Geografické analýzy
Dopravní studie
Panoramatická fotografie

Studie udržitelné dostupnosti Svatošského údolí

TEXTOVÁ ČÁST

Zadavatel:

Karlovarský kraj

Zpracovatelé:

Sdružení

RNDr. Michal Kowalski

Ing. arch. Ondřej Rys

Ing. Jiří Kalčík

říjen 2024

Karlovarský kraj

Geografické analýzy
Dopravní studie
Panoramatická fotografie

Autoři:

RNDr. Michal Kowalski
Ing. arch. Ondřej Rys
Ing. Jiří Kalčík
Mgr. Iveta Štolhoferová, Ph.D.
Jiří Jakubíček

Dále za společnost AUGUR Consulting, s.r.o.:
Mgr. Marián Svoboda
Bc. Linda Zapletalová
Lucie Hanáčková

Obsah

1. Analytická část 11
1.1. Popis řešeného území 11
1.1.1. Historie 11
1.1.2. Obce a obyvatelstvo 12
1.1.3. Přístup do oblasti 15
1.2. Strategické dokumenty 27
1.2.1. Program rozvoje kraje 27
1.2.2. Strategický plán Loket 27
1.2.3. Strategie KV 2040 27
1.2.4. Studie revitalizace volnočasového areálu Svatošské skály 27
1.2.5. Strategie a Manuál koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím města Karlovy Vary 28
1.3. Majetkoprávní poměry 30
1.4. Územní plánování 31
1.4.1. ÚP Karlovy Vary 31
1.4.2. ÚP Hory 32
1.4.3. ÚP Loket 32
2. Sčítání dopravy 33
2.1. Metodika a parametry sčítání dopravy 34
2.2. Automatické sčítače 36
2.3. Výsledky sčítání 37
2.3.1. Denní intenzity 38
2.3.2. Hodinové intenzity 39
2.3.3. Hodinové statistiky průchodů / průjezdů 40
2.3.4. Automobilový provoz 46
2.3.5. Mezní limity a budoucí předpokládané objemy dopravy 46
3. Sociologické šetření 47
4. Projednání s aktéry v území 51
5. Identifikované limity a problémy 52
6. Závěr analytické části 55

Seznam obrázků

Obrázek 1: Širší vztahy 11
Obrázek 2: Historické centrum Lokte 13
Obrázek 3: Cyklostezka č. 6 v Tašovicích 14
Obrázek 4: Výkres současných tras komunikací a návazné infrastruktury 15
Obrázek 5: Porovnání šířky komunikace s vozidlem 16
Obrázek 6: Cyklotrasa mezi Loktem a Svatošskými skalami 17
Obrázek 7: Problematický dolní úsek modré tur. stezky do Doubí 18
Obrázek 8: Cesta z Lokte po pravém břehu Ohře do Svatošských skal 19
Obrázek 9: Nejnáročnější úsek stezky ze Svat. skal do Tašovic po levé straně břehu 20
Obrázek 10: Vyhlídky na neznačených stezkách 21
Obrázek 11: Uzavřený most před Svatošskými skalami 22
Obrázek 12: Vytažené lodě na břehu během sezóny 24
Obrázek 13: Parkoviště v Doubí během rána 25
Obrázek 14: Vizualizace modernizace volnočasového areálu 28
Obrázek 15: Oblast Doubí a Tašovic ve Strategii veř. Prostranství 29
Obrázek 16: Majetkoprávní poměry 30
Obrázek 17: Územní plány 31
Obrázek 18: Sčítací profily 34
Obrázek 19: Automatický sčítač u mostu u Volnočasového areálu 36
Obrázek 20: Schéma současných objemů a struktury dopravy 37
Obrázek 21: Výkres problémů a limitů 52

Seznam tabulek

Tabulka 1: Identifikované limity a problémy 53

Seznam grafů

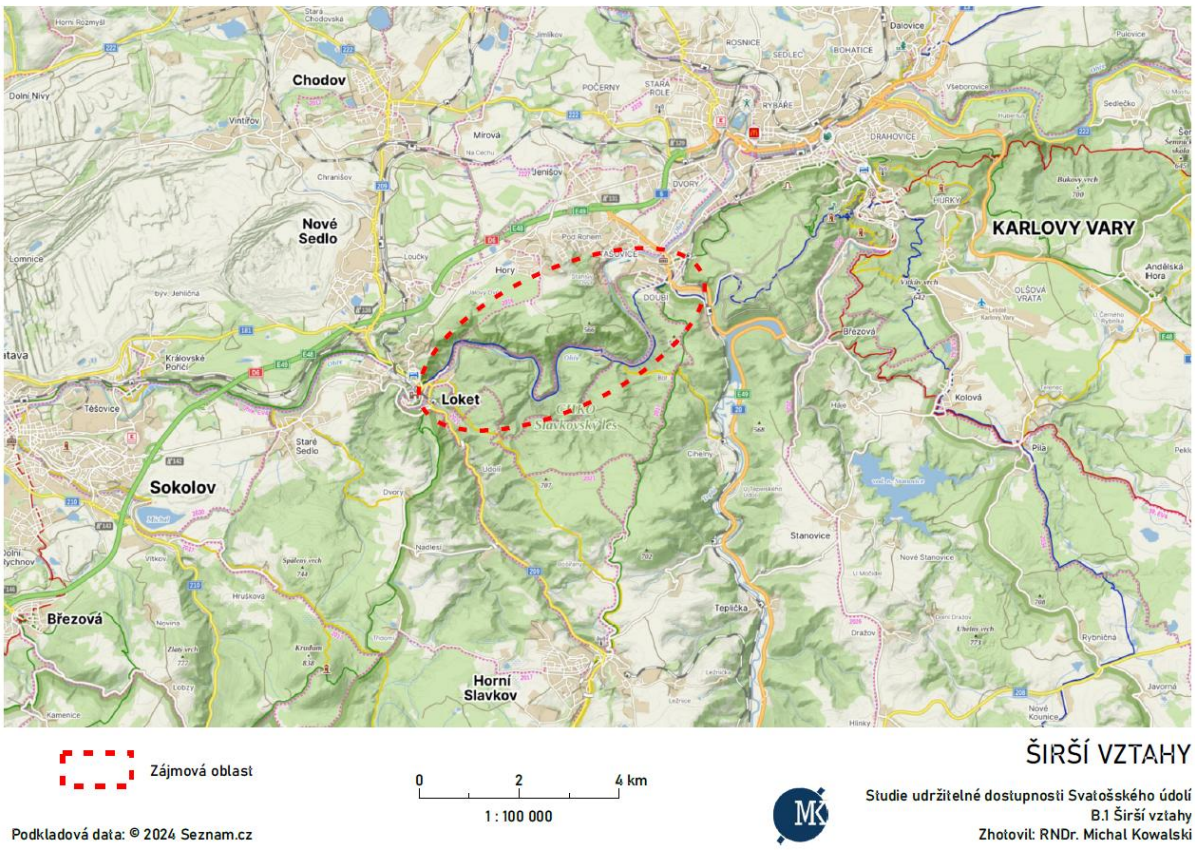
Graf 1: Denní naměřené intenzity dopravy 38
Graf 2: Max. hodinové intenzity dopravy 39
Graf 3: Hodinové intenzity nejfrekventovanějších dní 40
Graf 4: Hodinové statistiky průchodu – pátek 9.8. 41
Graf 5: Porovnání statistik se sčítači – pátek 9.8. 41
Graf 6: Hodinové statistiky průchodu – sobota 10.8. 42
Graf 7: Porovnání statistik se sčítači – sobota 10.8. 42
Graf 8: Hodinové statistiky průchodu – pátek 6.9. 43
Graf 9: Porovnání statistik se sčítači – pátek 6.9. 43
Graf 10: Hodinové statistiky průchodu – sobota 7.9. 44
Graf 11: Porovnání statistik se sčítači – sobota 7.9. 44
Graf 12: Denní intenzity cyklistů dle směrů 45
Graf 13: Denní intenzity dle věku a kategorie 46

Seznam zkratek

CAWI	Dotazovací metoda – Computer Assisted Web Interviewing
ČSN	České technické normy
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
CHKO	Chráněná krajinná oblast
EV	EuroVelo – dálková cyklistická síť
IZS	Integrovaný záchranný systém
MČ	Městská část
MHD	Městská hromadná doprava
N	Počet respondentů
PAPI	Dotazovací metoda – Paper and Pencil Interviewing
Q_x	Hladina x leté povodně
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
TP	Technické podmínky
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚP	Územní plán

1. Analytická část

1.1. Popis řešeného území



Obrázek 1: Širší vztahy

Přehledová mapa širších vztahů v plném rozlišení je v příloze č. B.1 Širší vztahy.

1.1.1. Historie

Oblast Svatošského údolí je tisíce let formována řekou Ohří, která v žulovém masivu vytvořila hluboký kaňon s unikátními skalními útvary na jejím levém břehu. Ty byly vytvořeny především zvětráváním a následným odnosem žulových bloků. V období kvartérního zalednění také výrazně ovlivňovaly skalní útvary tzv. mrazové erozní procesy. Kromě samotného kaňonu lze nalézt v jeho okolí další žulová skalní tělesa a sutě. Již před mnoha staletími pokryl okolí skal les tvořený především borovicí lesní, přičemž reliktní podobu těchto borů lze nalézt v údolí dodnes.

Geologická unikátnost území je pravděpodobně také důvodem, proč si právě toto území vybrali Benátčané, aby zde hledali vzácné druhy rudy kovů a drahých kamenů. Jejich činnost v území není přesně zmapována, ale existují důkazy, že některé z jejich těžebních štol byly založeny již ve 13. století. Dnes jsou nejznámějšími štolami Vildenava a Benátčanů.

Kolem samotných skalních útvarů se již od středověku tvořilo mnoho pověstí, které vycházejí z podoby říčního kaňonu, jenž připomíná dlouhé procesí lidu. Většina z nich se týká Hanse Heilinga, od doby Národního obrození známého především jako Jan Svatoš, který (v závislosti na verzi lidové pověsti) byl buď ženichem ve svatebním průvodu, který zkameněl, nebo mužem, který ze žárlivosti požádal o zkamenění svatebního průvodu. Z těchto pověstí pochází nejen název samotného údolí a přírodní památky, ale i jednotlivých skalních útvarů podél řeky (jmenovitě např. Svědci, Muzikanti, Nevěsta, Ženich, Páter, Tchýně nebo Tchán).

Již před zlidověním této pověsti se začaly na okrajích Svatošského údolí rozvíjet místně významná osídlení. Ve 12. století se začalo šířit osídlení kolem tehdy vybudovaného loketského hradu a za vlády krále Přemysla Otakara II. byl Loket vyhlášen královským městem, které tak nabylo na regionálním významu. Obec Doubí (než byla roku 1930 přičleněna ke Karlovým Varům) na druhém konci údolí zažila rozvoj výrazně později. Zámek Doubí vyrostl na místě středověké tvrze roku 1841 a samotná obec byla založena až roku 1850 v souvislosti s tamní rozvíjející se porcelánkou.

