

**SOUČASNÉ HLAVNÍ TRENDY V ROZVOJI CESTOVNÍHO RUCHU V KRKONOŠÍCH****CURRENT MAIN TRENDS IN TOURISM DEVELOPMENT IN THE KRKONOŠE****MGR. JAN KOHOUTEK****MGR. JAN HERCIK****MGR. PETR ŠIMÁČEK***Katedra geografie**Přírodovědecká fakulta, Univerzita Palackého v Olomouci**tř. 17. listopadu 12, 771 46 Olomouc, Česká republika**e-mail: honzik.koh@seznam.cz, hercik@mail.muni.cz, petr.simacek@upol.cz****Anotace***

*Od počátku 90. let je na území Krkonošského národního parku a jeho nejbližšího okolí vyvíjen tlak ze strany investorů, majitelů ubytovacích kapacit, provozovatelů lyžařských středisek a často i místních samospráv na zvyšování úrovně služeb a infrastruktury sloužící ke zkvalitnění nabídky pro cestovní ruch. V příspěvku je popsána současná úroveň hlavních složek turistické infrastruktury, jako je doprava, ubytování a možnosti sportovního vyžití. Vedle aktuální situace v dané problematice jsou popsány také budoucí připravované velké investiční záměry v oblasti Krkonoš, které s cestovním ruchem souvisí, a to jak s jejich kladnými, tak zápornými dopady na přírodní prostředí národního parku nebo rozvoj horských obcí.*

***Klíčová slova***

*cestovní ruch, Krkonoše, regionální rozvoj*

***Anotation***

*From the beginning of the 90th years of the 20th century a pressure from the side of stakeholders, owners of accommodation facilities, ski resort operators and sometimes also from local governments is put on increasing level of services and infrastructure aimed at tourism in the Krkonošský National park. This paper deals with description of current level of tourism infrastructure main elements (e.g. transportation, accommodation and housing, sport possibilities) and its trends. There is also description of several big investment projects in the Krkonoše area in this paper. These investment projects have important impacts, positive and also negative, which are directly connected to the field of tourism. These impacts on natural environment or development of mountain municipalities are described in the paper.*

***Key words***

*tourism, Krkonoše, regional development*

***JEL classification: R00***

V současné době jsou jedny z největších investic do cestovního ruchu v Krkonoších zaměřeny na rozvoj zimní části turistické sezóny, tedy na rozvoj infrastruktury sloužící potřebám lyžování a to zejména sjezdového.

Běžecské lyžování je z hlediska lokalizačních faktorů poměrně nenáročná aktivita. Také investiční a provozní náklady jsou výrazně nižší v porovnání s lyžováním sjezdovým, kdy kromě úpravy a značení lyžařských běžecských tratí, nejsou zapotřebí další výrazné investice. Celá oblast Krkonoš a také jejich podhůří je protkána sítí upravovaných běžecských tras v délce přesahující 550 km díky mezinárodně ojedinělému projektu Krkonoše – lyžařský běžecský ráj, který vznikl z popudu sdružení krkonošského svazku měst a obcí, podpory Královehradeckého a Libereckého kraje a Nadace ČEZ. Z ekonomického hlediska není budování a úprava lyžařských běžecských tratí pro provozovatele areálů prioritou, ale z hlediska zkvalitňování služeb a pestrosti nabídky aktivit, je také v zájmu provozovatelů lyžařských areálů podpora rozvoje podmínek pro běžecské lyžování. Nelze také opomenout výrazně nižší environmentální vliv na přírodní ekosystémy v porovnání s lyžováním sjezdovým. Výrazně ekologickým pozitivem se jeví také snaha o zpřístupnění nižších partií hor i krkonošského podhůří, což se kladně projevuje na odlehčení turisticky ve více přetěžovaných partiích, převedením části návštěvníků do ochranně méně exponovaných částí hor.

Sjezdové lyžování představuje nejvýznamnější aktivitu charakteristickou pro zimní část turistické sezóny. Oproti běžeckému lyžování vyžaduje sjezdové lyžování velké investiční náklady jak na vybudování, tak na údržbu sjezdových tratí a dalšího potřebného zázemí. Důležitým faktorem je také optimální konfigurace terénu a příznivé fyzicko-geografické podmínky dané řadou kritérií, jako je expozice svahů, teplotní charakteristiky, doba trvání sněhové pokrývky atd.

