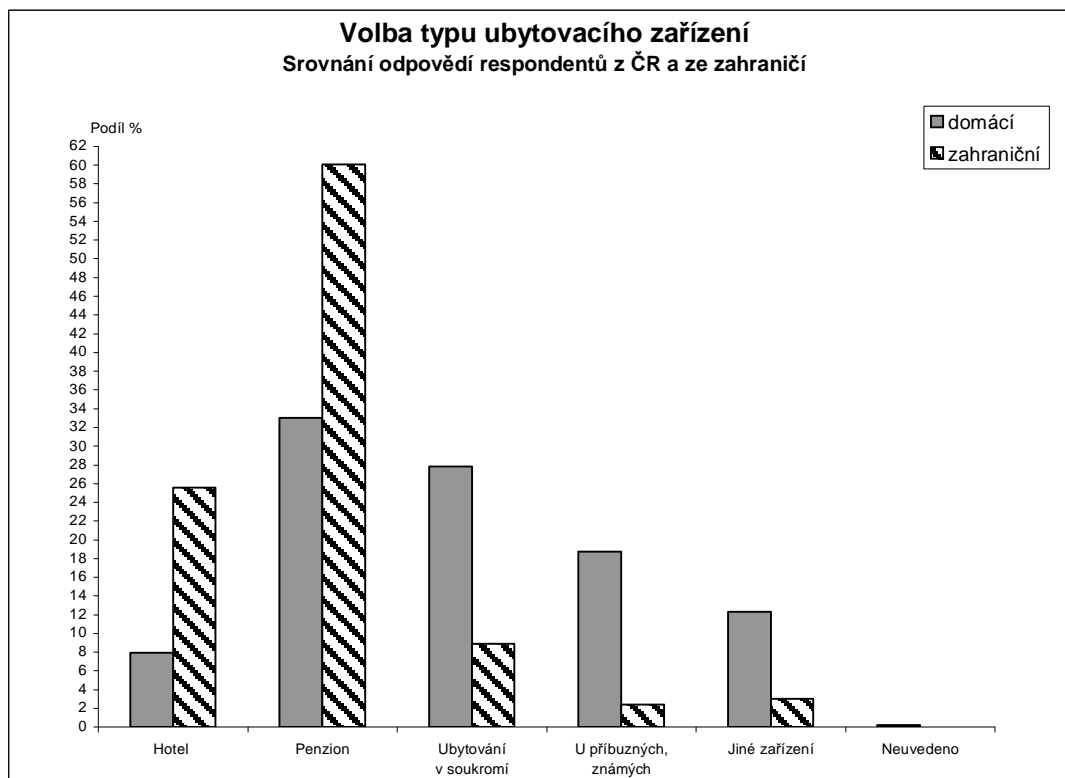
Dotázaní nejčastěji přijeli do Krkonoš na týdenní pobyty (polovina respondentů). Kratší (víkendové) pobyty jsou přitom významně častější než pobyty s více než sedmi přenocováními (viz obr. 1). Průměrný počet přenocování je proto 4,4. Průměrná délka pobytu zahraničních respondentů je poněkud vyšší než délka pobytu domácích návštěvníků (cca o 0,75 dne).

Rozhodující část respondentů (téměř 90%) přijela do Krkonoš v rámci některé ze tří forem skupiny: bezdětné páry, rodiny s dětmi a skupiny přátel nebo příbuzných. V zimní sezóně jsou nejčastější pobyty bezdětných párů (více než třetina respondentů), následovány rodinami s dětmi (29%) a skupinami přátel nebo příbuzných (22%). Skupiny přátel a příbuzných se od rodinných forem skupiny odlišují významně nižším průměrným věkem (32,4 let, průměrný věk bezdětných párů je 39,4 let a rodin s dětmi 39,8 let).

Informace o regionu zjišťovala před cestou jen menšina respondentů. Ti, kteří nějaké informace zjišťovali, se nejčastěji spolehli na doporučení známých a příbuzných nebo využili internet. Tradiční zdroje informací jako průvodce, propagační materiály či cestovní kanceláře využila méně než desetina dotázaných. Zahraniční respondenti podstatně častěji využili internet (polovina z nich) a také se častěji spolehli na doporučení příbuzných a známých.

Jeden z nejvýznamnějších rozdílů mezi domácími a zahraničními respondenty spočívá ve volbě typu ubytovacího zařízení. Nejvyhledávanějším typem zařízení jsou penziony, spolu s ubytováním v soukromí v nich bydlelo více než tři pětiny domácích respondentů a dvě třetiny respondentů ze zahraničí. Čtvrtina dotázaných ze zahraničí byla ubytována v hotelích, zatímco domácí respondenti byli častěji ubytováni u příbuzných a známých (čtvrtina dotázaných z ČR) – viz obr. 2. Průměrný počet přenocování v hotelích (5,33 přenocování) je významně vyšší než v penzionech (průměrně 4,68 přenocování) a u příbuzných a známých (3,76 přenocování).