V té době se již unikátní skalní útvary staly oblíbeným cílem lázeňských hostů, díky čemuž vznikl naproti skalám výletní hostinec. Pro jejich unikátnost byly skály vyhlášeny Chráněným přírodním výtvorem Jan Svatoš 31. prosince 1933. Celé Svatošské údolí bylo později zahrnuto do Chráněné krajinné oblasti Slavkovský les, kterému tak zčásti tvoří jeho severozápadní okraj. K vyhlášení CHKO došlo v roce 1974. V roce 2004 byla oblast Kaňon Ohře, která se z velké většiny překrývá s vymezeným územím Svatošského údolí, zařazena mezi Evropsky významné lokality soustavy Natura 2000. Skály, které se v mezičase staly oblíbenou horolezeckou destinací s klasifikacemi 4–8+, získaly památkovou ochranu v podobě vyhlášení Národní přírodní památky Jan Svatoš, ke kterému došlo 11. června 2007.

1.1.2. Obce a obyvatelstvo

Vymezené území zasahuje do tří obcí. Jedná se o města Loket a Karlovy Vary (z něj pouze MČ Doubí a MČ Tašovice) a dále obec Hory.

Loket a Údolí u Lokte

Toto město na meandru Ohře má (k 31. 12. 2023) 3100 obyvatel a jak již bylo zmíněno výše, jedná se o jedno z nejstarších českých měst, ovšem s populací kterou (minimálně od roku 1869) lze přinejlepším označit za stagnující. Město bylo silně postiženo násilným vystěhováním německého obyvatelstva po 2. světové válce, jelikož například při sčítání lidu roku 1921 se 95,4 % obyvatel hlásilo k německé národnosti, zatímco k československé pouze 1,8 % obyvatel. Exodus velké většiny obyvatelstva narušil i existující porcelánový průmysl, a tedy i pracovní příležitosti ve městě, a tak ani noví přistěhovalci početně nenahradili původní obyvatelstvo. Zatímco roku 1930 měl Loket 3998 obyvatel, roku 1980 to bylo již pouze 1662. S tím souvisel i pokles počtu domů ze 429 na 313, z velké většiny způsobený jejich zbouráním v širším okolí Lokte. V samotné

blízkosti kaňonu Ohře bydlí dnes většina obyvatel Lokte, a právě zde se také nachází (v poměru ke zbytku města) rozsáhlé historické centrum města.

Významná část pravého břehu Svatošského údolí patří do části města Údolí u Lokte. MČ měla k roku 2021 92 obyvatel a 43 domů. Městská část je z naprosté většiny nezastavěná a na jejím katastru se nachází především lesy. Do jejího katastru patří také největší zastavěná plocha uprostřed Svatošského údolí – Volnočasový areál. Jedná se o rodinný park s ubytováním a atrakcemi a nachází se na místě výše zmíněného zájezdního hostince.

Obrázek 2: Historické centrum Lokte

Hory

Levý břeh kaňonu Ohře, včetně soustavy Svatošských skal je naopak na katastru obce Hory. Ta leží na D6, hlavním silničním tahu mezi Karlovými Vary a obcemi na jihozápad od nich, včetně Lokte. Hory mají (k 31. 12. 2023) 439 obyvatel, přičemž stejně jako v případě Lokte zde došlo k výraznému poklesu obyvatel s odsunem německého obyvatelstva. V historii byli místní obyvatelé zaměstnáni především v místním porcelánovém průmyslu nebo v lomu na těžbu čediče. V dnešní době obec těží především z příhodné pozice poblíž Karlových Varů, kam dojíždělo do školy či zaměstnání (dle SLDB 2021) 120 obyvatel obce. Jedná se také pravděpodobně o důvod, proč se v posledních letech rozšiřuje obec o novou zástavbu. Nejnovější projekt je připravován developerskou společností Slunečné Hory, s.r.o. v lokalitě Pod Sukem, od středu obce právě směrem ke zkoumanému území, navíc podél Naučné stezky Doubí – Svatošské skály. Rozsah tohoto projektu je skutečně

velký, jelikož se zde počítá s výstavbou až 120 rodinných domů, přičemž část z nich je již rozprodána (76 % první etapy a 28 % druhé etapy k srpnu 2024) a projekt je již zčásti ve fázi výstavby. Stejně jako v případě Lokte, ani na katastru obce Hory není žádná významnější výstavba přímo ve Svatošském údolí.

Karlovy Vary – Doubí

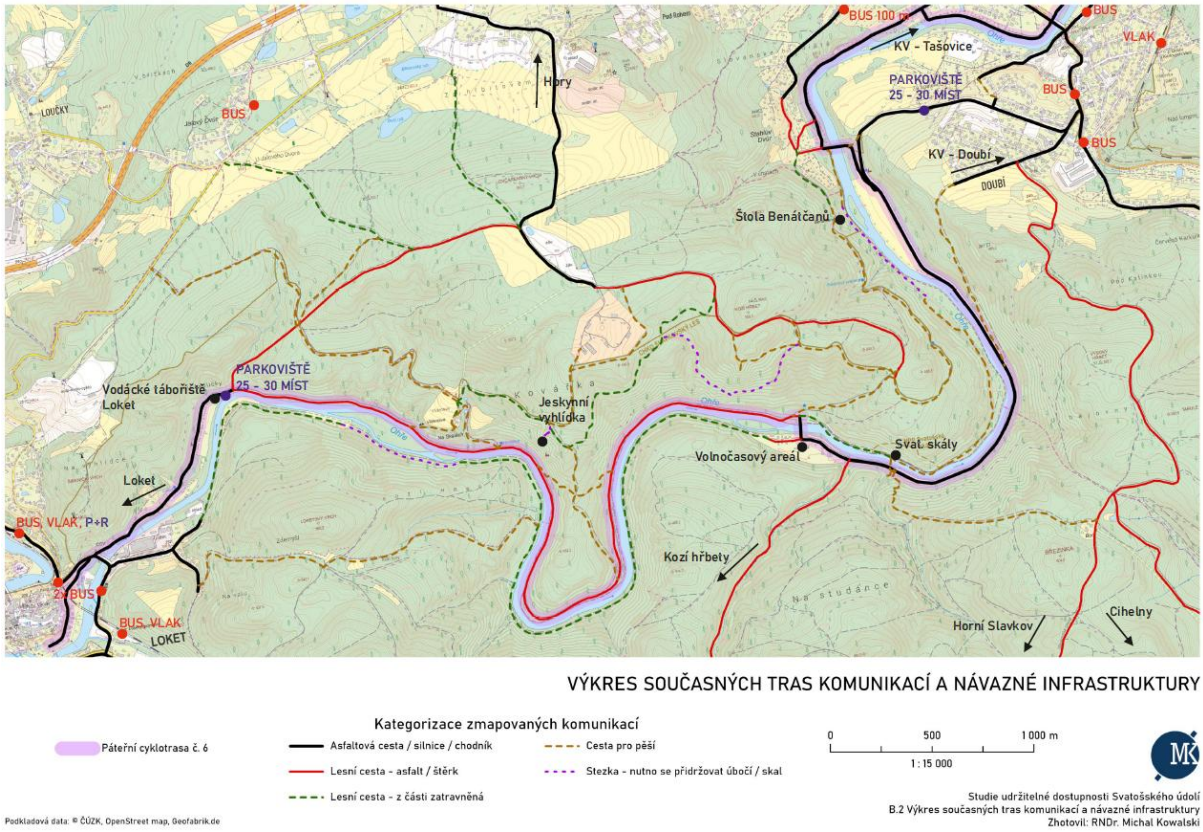
Leží na pravém břehu řeky Ohře ve východní části zkoumaného území. MČ Doubí má 2049 obyvatel (k 31. 12. 2023) a nachází se zde 395 domů. V minulosti zde byli obyvatelé zaměstnáni především v porcelánce a v dolech Antonín a Vilém. Dnes zde nenalezneme žádného majoritního zaměstnavatele a obyvatelé MČ tak směřují nejčastěji za zaměstnáním do jiných MČ Karlových Varů. Vzhledem k příhodné pozici zázemí města zde došlo od roku 1990 do roku 2005 k výstavbě rodinných domů na jihozápadě MČ; tyto domy leží právě ve zkoumaném území. Nachází se zde přibližně 100 rodinných domů, přičemž v oblasti jsou ještě pozemky pro výstavbu dalších minimálně 31 domů. Naproti této výstavbě se nachází jedna z prvních tří českých SOS dětských vesniček.

Karlovy Vary – Tašovice

Tašovice leží na levém břehu řeky Ohře a sousedí s MČ Doubí a s obcí Hory. Dle SLDB zde k 31.12.2023 žije 1 031 obyvatel. Městskou částí prochází páteřní cyklostezka č. 6, která v regionálním měřítku spojuje Loket s Karlovými Vary.

Obrázek 3: Cyklostezka č. 6 v Tašovicích

1.1.3. Přístup do oblasti

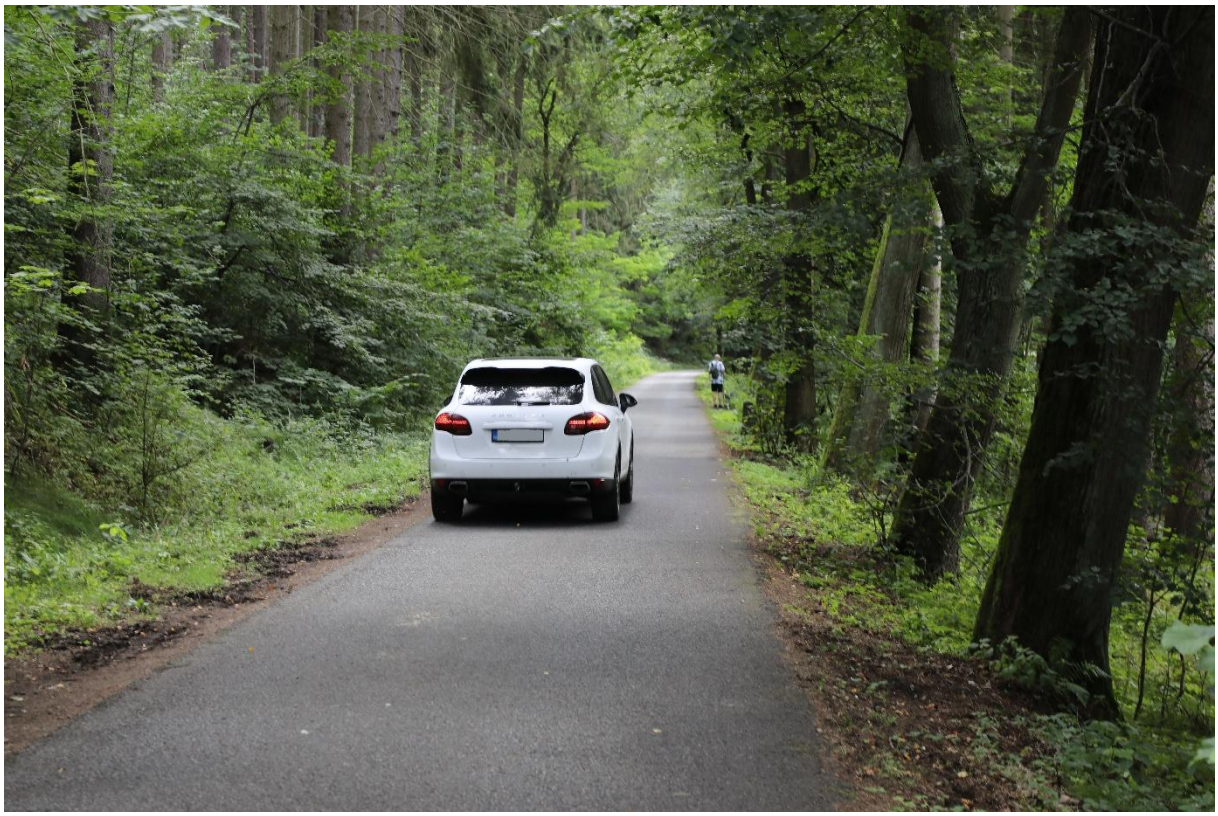


Obrázek 4: Výkres současných tras komunikací a návazné infrastruktury

Výkres současných tras komunikací a návazné infrastruktury je v plném rozlišení uveden v příloze č. B.2.