Krkonoše jsou naše nejvyhledávanější pohoří pro sjezdové lyžování, a přestože přírodní podmínky zde nejsou ve srovnání například s alpskými lyžařskými centry tak dobré, má zejména v Krkonoších sjezdové lyžování dlouhou tradici a zdejší největší lyžařská centra patří k absolutní světové špičce lyžařských středisek fungujících pod horní hranicí lesa. Po změně politických poměrů na konci 80. let minulého století prodělali české lyžařské areály rychlý rozvoj, kterému prospěl přechod areálů ze státního do soukromého vlastnictví, kdy vznikla řada rodinných areálů, nebo začali fungovat pod lyžařskými kluby a podobně. V posledních letech směřují stále větší investice do nových přepravních zařízení, strojů pro úpravu sjezdových tratí, informačních, ubytovacích, gastronomických služeb atd. Jako velký krok vpřed lze hodnotit propojení jednotlivých krkonošských center pomocí společného skipasu, což jednoznačně přispívá k zvýšení atraktivity lyžařských středisek. V současné době je v krkonošských lyžařských areálech více jak 150 sjezdových tratí o délce přesahující 130 m, a to hlavně na české straně hranice. Větší část z celkové délky sjezdových tratí čítající kolem 100 km se nachází v sedmi největších lyžařských střediscích, k nimž patří Harrachov, Paseky nad Jizerou, Rokytnice nad Jizerou, Herlíkovice, Špindlerův Mlýn, Pec pod Sněžkou a Jánské Lázně. Kromě největší hustoty sjezdových tratí, moderních přepravních lyžařských zařízení, vysokého procenta pokrytí sjezdových tratí umělým zasněžováním, je v těchto velkých areálech samozřejmostí také vysoká úroveň dalších doplňkových služeb a koncentruje se sem nejvyšší procento návštěvníků.

**Tab. 1:** Kapacity vybraných lyžařských středisek

Lyžařské středisko	Celková délka sjezdových tratí (km)	Kapacita přepravených osob za hodinu
Špindlerův Mlýn	24,0	20 543
Rokytnice nad Jizerou	23,0	15 895
Herlíkovice	12,4	7 300
Pec pod Sněžkou	11,7	9 520
Jánské Lázně	11,3	13 245
Paseky nad Jizerou	10,0	4 626
Harrachov	7,3	6 050

zdroj: [www.holidayinfo.cz](http://www.holidayinfo.cz)

Rozvoj lyžařských středisek však kromě pozitivního ekonomického vlivu, přináší i řadu ekologických problémů jako je zmenšení plochy lesních porostů, s ním související zvýšená eroze půdy a vážné změny krajinného rázu. V nejbližších letech dojde k dalšímu rozšíření už dnes tak rozsáhlých areálů.

Svémi celkovými investičními náklady a rozsáhlostí dominuje projekt na propojení dosud dílčích areálů ve Svatém Petru (Pláně) a na svazích Medvědína, které oba provozuje Skiareál Špindlerův Mlýn a.s. V současné době je v obou areálech k dispozici 5 sedačkových lanovek, 12 lyžařských vleků a 24 km sjezdových tratí o celkové kapacitě 20 543 osob za hodinu. V rámci propojení obou areálů a dalšího rozšíření se počítá se stavbou 2 osmimístných kabinových lanových drah, 2 sedačkových lanových drah, 3 vleků, zkrácení 2 stávajících vleků, rozšíření některých již existujících sjezdových tratí a vznik 4 nových sjezdových tratí na převážně severních svazích Pláně a jihovýchodních svazích Medvědína v rozpětí nadmořských výšek 682 – 1 235 m. Součástí projektu je také stavba skiterminálu s nadzemním parkovacím domem disponujícím 493 místy k parkování, nástupními stanicemi kabinových lanovek na Medvědínu a Pláně a zázemím pro návštěvníky (restaurace, servis, sociální zařízení atd.). Podle plánovaného projektu by měla celková kapacita přepravních zařízení po propojení středisek a dalšími úpravami narůst o 9 150 osob za hodinu na celkových 29 693 osob za hodinu. Významně se také zvětší celková délka sjezdových tratí, která po vybudování nových sjezdových tratí naroste o téměř 7 km a dosáhne tak v celkovém součtu hodnoty 31 km. V případě realizace takto ambiciózního projektu se dá i přes sporný environmentální vliv očekávat výrazné zvýšení zájmu turistů o lokalitu Špindlerova Mlýna a také o jeho okolí.