Obr. 2: Struktura respondentů z hlediska typu zařízení, v němž byli ubytováni.



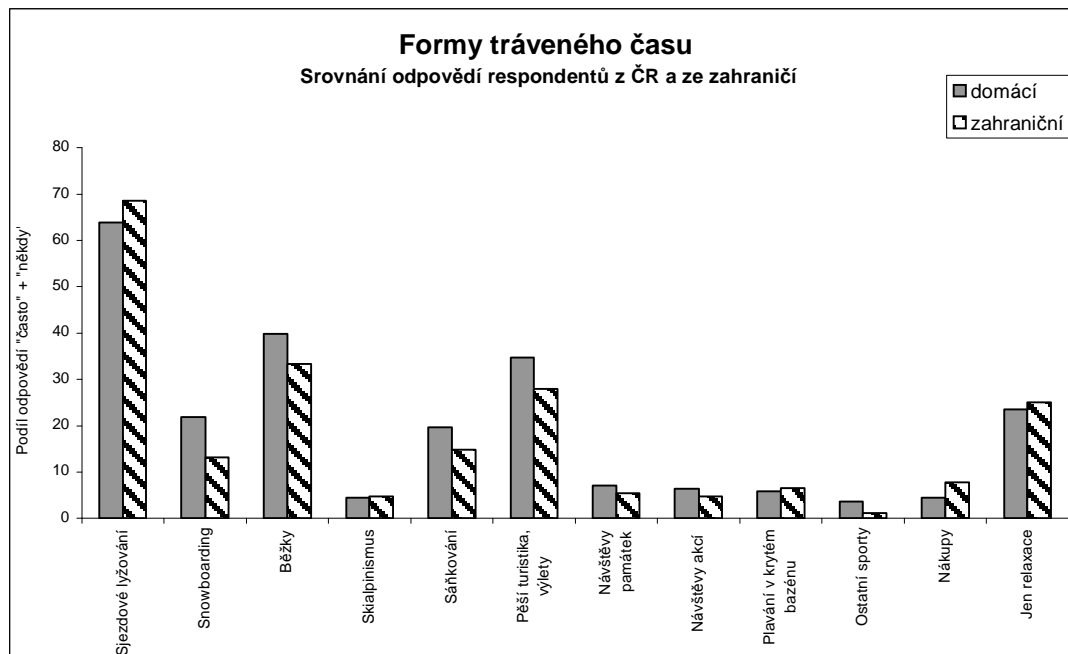
Částka věnovaná na ubytování se pohybovala nejčastěji od 201 do 500 Kč denně, výdaje za stravování byly v průměru nižší – nejčastěji od 101 do 200 Kč denně. Z dalších výdajů byly největší výdaje na sport a zábavu, včetně výdajů za vleky a lanovky, jejichž průměrná výše byla 381 Kč denně. Výdaje zahraničních respondentů jsou ve všech položkách výrazně vyšší než výdaje respondentů z ČR.

Nejobvyklejší formou trávení volného času je v zimní sezóně sjezdové lyžování (viz obr. 3). Dalšími často uváděnými aktivitami je běh na lyžích, pěší turistika a výlety, nenáročná relaxace, snowboarding a sáňkování. Jiné typy aktivit mají jen doplňkový nebo výrazně menšinový charakter.

Naprostá většina respondentů je s pobytem v kraji spokojena, což vyjádřila rozhodnutím zopakovat v příštích letech svoji návštěvu a ochotou doporučit pobyt v kraji svým příbuzným a známým. Uváděné nedostatky se nejčastěji týkají kvality služeb a jejich vztahu k ceně, přeplněnosti lyžařských areálů i turistických center, dopravy (osobní i veřejné), údržby lyžařských tratí a stop a čistoty a vzhledu veřejných prostranství.

Při analýze odpovědí byla věnována především pozornost rozdílům mezi souborem domácích a zahraničních návštěvníků. Tyto rozdíly jsou větší z hlediska výdajů respondentů nebo volby ubytovacích zařízení než z hlediska forem trávení volného času nebo délky pobytu. Pozornost byla věnována také rozdílům mezi mladšími a staršími respondenty, tyto rozdíly se však ukázaly většinou až jako sekundárně významně ve srovnání s rozdíly mezi soubory, vymezenými na základě místa bydliště.