1.1.3.1. Hlavní trasa v údolí

Do Svatošského údolí existují dva významné přístupové směry z Karlových Varů a Lokte, přičemž pro veřejnost není do oblasti vjezd automobilem povolen. Volnočasový areál, restaurace Jan Svatoš a další dvě budovy v oblasti Svatošských skal jsou obsluhovány asfaltovou komunikací o šířce 3,2 m z Karlových Varů – Doubí. Vjezd je povolen pouze dopravní obsluze, avšak zejména v letních měsících do Svatošských skal přijíždí automobilem ilegálně turisté, kteří parkují zejména poblíž trafostanice, která se nachází přibližně 80 m východně od restaurantu Jan Svatoš. Ilegální vjezd na tuto komunikaci není prakticky vůbec kontrolován a pokutován. Tato komunikace je využívaná všemi druhy dopravy (chodci, cyklisty a automobily) a o slunných víkendech a v letních měsících komunikace kapacitně nedostačuje a dochází zde k vzájemným kolizím všech druhů aktérů. Tato studie má za jeden z hlavních cílů optimalizovat dopravu v této oblasti.



Obrázek 5: Porovnání šířky komunikace s vozidlem

Na většině této trasy vede modrá turistická stezka (E3) a dálková cyklostezka č. 6 (EV4). V severní části komunikace se odděluje cyklostezka č. 6 (EV4), která pokračuje přes Tašovický most do Tašovic a dále do centra Karlových Varů. Tato trasa je cyklisty značně využívána. Bohužel v době letních průzkumů byl Tašovický most uzavřen z důvodu rekonstrukce. Pohyby na Tašovickém mostě jsou zaznamenány v podzimních průzkumech dopravy.

Přístupová komunikace z Lokte je formou 2,5 – 3 m široké mlatové zpevněné cesty, která se vine z Lokte po levém břehu Ohře až k mostu u Volnočasového areálu. Po této trase je taktéž vedena dálková cyklistická trasa EV4.

Omezení v době povodňových stavů: Při Q_5 je příjezd možný z Doubí k restauraci proti Svatošským skalám, Ostatní úseky jsou částečně zaplavovány. Při Q_{20} je údolí nepřístupné.

1.1.3.2. Cyklotrasy

Dominantní trasou v oblasti je páteřní cyklotrasa č. 6 (EV4), která spojuje Loket s Karlovými Vary (detailněji popsána v předchozí kapitole). Od této cyklotrasy se před Tašovickým mostem odpojuje spojovací cyklotrasa do Doubí na trasu č. 2017. Tento úsek je hodnocen jako problematický z důvodu neodpovídající šířky komunikace vzhledem k provozu. Šířka zpevněného povrchu je menší než 2,5 m a vzhledem k intenzitám provozu je dle TP 179 nutná světlá šířka zpevněného povrchu nejméně 3 metry + odstup od zábradlí. V návrhové části nutno prověřit zkapacitnění v tomto úseku.

Obrázek 6: Cyklotrasa mezi Loktem a Svatošskými skalami

V Loketské části Svatošského údolí se nachází cyklostezka č. 2016, která vede od Vodáckého tábořiště směrem do obce Hory a vzhledem k značnému převýšení (130 m na 1 km) je vhodná spíše pro aktivní sportovce.

Od areálu Svatošských skal vede jihozápadním směrem propojovací cyklotrasa, která spojuje trasu č. 6 s trasou č. 2021, která dále vede do Horního Slavkova.

1.1.3.3. Turistické a naučné stezky

Svatošským údolím probíhá modrá turistická trasa č. E3, která vede z Lokte do centra Karlových Varů. Většinu trasy sdílí komunikaci s cyklotrasou č. 6, avšak před Doubím se oddělí a začne stoupat do ulice U Dětské vesničky, která se nachází v horní části Doubí.

Obrázek 7: Problematický dolní úsek modré tur. stezky do Doubí

Od rozcestí u Svatošských skal vede žlutá turistická stezka v jihovýchodním směru do obce Cihelny, kde je vlaková stanice na trati z Karlových Varů do Mariánských Lázní. Přibližně po 1,3 km je zde Hájenka Bor, kterou prochází tzv. Slavkovská cesta. Po zelené turistické trase lze dojít do Horního Slavkova.

Oblastí Svatošských skal také vede naučná stezka Doubí – Svatošské skály, která vede z Doubí přes Tašovice po úbočí údolí do Svatošských skal. Podél cesty se nachází také neveřejná štola Benátčanů, která je pozůstatkem důlní činnosti. V nejvyšším bodě vede stezka přibližně 100 m nad údolím a pokračuje údolím dále ve směru do Lokte až k Dolní štole Vildenava. Odtud pokračuje strmým stoupáním ke statku „Na Skalách“ a dále se napojí na cyklotrasu č. 2016 a pokračuje spolu s touto trasou do obce Hory, kde naučná stezka končí.

1.1.3.4. Další neznačené stezky

V oblasti se nachází několik zajímavých stezek, které nejsou značené, ale mohou být atraktivní pro aktivní turisty, kteří se nebojí například překonávat kratší úseky zajištěné řetězy.

Cesta po pravém břehu Ohře z Lokte do Svatošských skal vede z přibližně z 80 % po lesní cestě, která je určená pro lesní techniku. Pouze v oblasti kolem ostrova vzdáleného cca 500 m východně od Vodáckého tábořiště Loket je několik úseků, kde je úzká pěšina, která vede na 5-8 m vysokém srázu nad řekou Ohří. Cesta končí v zadní části Volnočasového areálu, kde je otevřená brána do areálu.

Obrázek 8: Cesta z Lokte po pravém břehu Ohře do Svatošských skal

Od Svatošských skal vede také **stezka po levém břehu Ohře k Tašovickému mostu**. Místy má charakter lesní cesty, místy je formou pěšiny. V poslední třetině trasy je zde však cca 500 m úsek, který vede úzkou pěšinou na břehu Ohře a místy je třeba se přidržovat řetězů, nebo skály. Při vyšší hladině Ohře je stezka neprůchozí.

Obrázek 9: Nejnáročnější úsek stezky ze Svat. skal do Tašovic po levé straně břehu

Atraktivní Lesní (Soví) vyhlídka je na skále přibližně 400 m od Volnočasového areálu severozápadním směrem. Lze se na ni dostat poměrně snadno odbočením z naučné stezky cestou vhodnou pro pěší s dětmi.

Pod Lesní vyhlídkou (cca 100 výškových metrů níže) je **stezka, která vede mezi skalami a přes suťové pole**. Nabízí atraktivní výhledy, ale patří mezi náročnější. Na jednom úseku je cesta jištěna řetězy.

Jeskynní vyhlídka je bezesporu jednou z nejnavštěvovanějších neznačených lokalit ve Svatošském údolí. Jedná se o skalní ostroh nad meandrem Ohře, který je přibližně 110 m výškově nad hladinou. Je zde umístěn vrcholový kříž a poslední úsek trasy je jištěn řetězy. Na tuto vyhlídku vedou cesty z různých směrů.

Obrázek 10: Vyhlídky na neznačených stezkách

Zleva: Lesní (Soví) vyhlídka, stezka pod Lesní vyhlídkou, Jeskynní vyhlídka s křížem.

1.1.3.5. Probíhající opravy mostů

V době měření probíhaly dvě uzavírky mostů, které zásadním způsobem ovlivnily provoz a chování návštěvníků. V první řadě byl do konce srpna 2024 uzavřen Tašovický most, který je využíván především cyklisty na páteřní cyklostezce č. 6. Cyklisté tak často bloudili a obraceli se, a navíc museli jet přes kopec v Doubí, aby se dostali do Svatošského údolí.

Druhou uzavírkou je dlouhodobá uzavírka mostu před Svatošskými skalami. Pokud návštěvníci chtěli přijít pod Svatošské skály, museli jít přes most u Volnočasového areálu přibližně 1,1 km dlouhou zacházkou. Někteří návštěvníci neměli ponětí o Volnočasovém areálu a možnosti alternativní trasy.

Obrázek 11: Uzavřený most před Svatošskými skalami

1.1.3.6. Vodácká trasa Loket – Karlovy Vary

Po řece Ohři vede v zájmovém území vodácká trasa, která je s obtížností WW1 určená i příležitostným vodákům. Jelikož trasa prochází atraktivním územím z města Loket, přes Svatošské skály do Karlových Varů, je v letních měsících velmi frekventovaná. Zdrojem následujícího schématu toku je webová stránka:

https://turistickyatlas.cz/vodactvi/reka/9006_ohre.html.

191.1	Dolní jez Loket III. v 1,2 N vl !!
190.9	silniční most II/209 (půjčovna lodí Dronte vpravo)
190.6	potrubí přes řeku, vlevo půjčovna raftů Putzer
190.5	★ začátek Omezení v CHKO Slavkovský les
190.1	Vodácké tábořiště Loket vlevo
190.1	★ malebný zalesněný úsek (dalších 8 km)
185.1	nový most u areálu
184.6	lávka pro pěší, Svatošské skály vlevo, Národní Přírodní Rezervace
184.6	★ Lesní restaurace vpravo
182.6	★ býv. štola Benátčanů vlevo
182.3	lávka pro pěší, Tašovice vlevo
181.8	★ archeologická rezervace Tašovice, hradiště Starý Loket vlevo
181.1	Kemp Liapor vpravo
180.9	peřej
180.6	Doubský most (silniční) I/20, Doubí
180.6	★ konec Omezení v CHKO Slavkovský les, zač. lázeňské zóny
179.7	★ ostrov, dostihová dráha vlevo
179.5	Minicamp Karlovy Vary
178.8	Dvorský most (silniční), obec Dvory vlevo, Tuhnice vpravo

Obrázek 12: Vytažené lodě na břehu během sezóny

1.1.3.7. Parkoviště

V oblasti se v přímé blízkosti nachází pouze jedna plocha určená pro veřejné parkování (ačkoliv zde oficiálně není značka označující parkoviště). Nachází se vedle příjezdové komunikace do údolí v Doubí. Ostatní parkovací plochy jsou od Svatošského údolí vzdálenější – jsou spíše vhodnější pro cyklisty, ne pro chodce provozující lehkou turistiku a rodinné výlety.

Doubí

Polooficiální parkoviště v Doubí má kapacitu přibližně 25–30 parkovacích míst a v atraktivních dnech parkoviště zcela nedostačuje. Další automobily tak stojí na zeleni podél příjezdové komunikace směrem do centra Doubí. Někdy se dle místních jedná i o 200 m dlouhou frontu parkujících vozidel, takže se může jednat i o 30–35 vozidel nad rámec kapacity parkoviště. Parkující vozidla také komplikují průjezd vozidel, která mají ztížené podmínky na vyhýbání se protijedoucím vozidlům. Dle územního plánu Karlových Varů zde není rezerva pro rozšíření parkoviště pro návštěvníky, avšak změnou územního plánu by bylo možné udržitelně zvýšit kapacitu parkování.