V západních Krkonoších se v současné době jedná o realizaci dalšího velkého projektu propojení lyžařských středisek Harrachova s Rokytnicí nad Jizerou. Projekt má být realizován stavbou dvou čtyřsedačkových lanovek, z nichž jedna je plánována z Rokytnického areálu Studenov a druhá povede z Harrachovské části Rýžoviště, přičemž jejich horní stanice budou lokalizovány poblíž Janovy skály, nedaleko vrcholu Čertovy hory. Vedle lanových drah jsou plánovány dvě nové sjezdové tratě, které by mely kopírovat trasu plánovaných lanových drah. Pro obě střediska se jedná o zásadní projekt. Rokytnice nad Jizerou má dlouhodobě problémy s nedostatečnou ubytovací kapacitou. Oproti tomu Harrachov disponuje velkým počtem ubytovacích lůžek a naopak je zde problém s velkým počtem lyžařů v poměru k délce a celkové propustnosti sjezdových tratí. Spojení areálů by tak mohlo být pro obě lyžařská

centra možností, jak tyto nedostatky natrvalo efektivně vyřešit. Projekt v současné době naráží na proces hodnocení SEA, který hodnotí strategický vliv na životní prostředí a jeho realizace nebude možná dříve než po roce 2012.

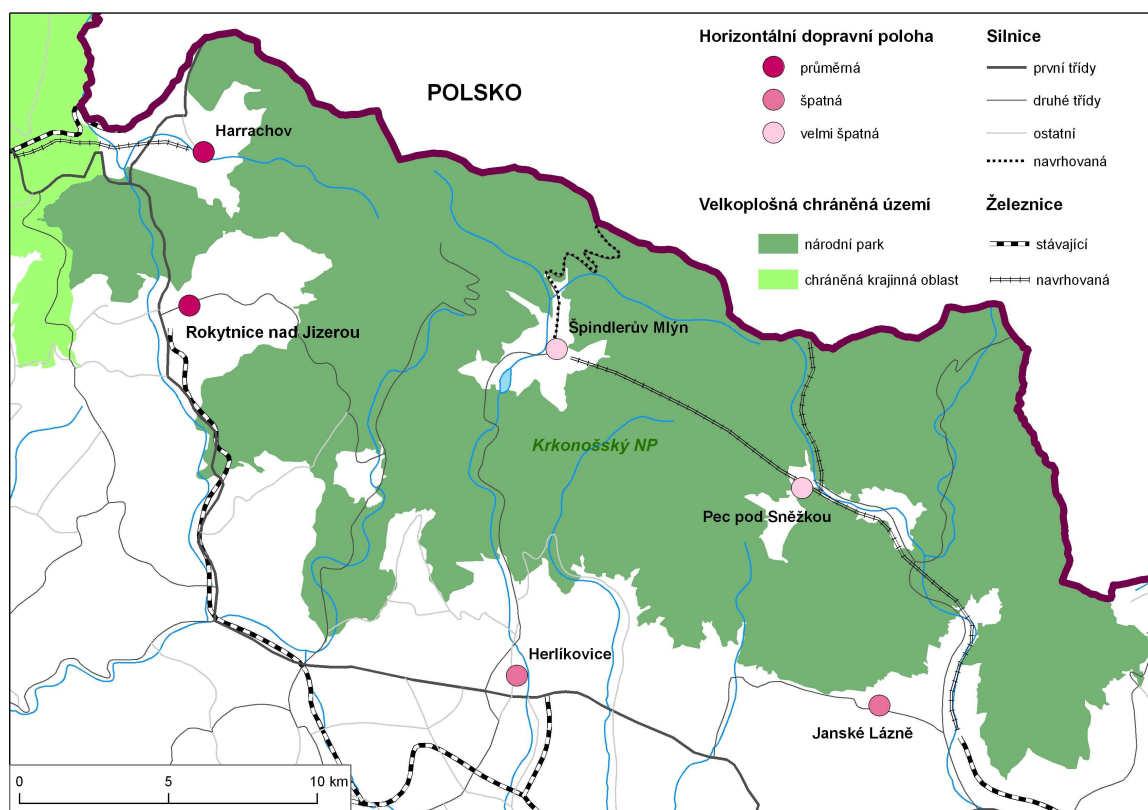
Mezi důležité předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu patří kvalitní dopravní dostupnost. Krkonoše a jejich turistická centra nejsou samozřejmě výjimkou. Kvalita dopravní dostupnosti je dána na jedné straně polohou jednotlivých turistických center v rámci dopravní sítě a na straně druhé kvalitou dopravní obslužnosti složkami veřejné hromadné dopravy. Horizontální dopravní poloha a tedy i dopravní dostupnost nejvýznamnějších center zimní turistiky v Krkonoších je velmi rozdílná. Nejhůře lze z tohoto úhlu pohledu hodnotit Pec pod Sněžkou a Špindlerův Mlýn. Obě tyto obce leží pouze na silnicích II. třídy, přičemž do nich tyto silnice vchází pouze z jednoho směru a obce jsou v tomto ohledu obcemi koncovými. Mnohem lépe jsou na tom především Harrachov a Rokytnice nad Jizerou, přes které přímo či v jejich bezprostřední blízkosti prochází silnice I. třídy (I/16 a I/14), a vedle toho v případě Rokytnice se její dopravní poloha zlepšuje díky procházející silnici II/294. Kvalitě a hierarchickému postavení komunikace komunikací druhé třídy však nikterak nedopovídá zatížení těchto silnic, které je v rámci roku značně nevyrovnané a maxima samozřejmě dosahuje v období zimní turistické sezóny. Určitým řešením negativních dopadů z vysoké intenzity automobilové dopravy v těchto turistických centrech je omezení vjezdu osobních automobilů do obcí či jejich částí, budování záchytných parkovišť