Obr. 3: Struktura respondentů z hlediska vyhledávaných aktivit během jejich zimního pobytu v Krkonoších



ORGANIZACE A MARKETING CESTOVNÍHO RUCHU

Z analýzy turistické organizační struktury vyplynulo, že ve vymezené turistické oblasti Krkonoše nejsou vytvořeny ani lokální či zastřešující turistické organizace (sdružení), které by byly oficiálně pověřeny koordinací turistických aktivit v turistické oblasti. Tyto funkce plní částečně na dobrovolné bázi některá města a obce a některá zájmová sdružení obcí (např. „KRKONOŠE - svazek měst a obcí“, Svazek obcí Východní Krkonoše, Sdružení obcí Žacléřsko a Společenství obcí Podkrkonoší). V rámci přeshraniční spolupráce v Euroregionu lze ocenit dosavadní aktivity Královéhradecké agentury regionálního rozvoje a RDA Rychnov nad Kněžnou.

Region nemá do této doby žádnou zastřešující organizaci, která by byla oficiálně pověřena koordinací turistických aktivit, včetně jejich marketingové podpory (reklama, propagace, prodej). Většina aktivit je realizována na dobrovolné bázi ad hoc spolupracujících organizací (povětšinou úroveň venkovských mikroregionů). Akce a opatření v cestovním ruchu probíhají zatím většinou na lokální úrovni a nekoordinovaně.

Rovněž zatím neexistují turistické organizace (spolky, sdružení), které by zajišťovaly základní činnost a funkce životaschopného turistického regionu. Především chybí propojení aktivit mezi podnikatelskou sférou a veřejnou sférou při přípravě projektů, společné propagace a marketingu. Prvním zárodkem této organizační struktury jsou zatím povětšinou izolované TIC.

POZITIVA

- aktivita aktérů cestovního ruchu v oblasti veřejné správy

NEGATIVA

- neexistence lokálních a regionálních turistických organizačních struktur

DOPORUČENÍ

- z hlediska budoucího rozvoje cestovního ruchu v turistické oblasti Krkonoše je **turistická organizační struktura** doposud slabou stránkou. Navrhovaná opatření by se měla soustředit na vybudování lokálních turistických organizací a zastřešující turistické organizace na úrovni celé turistické oblasti Krkonoše
- kromě založení turistické organizace (organizací) bude nutné také řešit podporu budování místních turistických informačních center (TIC) a regionálních TIC a založení vlastního destinačního managementu na regionální úrovni

V rámci turistické oblasti Krkonoše zatím až na výjimky neexistuje nabídka **ucelenějších a konkurenceschopných turistických produktů** (turistické programy a doprovodné služby) v úrovni srovnatelné s evropskými standardy. Lze konstatovat, že krkonošská města i venkovské mikroregiony zatím nevytváří turistické programy. Chybí jim k tomu jednak odborné zázemí, jednak finanční prostředky a nejčastěji vlastní kontakt a spolupráce s podnikatelskou sférou. Návrh turistických produktů a programů by proto měl být jedním z očekávaných hlavních výstupů případné návrhové části Strategie.

V současnosti rovněž pravděpodobně neexistuje žádný komplexní, ucelený systém propagace, reklamy a zejména prodeje turistické nabídky horských středisek, měst, účelových a venkovských mikroregionů, či turistické oblasti Krkonoše jako celku. To je dáno na jedné straně nedostatkem turistických programů, na straně druhé i neexistujícími partnery na lokální

úrovni, tedy těch, kteří by měli tuto činnost provádět (lokální destinační management). Tuto činnost zatím více či méně úspěšně suplují některá horská střediska, města, resp. sdružení obcí, turistická informační centra, ale jen na nižší úrovni - vydávání informačních letáků, pohledů, prospektů apod.

Určitým pozitivním krokem je téměř desetiletá spolupráce měst a turistických středisek a do roku 2002 i okresních úřadů na svojí propagaci v rámci českých veletrhů cestovního ruchu – Region Tour a Go v Brně, Holiday World a MADI v Praze a řady regionálních veletrhů. Druhou lokální úroveň tvoří Turistická informační centra. Třetí – regionální - úroveň představují v současnosti aktivity sdružení „KRKONOŠE - svazek měst a obcí“ a Euroregionu Glacensis. Chybí však zastřešující organizace (turistické sdružení), která by vykonávala takové činnosti, resp. rozhodující prvky regionálního turistického marketingu.

Mezi způsoby prodeje převažuje jednoznačně prodej přímý – většina turistů tuzemských i zahraničních si organizuje cestu sama, bez pomoci zprostředkovatelů. Někteří využívají služeb cestovních kanceláří. Značné množství poskytovatelů ubytovacích služeb rovněž uvádí využívání zprostředkovaného prodeje přes cestovní kanceláře.