Obrázek 13: Parkoviště v Doubí během rána

Tašovice
V Tašovicích na levém břehu se nenachází žádná plocha pro parkování. Pro cyklisty se nabízí možnost využít parkování v areálu krajských institucí, které má vysokou kapacitu a o víkendech bývá velmi málo obsazeno. Pro podpoření vyššího využití tohoto parkoviště cyklisty by bylo vhodné zkvalitnit napojení na páteřní cyklotrasu č. 6, vedenou po levém břehu řeky Ohře.

Loket
Na Loketské straně Svatošského údolí se nikde u vstupu do údolí nenachází oficiální parkoviště pro veřejnost. V kempu Vodácké tábořiště Loket je parkoviště o kapacitě 25–30 automobilů, které je určené zejména pro návštěvníky kempu. Na příjezdové komunikaci od křižovatky Tovární x Roosveltova je umístěna značka „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ s dodatkovou tabulkou „Mimo dopravní obsluhu“.

Parkování v centru Lokte je značně regulováno. K dispozici je rozšířené parkoviště za mostem na Sokolovské (u amfiteátru). Jediné nezpoplatněné parkování je parkoviště P+R u železniční stanice Loket. U vodáckého tábořiště v ř.km 190,1 je malé zpoplatněné parkoviště, využitelné mimo vodáckou sezonu. Obdobně několik nezpoplatněných stání je možných u potrubního mostu v ř.km 190,6, kde je v letní sezoně půjčovna raftů.

1.1.3.8. Veřejná hromadná doprava

Svatošské údolí není přímo napojeno na autobusovou a vlakovou dopravu, avšak do vzdálenosti 1–2 km se nacházejí autobusové i vlakové zastávky.

Směr z Lokte

Ve směru z Lokte je výhodné zvolit vlakové stanice Loket, případně Loket předměstí *(kam ale nezajíždí všechny vlaky)*, které jsou vzdálené od vstupu do Svatošského údolí cca 600 m. Vlaky zde jedou do Nového Sedla u Lokte, nebo Chodova kde jsou vlakové přípoje do Sokolova / Chebu a Karlových Varů.

Svatošské údolí obsluhují autobusové zastávky Loket, Epilag; Loket rozc. Goethe; také Loket, žel.st., která se nachází v blízkosti vlakového nádraží. Za mostem ve směru do Sokolova *(na silnici III/2099)* je nový dopravní terminál Loket. Silnice byla přeložena tak, že se získal prostor na rozšíření parkovišť a autobusové zastávky jsou blíže městu.

Směr z Karlových Varů

Ve směru z Karlových Varů je výhodné využít na trati č. 149 *(cca 2hodinový takt)* železniční zastávku Doubí u Karlových Varů. Druhá možnost je zastávka Cihelny, od které vede do Svatošských skal žlutá turistická trasa *(3,5 km a převýšení 140 m)*. Celá trasa je málo frekventovaná a vede lesem.

Jelikož jsou Tašovice i Doubí součástí Karlových Varů, jejich centra jsou poměrně dobře obsluhována místní MHD i regionálními spoji. V Tašovicích lze využít zastávky MHD U Kapličky, případně Doubský most. V Doubí se nejvýhodněji jeví zastávka Svatošská (jedou sem také spoje z Toužimi a Plzně).

1.2. Strategické dokumenty

1.2.1. Program rozvoje kraje

Program rozvoje kraje obecně uvádí, že z ekonomického hlediska má na Karlovarský kraj cestovní ruch významný multiplikační efekt i dopad, významně ovlivňuje rozvoj regionu a řadí se mezi nejdůležitější ekonomická odvětví kraje. Kraj musí disponovat konkurenceschopnou nabídkou cestovního ruchu s vyšší přidanou hodnotou, jelikož se očekávání návštěvníků stále zvyšují.

V převedení na kontext Svatošských skal strategie navrhuje zlepšit kvalitu dostupnosti údolí, PR a informovanosti veřejnosti. Mezi typové aktivity dále rozvádí finanční podporu značení, údržby a rozvoje pěších tras a cyklotras, ale i finanční podporu kvalitní infrastruktury typu odstavná parkoviště, nebo sociální zařízení.

1.2.2. Strategický plán Loket

Jedním ze strategických cílů města Loket je rozvoj cyklistické a pěší dopravy (opatření A 1.2), zároveň je zde uváděna jako velký benefit páteřní cyklostezka podél Ohře. Prioritu má také rozvoj infrastruktury pro trávení volného času (Priorita B.2) a podpora cestovního ruchu (zejména opatření E 2.1).

1.2.3. Strategie KV 2040

Strategie města Karlovy Vary podobně jako program rozvoje kraje uvádí, že je vhodné zkvalitnit služby, zaměřit se nové segmenty návštěvníků a zkvalitnit dopravní dostupnost regionu kvalitní infrastrukturou, která by byla synergií pro obyvatele města i návštěvníky.

1.2.4. Studie revitalizace volnočasového areálu Svatošské skály

Studie revitalizace volnočasového areálu Svatošské skály se dostupnosti areálu věnuje pouze okrajově. Uvádí, že je vhodné zvýšit kapacitu parkování v Doubí a poblíž umístit stanici na sdílená kola. Druhá stanice by byla umístěna v Lokti. Jako velkou nevýhodu komunikace uvádí časté kolize mezi chodci, cyklisty a motorovými vozidly. Upozorňuje, že je zde katastrální hranice často k relativně úzké komunikaci (3,2 m šíře, pozn. Zpracovatele) velkorysá – často i 10 m. Dále uvádí neprovázanost jednotlivých částí a zmiňuje absenci lepší navigace ke Svatošským skalám.

Obrázek 14: Vizualizace modernizace volnočasového areálu

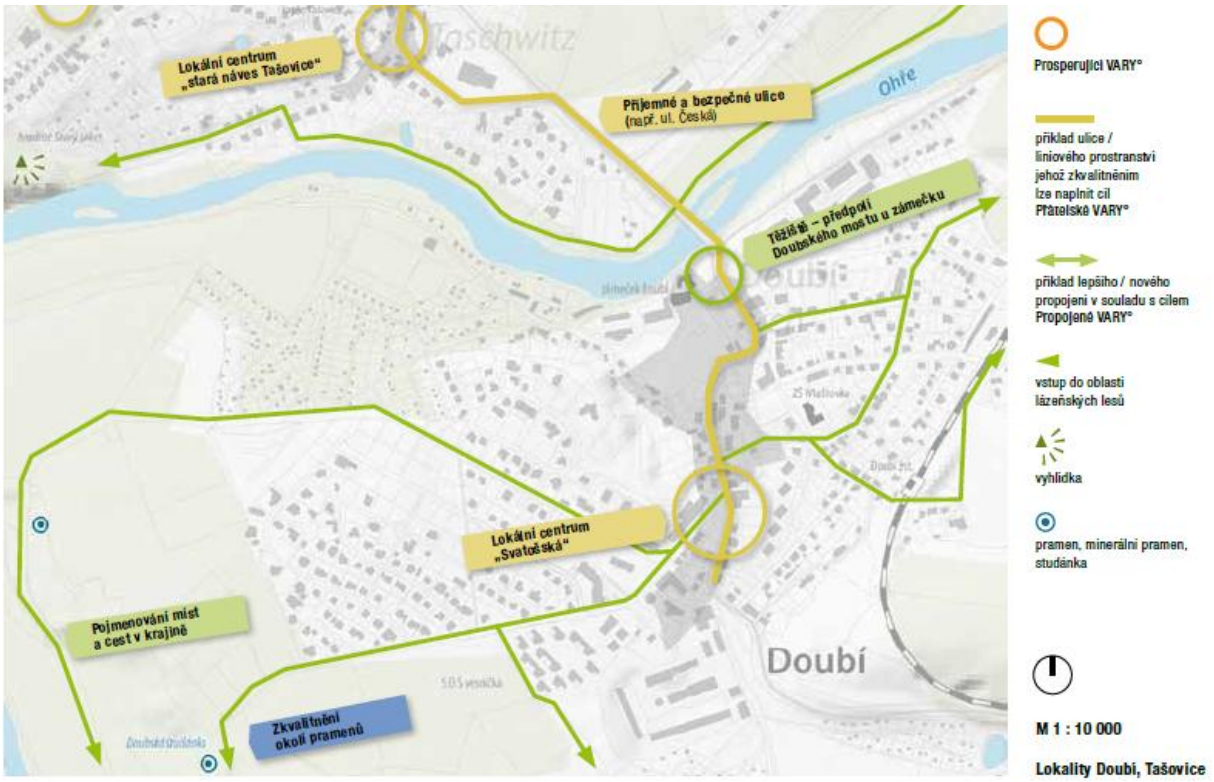
Zdroj: Studie revitalizace volnočasového areálu Svatošské skály

1.2.5. Strategie a Manuál koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím města Karlovy Vary

V tomto koncepčním dokumentu jsou uvedeny cílové atributy, které lze vztáhnout na podporu udržitelné dostupnosti Svatošského údolí.

- a.2.3 Zkvalitnění sítě cest v lázeňských lesích
- b.2.2 Příležitost pro sport a rekreaci
- c.1.2 Rozmanitost, identita a autenticita veřejných prostranství
- c.2.1 Příjemné a bezpečné ulice
- c.2.2 Město přátelské k dětem a seniorům
- d.1.1 Kvalitní architektura a detail veřejných prostranství
- e.1.3 Veřejná prostranství podporou kvalitního cestovního ruchu

V souvislosti se Svatošským údolím uvádí cyklotrasy z Tašovic a Doubí + modrou tur. Stezku z Doubí jako příklad lepšího / nového propojení v souladu s cílem Propojené Vary a dále pojmenování míst a cest v krajině.



Obrázek 15: Oblast Doubí a Tašovic ve Strategii veř. Prostranství

Zdroj: Strategie a Manuál koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím města Karlovy Vary

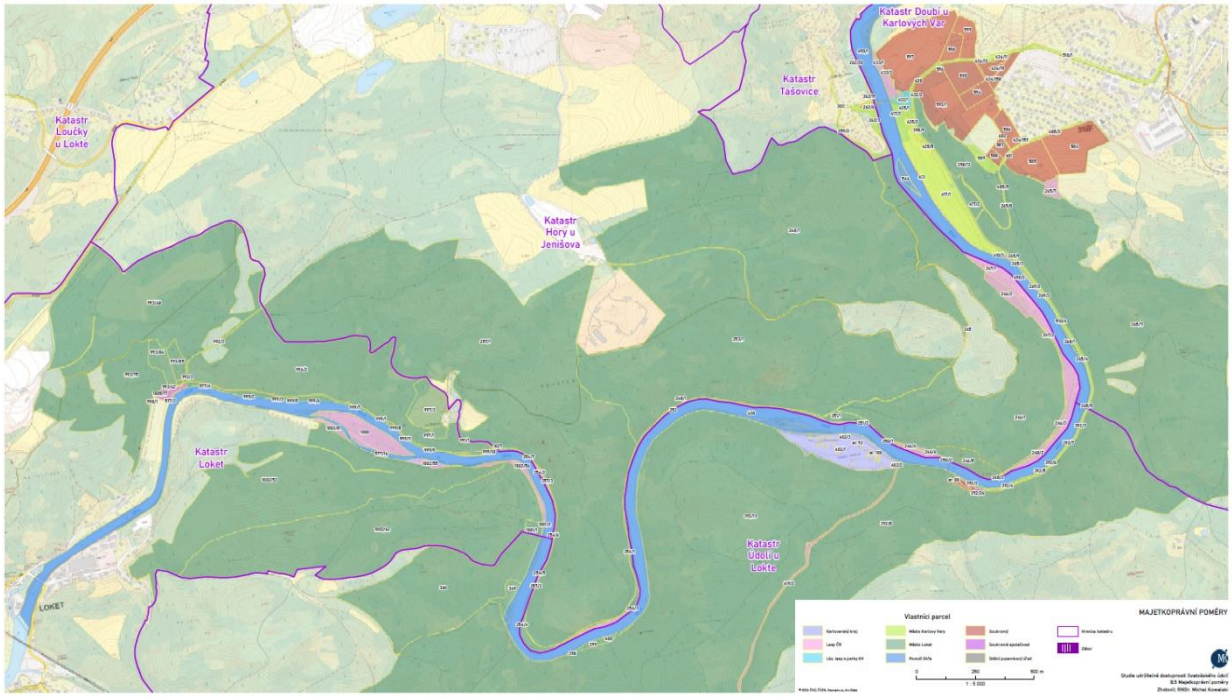
Jako problém je zde hodnoceno živelné rozrůstání měst, které fragmentuje příměstskou krajinu a komplikuje ekonomické hospodaření města, příkladem jsou satelitní čtvrti jako např. Doubí (tzv. Svatošky – okolí ul. Myslivecká).