a na ně navazující systém skibusů. Toto však řeší pouze dopravu přímo v turistických centrech a nikterak neřeší vysokou intenzitu na příjezdových a sběrných komunikacích mimo samotné turistické centrum. Nejlepším řešením by zde bylo motivování turistů k využívání veřejné dopravy již z míst jejich bydliště, resp. z větších měst v blízkosti koncových destinací. Jedná se především o podporu pravidelných autobusových spojů, speciálních ski/cyklobusů a především potom železnice. Ta je však, díky špatné dopravní poloze nejvýznamnějších turistických center nedostatečně využívána. Vzdálenost jednotlivých center od nejbližší železniční stanice/zastávky se pohybuje od přibližně 3 do 15 km.

Ke zlepšení dopravní dostupnosti hlavních turistických center Krkonoš by měla přispět i řada připravovaných projektů z oblasti rozvoje dopravní infrastruktury. Jedná se především o projekty směřující ke zlepšení dopravní dostupnosti destinací železniční dopravou, přičemž některé svou ambiciózností či technickou náročností lze považovat spíše za utopii. Právě technická náročnost daná charakterem oblasti na straně jedné a vysoký stupeň ochrany přírody na straně druhé se pro řadu projektů stávají nepřekonatelnými překážkami. Mezi nejambicióznější projekty patří především vybudování železničního spojení Svobody nad Úpou s Pecí pod Sněžkou, odkud by měla dále železnice pokračovat jedním směrem do Špindlerova Mlýna a do polského města Karpacz směrem druhým. Tento projekt má řadu pozitivních dopadů. Především je to napojení Pece pod Sněžkou a Špindlerova Mlýna na českou, ale také polskou železniční síť, což povede ke zkvalitnění dostupnosti těchto center jak ze strany české, tak polské. Dosavadní dopravní spojení s Polskem je totiž na zcela nedostatečné úrovni. Silniční spojení města Jelenia Góra a Pec pod Sněžkou je dlouhé více než 40 km a Špindlerova Mlýna přes 80 km. Plánovaný projekt by tyto vzdálenosti snížil na asi 25, resp. 35 km. Díky tomuto spojení se dá předpokládat snížení zatížení oblasti individuální automobilovou dopravou na straně jedné a na straně druhé zvýšení kvality služeb v cestovním ruchu. Mnohem realističtější, z hlediska technické proveditelnosti a finanční náročnosti, je jiný projekt propojující českou a polskou stranu Krkonoš - tzv. Sudetská cesta. Tento projekt má však celou řadu negativ. Komunikace totiž bude procházet v těsné blízkosti II. a III. zóny národního parku a jak samotná stavba, tak následný provoz by tyto okolní části mohl významně ovlivnit. Vedle toho nelze zcela jednoznačně označit projekt jako pozitivní