Propagaci regionu zajišťují povětšinou větší obce a města, do konce roku 2001 také referáty regionálního rozvoje okresních úřadů a kromě nich i další subjekty cestovního ruchu v rámci vlastních marketingových opatření (zejména hotely a cestovní kanceláře). Reklamou využívají TIC zejména neplacenou – články v novinách, rozhovory apod., některé kromě toho i inzerují v místním tisku či ve větších katalozích cestovního ruchu. Propagační letáky zájmové oblasti nebo jejich částí jsou vydávány okresním úřadem, městy a horskými středisky, venkovskými mikroregiony, nověji se zapojuje rovněž sdružení „KRKONOŠE – svazek měst a obcí“ a krajský úřad, často i pomocí sdružených prostředků, resp. s pomocí grantů České centrály cestovního ruchu. Významný podíl na jejich přípravě mají jednotlivá turistická informační centra.

Prezentace nabídky cestovního ruchu turistické oblasti Krkonoše na internetu je realizována pomocí dnes již stovek stránek jednotlivých měst, obcí, mikroregionů a podnikatelských subjektů cestovního ruchu, oficiální turistické stránky turistické oblasti Krkonoše zatím neexistují. Propagaci a vytváření image také napomáhá regionální tisk, vydávaný zejména městy (ve spolupráci s městskými TIC).

POZITIVA

- zvyšující se aktivita místní samosprávy a sdružení obcí (venkovské mikroregionu) v aktivitách cestovního ruchu
- dostatečná tvorba kvalitních propagačních materiálů
- zvyšující se úroveň zapojení TIC

NEGATIVA

- absence ucelených produktů a produktové politiky na nabídkové straně cestovního ruchu
- nízká úroveň spolupráce turistických oblastí při tvorbě turistické nabídky

DOPORUČENÍ

- 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

ANALÝZA HLAVNÍ KONKURENCE

V **zimní sezóně** jsou vzhledem k charakteru přírodních a kulturně-historických podmínek a vzhledem k převládajícímu využití Krkonoš (lyžování a ostatní sportovní aktivity) hlavními vnějšími konkurenty zejména následující regiony:

- naše horské oblasti (Jizerské hory, Šumava, Krušné hory, Orlické hory, Jeseníky, Beskydy),
- oblast polských Krkonoš,
- slovenské horské oblasti (především Tatry),
- německé horské oblasti (bavorské Alpy),
- rakouské horské oblasti (Alpy),
- méně již další horské oblasti v ostatních evropských státech (Francie, Itálie, Švýcarsko apod.).

V **letním období** lze na základě obdobných předpokladů (charakter přírodních a kulturně-historických podmínek, převládající aktivity – turistika, cykloturistika, sportovní dovolená) za hlavní konkurenční turistické oblasti označit:

- naše horské a podhorské oblasti (Jizerské hory, Lužické hory, Šumava, Krušné hory, Orlické hory, Jeseníky, Beskydy, Českomoravská vrchovina),
- specificky přírodně atraktivní oblasti jako je např. Český ráj, Českosaské Švýcarsko, Teplicko-adršpašské skály, Broumovské stěny, Moravský kras, Český kras apod.,
- území Saska (zejména Saské Švýcarsko),
- území Dolnoslezského vojvodství (polská část Krkonoš a Jizerských hor),
- ostatní horské oblasti v Evropě (Slovensko, Alpy),
- všeobecně významná konkurence (Praha a evropské mořské destinace).

Z hlediska velikosti domácího turistického trhu patří Krkonoše mezi nejvýznamnější oblasti (z důvodu dostupnosti statistických dat je můžeme ztotožnit s okresem Trutnov). V rámci letní (rok 1999) i zimní návštěvnosti (sezóna 1998/99) obsadil okres Trutnov druhé místo bezprostředně za Prahou, a to jak v počtu hostů (domácích i cizinců), tak i v počtu přenocování. Na celkové návštěvnosti ČR (měřené počtem hostů) se okres Trutnov v roce 2000 podílel 5,6% (pro srovnání první Praha 22,9% a třetí Karlovy Vary 3,2%).

K hlavním **konkurenčním výhodám** Krkonoš v průběhu celých 90. let patří atraktivní krajinná a přírodní nabídka v letní i zimní sezóně a ve srovnání se západoevropskými horskými oblastmi také nižší cenová úroveň. Do budoucna však bude potřeba vybudovat kvalitnější organizační zázemí turistické nabídky (turistické organizační struktury, turistický informační a rezervační systém, turistické programy a jejich prodej).

POZITIVA

- dostatečně atraktivní krajinná a přírodní nabídka v letní i zimní sezóně
- zvláště v zimní sezóně jsou nejvýznamnější konkurenční oblasti poměrně dost vzdáleny (Slovensko, Německo, Rakousko)
- ve srovnání se západoevropskými oblastmi nižší cenová úroveň

NEGATIVA

- 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, KRNP a další subjekty)

DOPORUČENÍ

- postupné budování organizačního zázemí turistické nabídky
- zahájení a postupné prohloubení spolupráce a komunikace mezi aktéry cestovního ruchu