1.3. Majetkoprávní poměry

Mapa majetkoprávních poměrů v oblasti je v příloze **B.5 Majetkoprávní poměry** spolu s tabulkou vlastníků a typů ploch (příloha **B.5.1 Majetkoprávní poměry – seznam vlastníků**). V návrhové části budou podrobně rozebrány zábory navrhovaných řešení.

Nejvýznamnější aktéři v území:

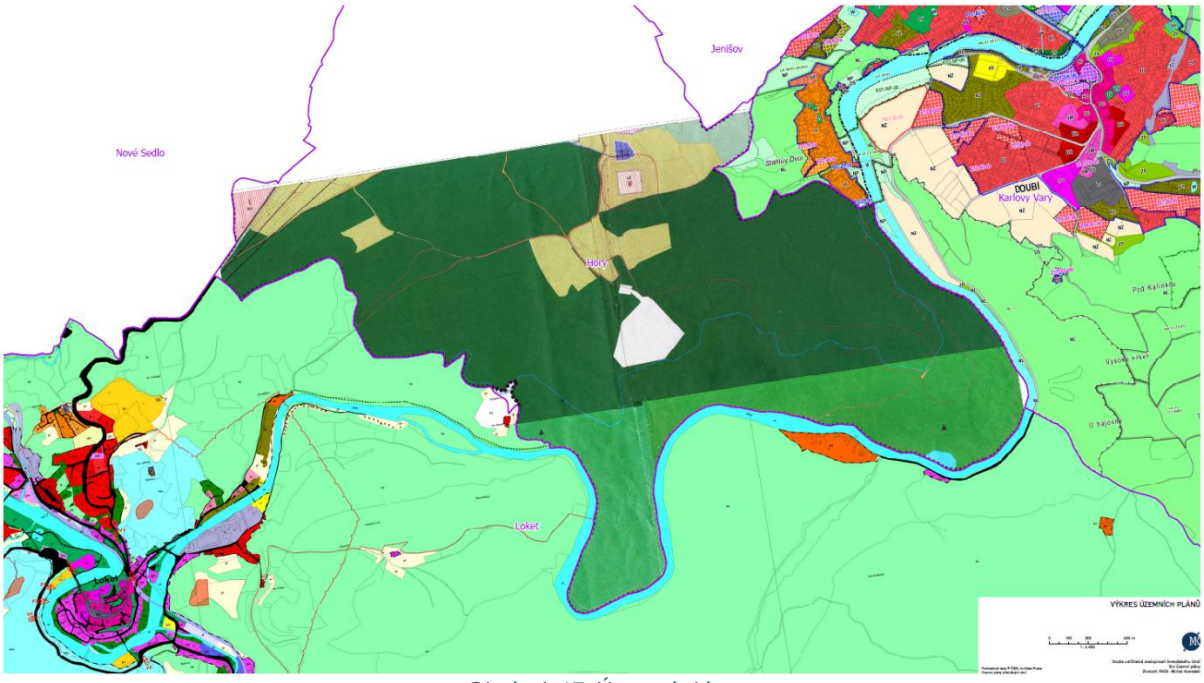
- Karlovarský kraj
- Město Karlovy Vary
- Město Loket
- Lesy ČR
- Povodí Ohře



Obrázek 16: Majetkoprávní poměry

1.4. Územní plánování

Mapa spojených bezešvých územních plánů je v příloze č. **B.6 Územní plány**. Území zahrnuje oblasti měst Karlovy Vary, Loket a obce Hory. V návrhové části budou podrobně rozebrány případné střety navrhovaných řešení s územními plány. V podkapitolách jsou uvedeny příslušné funkční plochy, které jsou v zájmovém území studie.



Obrázek 17: Územní plány

1.4.1. ÚP Karlovy Vary

Řešené území a jeho okolí obsahuje následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- plochy bydlení - v rodinných domech - městské a příměstské (BI)
- plochy dopravní infrastruktury - silniční (DS)
- plochy lesní (NL)
- plochy občanského vybavení - tělovýchovná a sportovní zařízení (OS)
- plochy občanského vybavení - veřejná infrastruktura (OV)
- plochy přírodní (NP)
- plochy rekreace - plochy staveb pro rodinnou rekreaci (RI)
- plochy rekreace - zahrádkové osady (RZ)
- plochy veřejných prostranství - veřejná zeleň (ZV)
- plochy vodní a vodohospodářské (W)
- plochy zeleně - přírodního charakteru (ZP)
- plochy zemědělské (NZ)

Plochy změn:

- plochy bydlení - v rodinných domech - městské a příměstské (BI): Z10, Z11, Z15, Z16,
- plochy přírodní (NP): K01, K03
- plochy rekreace - plochy staveb pro rodinnou rekreaci (RI): Z02
- plochy zeleně - přírodního charakteru (ZP): P02, P03

Územní rezervy:

- plochy bydlení - v rodinných domech - městské a příměstské (BI): R01

1.4.2. ÚP Hory

Řešené území a jeho okolí obsahuje následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- lesní pozemky a ostatní pozemky plnící funkce lesa
- vodní toky a plochy

1.4.3. ÚP Loket

Řešené území a jeho okolí obsahuje následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- bydlení - v rodinných domech - městské a příměstské (BI)
- dopravní infrastruktura - silniční (DS)
- občanské vybavení – tělovýchovná a sportovní zařízení (OS)
- plochy hromadné rekreace (RH)
- plochy lesní – příměstské lesy (NLp)
- plochy lesní (NL)
- plochy technické infrastruktury (TI)
- plochy vodní a vodohospodářské (W)
- plochy zemědělské (NZ)
- rekreace – plochy staveb pro rodinnou rekreaci (RI)
- rekreace – zahrádkářské osady (RZ)
- smíšené obytné – městské (SM)
- smíšené obytné – venkovské (SV)
- výroba a skladování – lehký průmysl (VL)
- zeleň - soukromá a vyhrazená (ZS)
- zeleň - na veřejných prostranstvích (ZV)
- zeleň přírodního charakteru (ZP)

Plochy změn

- smíšené obytné – venkovské (SV)

2. Sčítání dopravy

V České republice neexistuje žádná norma, která by konkrétně definovala kapacitu komunikace, po které se zároveň pohybují chodci, cyklisté a projíždí zde automobily. Na komunikacích se standardním provozem normy a technické podmínky zpravidla kalkulují s RPDI (ročním průměrem denních intenzit), ze které se vypočítá 50rázová intenzita dopravy (50 nejfrekventovanějších hodin v roce). Jelikož se nejedná o standardizované měření, bude se brát měření 10. srpna 2024 za reprezentativní pro letní sezónu, což je odpovídající i z dat automatických sčítačů.

Nutné je také připomenout, že příjezdová komunikace do Svatošských skal je asfaltová silnice s šířkou 3,20 m a místy hliněným okrajem, kde je možné se vyhnout protijedoucím vozidlům.

Níže je stručné shrnutí norem a TP, které však kombinovaný provoz chodců, cyklistů a automobilů neřeší, ale pro představu je vhodné adekvátní informace zmínit:

1. **ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací**

V kapitole 10.4.2.2 je uvedeno doporučení, že limit na místní komunikaci v nezastavěném a nezastavitelném území je 90 jízdních kol za hodinu v jednom směru, když je počet motorových vozidel za 24 hodin menší než 2 500 v obou směrech.

2. **TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty**

TP 179 v kapitole 4.9.6 Stezka pro chodce a cyklisty společná (C 9a) je uvedeno:

Světlá šířka stezky ≥ 4,0 m – základní (komfortní):

- intenzita provozu přesahující 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech (dohromady);
- především významné rekreační a rekreačně-dopravní trasy.

Světlá šířka stezky ≥ 3,0 m – základní (běžná):

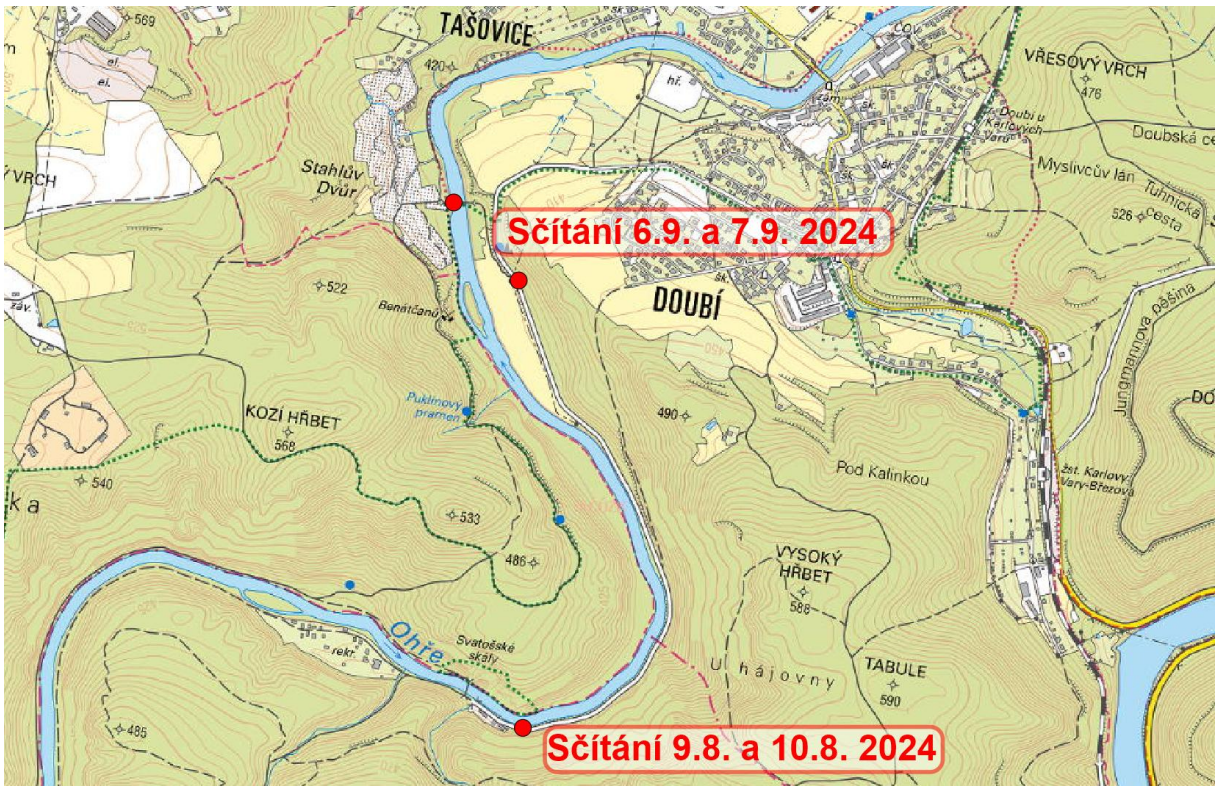
- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech;
- šířka umožňující běžný společný pěší, cyklistický i bruslařský provoz.