pro samotný Špindlerův Mlýn. Projekt také nikterak neřeší zkvalitnění dopravní dostupnosti Špindlerova Mlýna z českého vnitrozemí a již vůbec nevyřeší jeden z nejpálčivějších problémů velkých horských center, což je přehlčení těchto center především v zimní sezóně osobními automobily.

Dalšími projekty, které by měly přinést zlepšení dopravní dostupnosti Krkonoš železniční dopravou jak z české, tak z polské strany je revitalizace trati z Harrachova do Szklarske Poreby, která započala již v roce 2009. Vedle toho je v plánu navazující úsek z Harrachova na Kořenov a Tanvald (ozubnicová trať) začlenit do budovaného systému pátevní regionální železniční sítě Libereckého kraje REGIOTRAM NISA. Součástí tohoto projektu je také vybudování zcela nového a technicky náročného úseku přímo do centra Harrachova určené pro provoz hybridních vozidel Tram-Train. Díky tomu by se velice zlepšila dopravní poloha a tím i dopravní dostupnost jednoho z nejvýznamnějších středisek Krkonoš a umožnila by přistoupit k výraznějšímu omezení automobilové dopravy v turistickém centru Harrachova, čímž by se pro turisty opět významně zvýšila kvalita a atraktivita.

**Obr. 1:** Dopravní poloha vybraných turistických center Krkonoš



V Krkonoších se v posledních deseti letech postavilo cca 3000 nových bytů, což podněcuje místní obyvatelstvo (zejména starosty obcí a správu národního parku) k aktivitě usilující o omezení výstavby apartmánových domů, neboť zde panuje obava, že hory brzy ztratí svůj typický ráz. Tento boj však není jednoduchý, protože zájem developerů a majitelů bytů výrazně přetlačuje nejen zájem místních obyvatel či ostatních hostů, ale také ochránců přírody. Investoři těchto staveb staví s minimálním rizikem a naopak s velkým finančním ziskem, kdy jejich prodej proběhne zpravidla ještě před samotnou výstavbou. Naopak pro majitele apartmánů, je jejich vlastnictví často známkou určité módnosti. Problematickým zůstává fakt, že se často staví vysokopodlažní domy, které se svým vzhledem i konstrukcí

zcela odlišují od tradiční zástavby horských obcí, kde architektonické řešení domů přetváří tradiční ráz horských sídel do městské podoby a často svým vzhledem konkurují socialistickým pomníkům minulého století, jako je například Labská bouda. Části horských obcí postižených touto stavební činností se zcela vyliďňují, protože obyvatelé apartmánů se objevují pouze nárazově, což má za následek ztrátu dynamiky běžného života v horských obcích.

**Tab. 2:** Počet dokončených bytů ve vybraných střediscích v letech 1998-2008

rok	obec – turistické centrum					celkem
	Harrachov	Špindlerův Mlýn	Janské Lázně	Rokytnice nad Jizerou	Pec pod Sněžkou	
1998	60	60	0	0	0	<b>120</b>
1999	66	128	1	1	0	<b>196</b>
2000	79	54	0	40	0	<b>173</b>
2001	73	76	0	77	0	<b>226</b>
2002	4	67	3	0	0	<b>74</b>
2003	15	3	1	61	21	<b>101</b>
2004	70	2	8	21	63	<b>164</b>
2005	47	46	1	12	12	<b>118</b>
2006	14	63	1	8	13	<b>99</b>
2007	28	54	2	9	13	<b>106</b>
2008	53	29	2	3	4	<b>91</b>
celkem	<b>509</b>	<b>582</b>	<b>19</b>	<b>232</b>	<b>126</b>	<b>1 468</b>

zdroj: databáze ČSÚ – počet dokončených bytů v letech 1998-2008

Jak lze vyčíst z tab. 2, vybraných pět turistických center se na nové bytové výstavbě podílelo téměř polovičně.