Světlá šířka stezky ≥ 2,0 m – minimální (výjimečná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 120 cyklistů/h a 150 chodců/h v obou směrech;
- řešení přípustné pouze v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a umožňuje pouze velmi omezený doplňkový pohyb bruslařů;

2.1. Metodika a parametry sčítání dopravy

Sčítání probíhalo ve dvou obdobích – letní prázdniny (pátek 9.8. a sobota 10.8.) a dále v září mimo sezónu (pátek 6.9. a sobota 7.9.). Všechny dny byly hodnoceny jako slunečné a nadprůměrně teplé, takže měření nebylo ovlivněno špatným počasím.



Obrázek 18: Sčítací profily

V době srpnového sčítání byl uzavřen Tašovický most – veškerá doprava do Svatošského údolí byla z Doubí. Sčítací bod pozemní a lodní dopravy byl umístěn před trafostanicí východně od restaurace Jan Svatoš.

Sčítací bod v zářijovém sčítání byl umístěn na rozcestí u Tašovického mostu – v místě, kde se od asfaltové silnice odpojuje stezka pro chodce a cyklisty k Tašovickému mostu. Tím bylo zajištěno také sčítání křižovatkových pohybů a dělení dopravy do Tašovic a Doubí. Sčítání lodní dopravy bylo provedeno u Tašovického mostu. Změna stanoviště oproti srpnovému sčítání nereflektuje chodce přicházející po modré turistické stezce z Doubí.

Sčítání bylo provedeno formou sumy pohybů v jednotlivých kategoriích a směrech po 15 minutách.

Sčítání bylo provedeno v následujících časech a termínech:

1. Pátek 9.8. – lodní i pozemní doprava od 0:00 do 23:59
2. Sobota 10.8. – lodní i pozemní doprava od 0:00 do 19:45
3. Pátek 6.9. – pozemní doprava od 7:15 do 23:59, lodní doprava od 7:30 do 23:59
4. Sobota 7.9. – pozemní doprava od 0:00 do 20:00, lodní doprava od 0:00 do 19:45

Účastníci provozu byli rozčleněni do následujících skupin a parametrů:

1. Chodci
   1.1. Dítě
   1.2. Dospělý
   1.3. Kočárek (chodec s kočárkem počítán jako 1x dospělý + 1x kočárek)
2. Bruslaři
   2.1. Dítě
   2.2. Dospělý
3. Kolo
   3.1. Dítě
   3.2. Dospělý
4. Elektrokolo
   4.1. Dítě
   4.2. Dospělý
5. Koloběžka
   5.1. Dítě
   5.2. Dospělý
6. Samohyb (elektrické vozítko, které není elektrokolem a ani elektrokoloběžkou)
   6.1. Dítě
   6.2. Dospělý
7. Invalidé
   7.1. Dítě
   7.2. Dospělý
8. Zvířata
   8.1. Pes
   8.2. Kůň
9. Vodáci (počítáni jako počet osob na příslušném plavidle)
   9.1. Kajak / kánoe (včetně nafukovacích)
   9.2. Raft
   9.3. Ostatní (paddleboard, pneumatika, ...)
10. Automobily
   10.1. Osobní automobil
   10.2. Osobní dodávka (od VW Transporter a větší)
   10.3. Dodávka
   10.4. Čtyřkolka / motorka
   10.5. Nákladní automobil
   10.6. Traktor (/ lesní technika)

Jako děti byly hodnoceny vizuálně osoby do cca 12–15 let. V některých statistikách jsou tyto údaje shrnuty do kategorií: chodci, cyklisté, automobily.

Kategorie chodci zahrnuje součet skupin: chodci, bruslaři, invalidé.
Kategorie cyklisté zahrnuje součet skupin: kolo, elektrokolo, koloběžka, elektro-koloběžka, samohyb
Kategorie automobily zahrnuje všechny motorová vozidla uvedená v bodu č. 10.

2.2. Automatické sčítače

V oblasti se vyskytují dva automatické sčítače – první je umístěn mezi restaurací Jan Svatoš a Volnočasovým areálem a druhý severně od mostu u Volnočasového areálu. Tyto sčítače pracují non-stop od 5. října 2022 v případě sčítače před Volnočasovým areálem a od 12. května 2023 v případě sčítače u mostu. Jsou schopny rozlišit směr pohybu, avšak nejsou schopny rozlišit chodce a cyklisty, případně vtipálky, kteří „chodí sem a tam“ a vytváří uměle dopravu.

Získané časové řady umožňují porovnat relevantnost manuálních měření (sčítání v rámci této studie) v příslušené dny.

Extrémy intenzit z automatických sčítacích profilů a porovnání s manuálním měřením.
Na automatickém sčítacím profilu umístěném před Volnočasovým areálem bylo naměřeno nejvíce 2 282 průchodů / průjezdů dne 28.5.2023, měření z 10.8.2024 zaznamenalo 1 722 průchodů / průjezdů, což je ke dni 24.9.2024 celkově 8. nejvyšší hodnota od počátku měření 5.10. 2022.

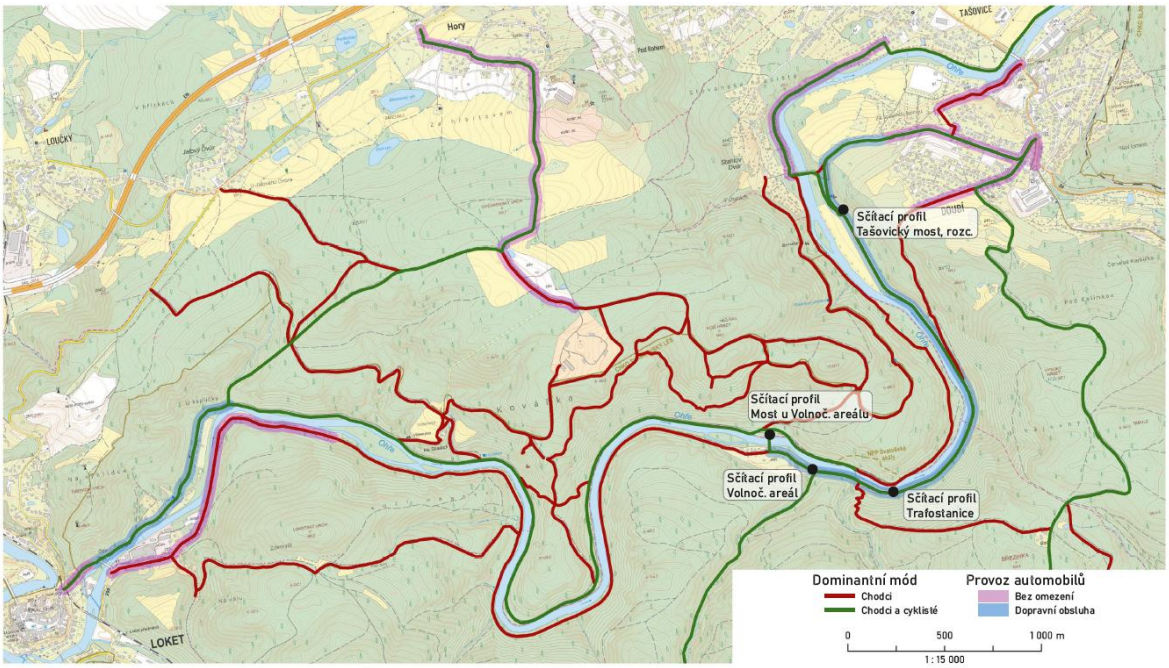
Na automatickém sčítacím profilu umístěném na mostě u Volnočasového areálu bylo naměřeno nejvíce 1 869 průchodů / průjezdů dne 28.5.2023, měření z 10.8.2024 zaznamenalo 1 409 průchodů / průjezdů, což je ke dni 24.9.2024 celkově 6. nejvyšší hodnota od počátku měření 12.5.2023.

Porovnání manuálního sčítání a dat z automatických sčítačů prokázalo, že sčítání probíhalo ve velmi frekventované dny, tudíž pro analýzu „extrémních“ situací jsou získaná data ze sčítání relevantní.

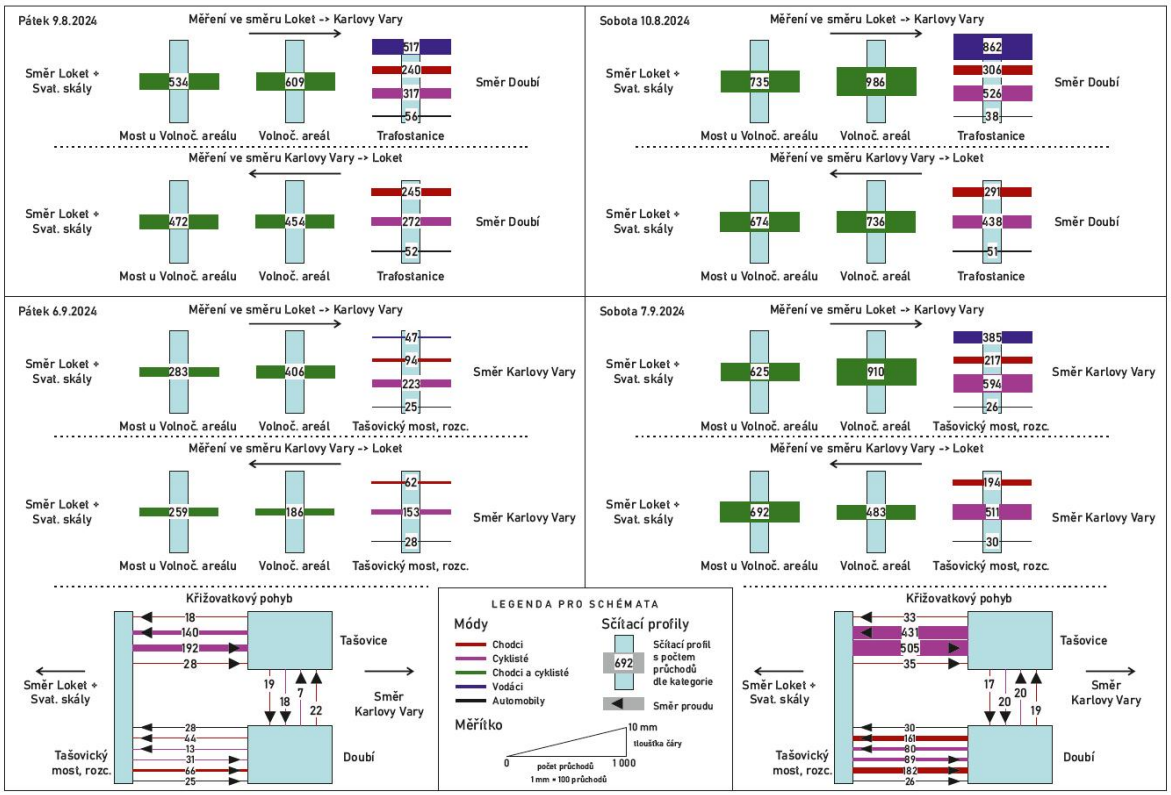
Obrázek 19: Automatický sčítač u mostu u Volnočasového areálu

2.3. Výsledky sčítání

NAMĚŘENÉ INTENZITY V JEDNOTLIVÝCH DNECH



STRUKTURA DOPRAVY A SČÍTACÍ PROFILY



Obrázek 20: Schéma současných objemů a struktury dopravy

Schéma současných objemů a struktury dopravy v plné kvalitě je v příloze B.3.

Podrobné tabulky sčítání jsou uvedeny v příloze C.1 Sčítání dopravy.

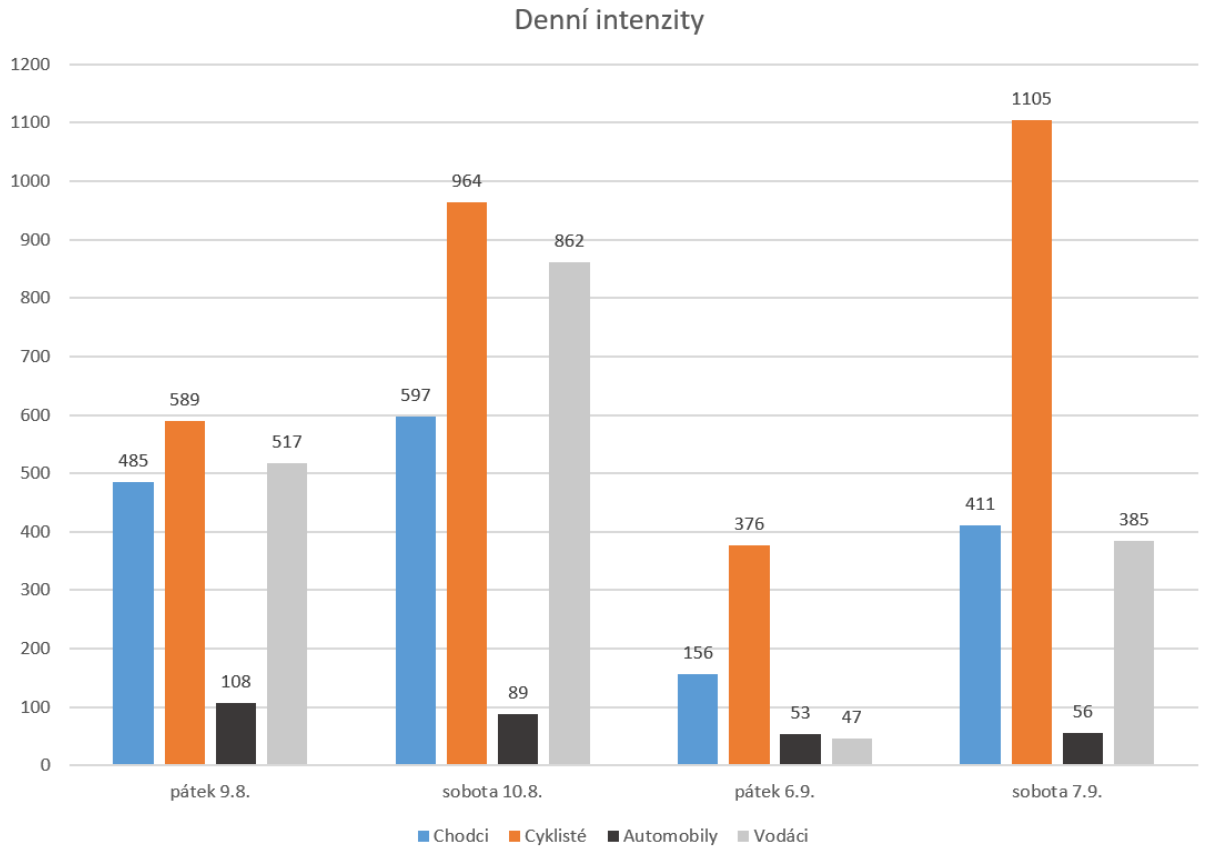
V interpretaci výsledků se Zpracovatel zaměřuje zejména na trendy a anomálie. Pokud není řečeno jinak, výsledky zahrnují měření v úseku Svatošské skály – Karlovy Vary (Doubí + Tašovice) a jsou to intenzity v obou směrech.

2.3.1. Denní intenzity

Na následujícím grafu je patrné, že o prázdniny je v oblasti více chodců než mimo sezónu. Zároveň je zajímavé, že v sobotu 7.9. projelo údolím více cyklistů než v prázdninovou sobotu 10.8. Z toho vyplývá, že návštěvníci spíše preferují mimo sezónu cyklistickou dopravu.

Měření ukázalo, že vodáci tvoří v údolí přibližně třetinu všech návštěvníků a jejich počty (až 862 vodáků denně) vyžadují kvalitní infrastrukturu – toalety, místa na ponechání lodí.

Automobilová doprava je o prázdninách přibližně 2násobná. Nutno podotknout, že v sobotu 10. 8. začínal táborový turnus pořádaný Svatošky – Dětský ráj s. r. o.

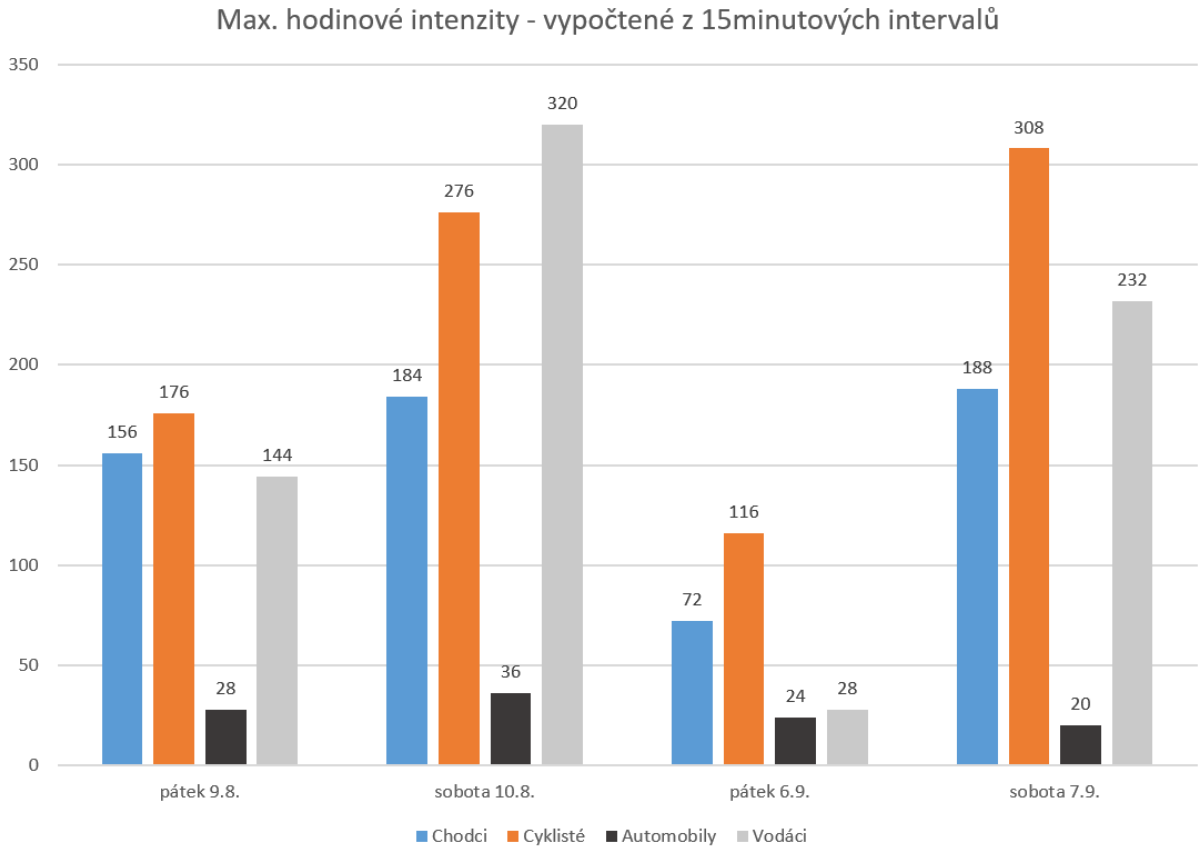


Graf 1: Denní naměřené intenzity dopravy

2.3.2. Hodinové intenzity

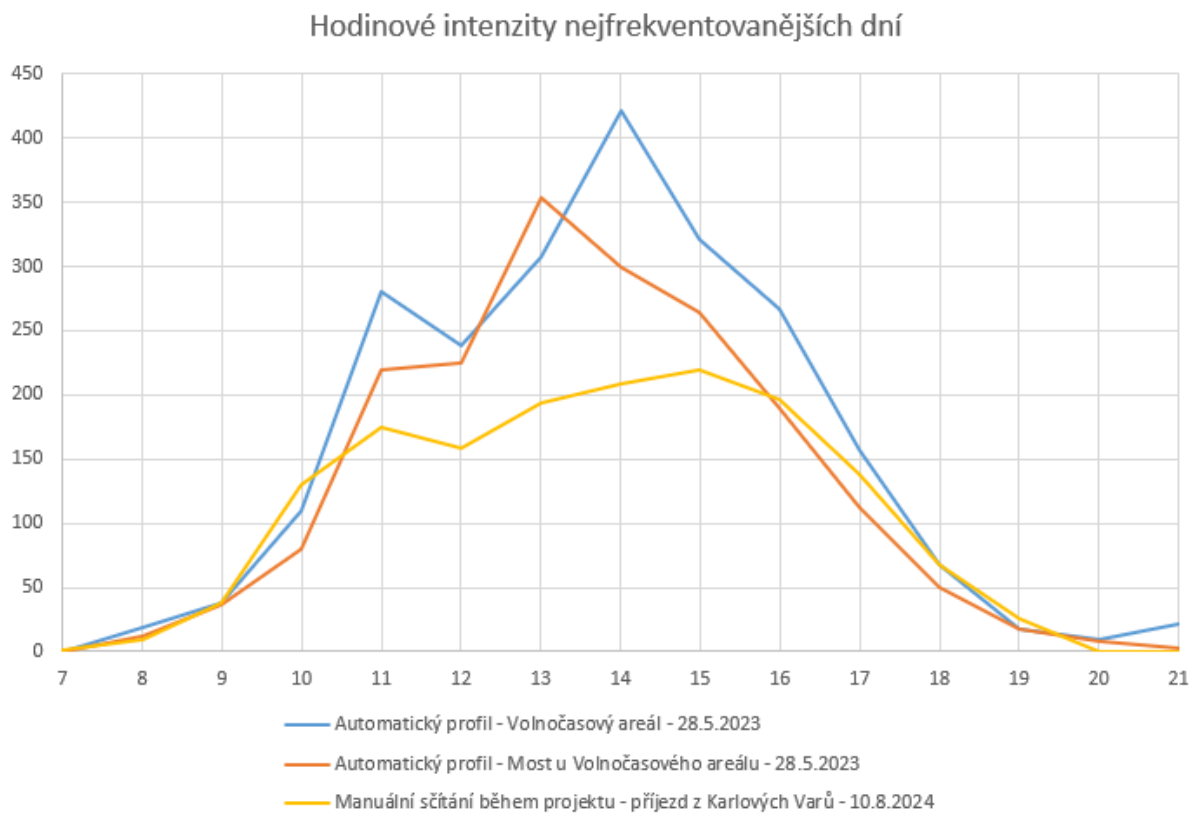
Hodinové intenzity (tzv. špičková hodina) jsou vypočteny z nejfrekventovanějšího 15minutového intervalu daného měření (vynásobení 4). Je zde patrné, že zářijová sobota je z hlediska provozu mírně frekventovanější než srpnová sobota.