Jeden z prvních a nejvíce diskutovaných apartmánových projektů vzniká od roku 2003 na Horních Mísečkách v blízkosti Špindlerova Mlýna. Území se nalézá na jižním svahu západní části Českého (vnitřního) hřbetu v nadmořské výšce 1 005 až 1020 metrů a je situováno ve třetí zóně Krkonošského národního parku v bezprostřední blízkosti hranice druhé a první zóny. Projekt apartmánových domů je rozdělen do tří etap, přičemž realizována byla dosud pouze jedna v rozsahu 6 domů se 106 byty a 143 parkovacími místy. Ve druhé a třetí etapě má dojít k výstavbě osmi dvou až třípodlažních budov s obytným podkrovím s kapacitou 179 lůžek (103 bytových jednotek), velkokapacitního podzemního parkoviště pro 127 míst, inženýrských sítí a nových komunikací spojující jednotlivé objekty. Celkově se jedná o velmi koncentrovanou a přesto velice rozsáhlou zástavbu, která významně negativním způsobem ovlivní krajinný ráz a má za následek také sníženou estetickou hodnotu pohledového vnímání krajiny, to všechno v těsné blízkosti nejvzácnějších území Krkonošského národního parku.

Krkonošský národní park a jeho okolí je v současné době jedním z turisticky nejnavštěvovanějších míst v celé Evropě, a to v každém ročním období. Do našich nejvyšších hor si najde cestu nejméně 6 milionů návštěvníků ročně. To s sebou nese velké investice do infrastruktury s cestovním ruchem spojené. Tyto investice se projevují přímými dopady na život místních obyvatel, ekonomiku místních samospráv a citlivou horskou přírodu a to jak vlivy pozitivními, tak vlivy negativními. Jak pro místní obyvatele, tak pro horskou přírodu bude z hlediska udržitelnosti v následujících letech rozhodující, zda se místní turistický

rozvoj bude odehrávat v souladu s ekonomickými a ekologickými limity únosnosti pro dané území existujícími.

## Literatura

- [1] Dvořák, J. 2003: Územní plán Liberecka. Krkonoše 8. Správa Krnap, Vrchlabí: str. 9.
- [2] Flousek, J., Hartnamová, O., Štursa, J & Potocki J. (eds) 2007: Krkonoše. Příroda, historie, život. Nakl. Miloš Uhlíř – Baset, Praha: str. 864.
- [3] Palátková, D. 2008: Krkonoše – lyžařský běžecký ráj. Krkonoše 1. Správa Krnap, Vrchlabí: str. 12-13.
- [4] Schwarz, O. 2009: Rozvoj lyžování v Krkonoších. Krkonoše 2. Správa Krnap, Vrchlabí: str. 14-15.
- [5] Štursa J. 2007: Ekologické aspekty sjezdového lyžování v Krkonoších. – In: Štursa J.& Knapik R. (eds), Geoekologické problémy Krkonoš. Sborn. Mez. Věd. Konf., říjen 2006, Svoboda n. Úpou. Opera Corcontica, 44/2: 603-616.
- [6] Horní Mísečky - výstavba domů s bytovými jednotkami II. a III. etapa [online]. 2008 [2010-04-3]. Dostupné z: < [http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia\\_cr&id=LBK301](http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=LBK301) >
- [7] Rekonstrukce zimního střediska Studenov – Stavba lanové dráhy [online]. 2009 [2010-04-3]. Dostupné z: < [http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia\\_cr&id=LBK394](http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=LBK394) >
- [8] Rozšíření lyžařského areálu SKIAREÁL ŠPINDLERŮV MLÝN, a. s. [online].2008 [2010-04-3]. Dostupné z: < [http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia\\_cr&id=MZP207](http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP207) >