Zajímavý je také fakt, že největší hodinovou intenzitu mají ze všech měření vodáci – 320 osob za hodinu. Koresponduje to také se zjištěním, že ve špičce poblíž restaurace Jan Svatoš je o víkendech běžně více než 50 lodí.



Graf 2: Max. hodinové intenzity dopravy

Pokud porovnáme hodinové intenzity chodců a cyklistů ze dne 10.8. 2024 s nejfrekventovanějším dnem 28.5. 2023, tak špičková hodina byla přibližně 2x vyšší, než u manuálního měření.

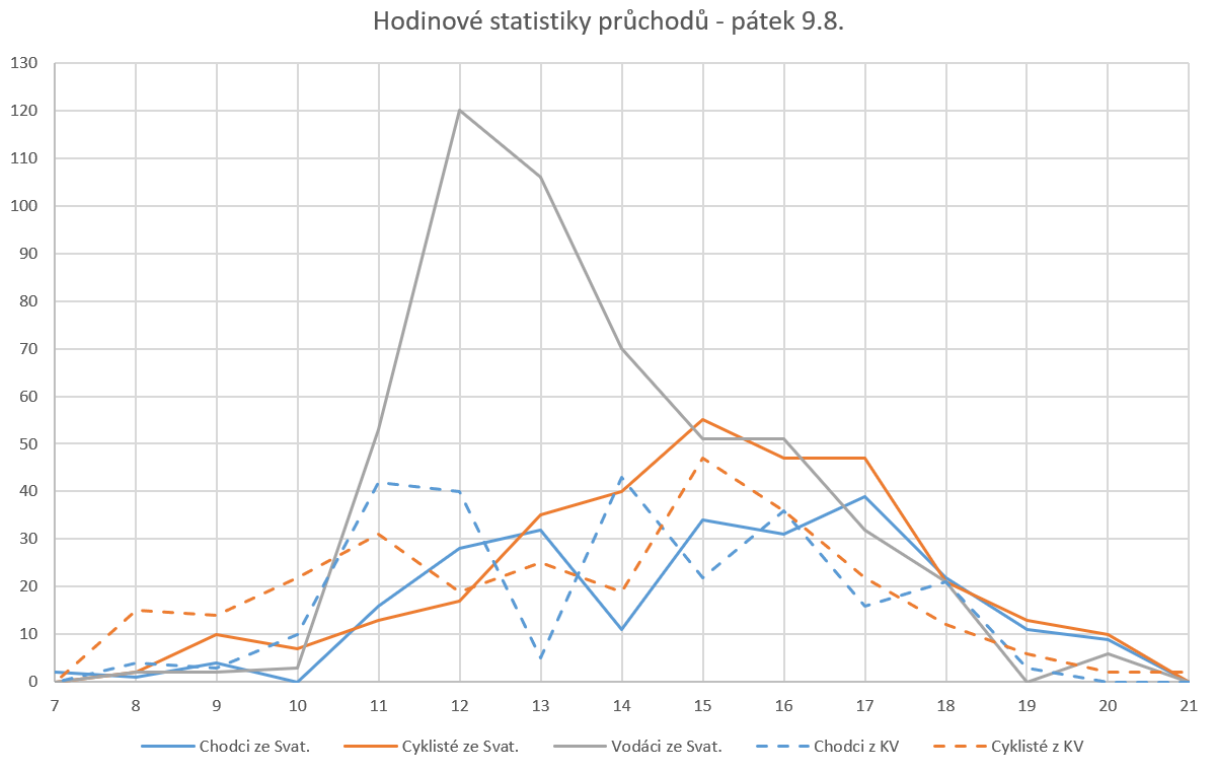


Graf 3: Hodinové intenzity nejfrekventovanějších dní

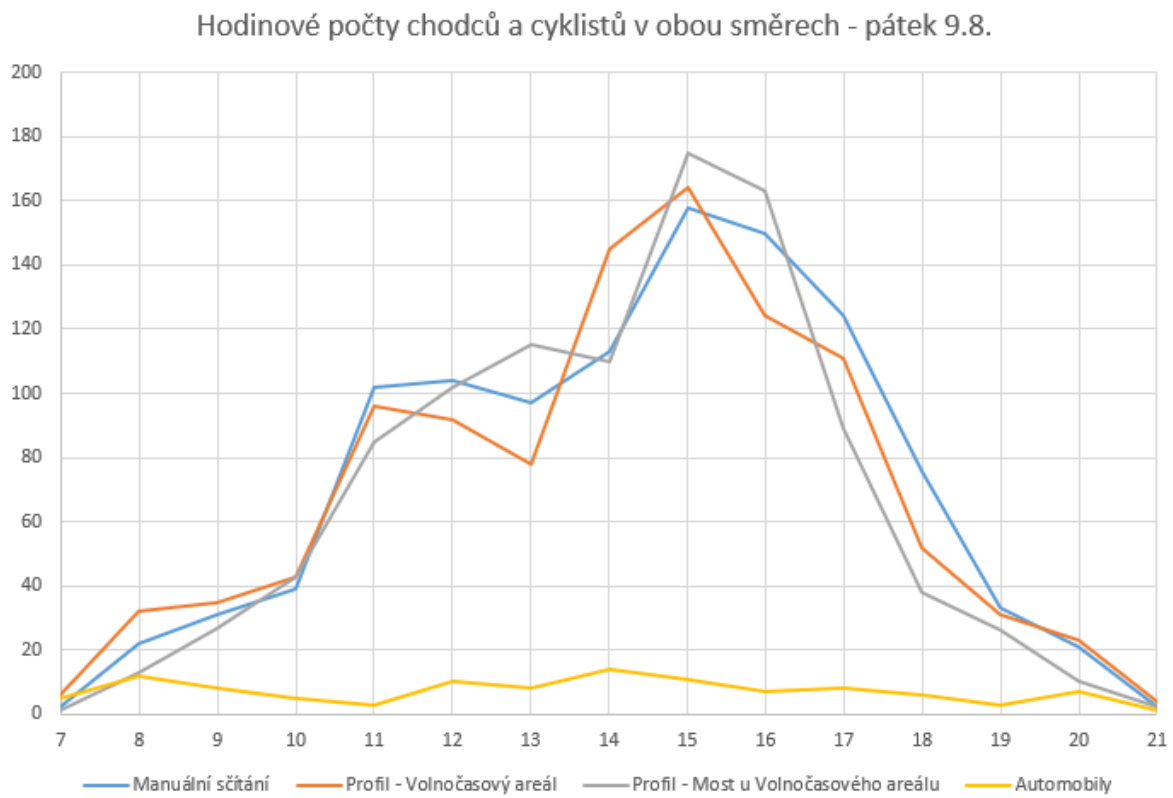
2.3.3. Hodinové statistiky průchodů / průjezdů

Níže je série grafů, které zobrazují hodinové intenzity dopravy spolu s rozdělením směrů (směr z Karlových Varů je zobrazen čárkovaně). Je velmi důležité si uvědomit, že návštěvníci jsou různých skupin a různých preferencí. Poměrně často je zde vidět efekt, že v dopoledních hodinách převažují cesty z Karlových Varů a kolem poledne se množství návštěvníků v obou směrech vyrovná a odpoledne začne dominovat směr ze Svatošského údolí, kdy návštěvníci se ve Svatošských skalách občerství, prozkoumají okolí a pak jdou zpět a zároveň už docházejí / přijíždějí návštěvníci, kteří do údolí vstoupili z loketské strany.

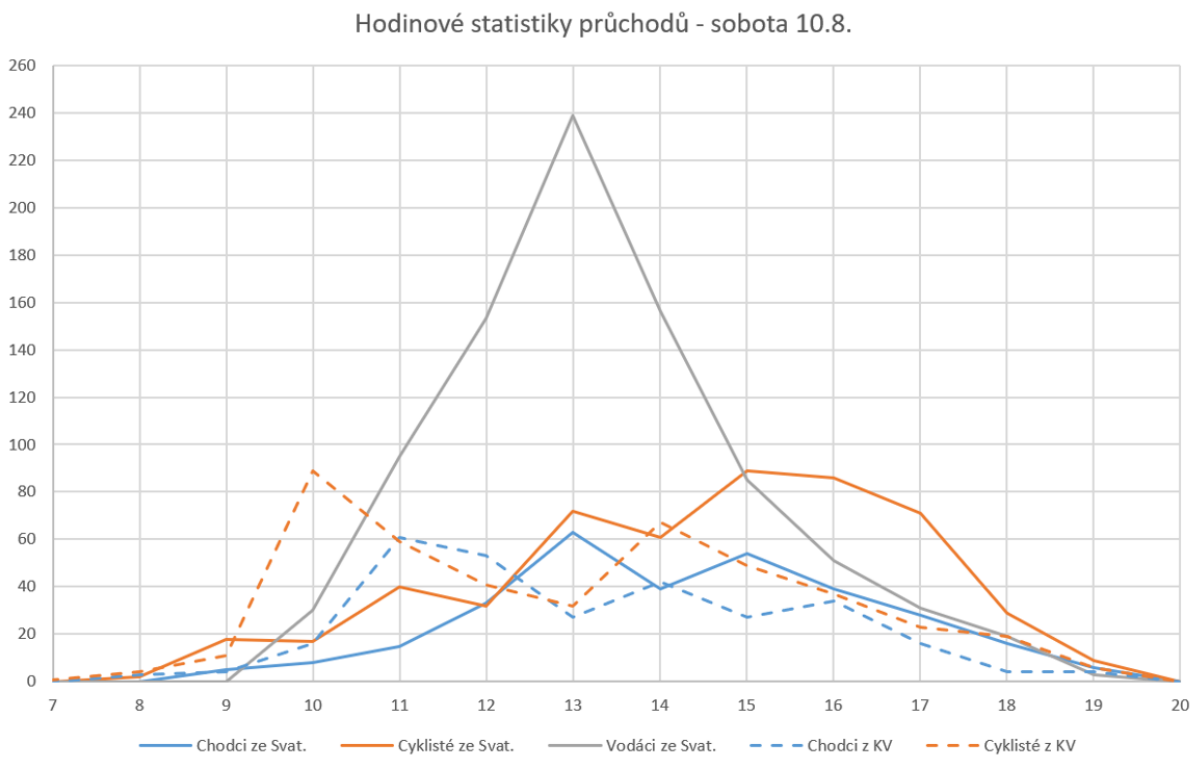
Z grafů, které shrnují oba směry dohromady je patrné, že měření z automatických sčítačů kopíruje průběh manuálního sčítání. Jedinou anomálií je pátek 6.9., kdy v dopoledních hodinách byly zaznamenány manuálním sčítáním významně nižší intenzity provozu, než byl zaznamenán automatickými sčítači. Pravděpodobně je tato anomálie způsobena pohybem skupin, které prošly Volnočasovým areálem, ale dále nepokračovaly sčítacím profilem manuálního sčítání.



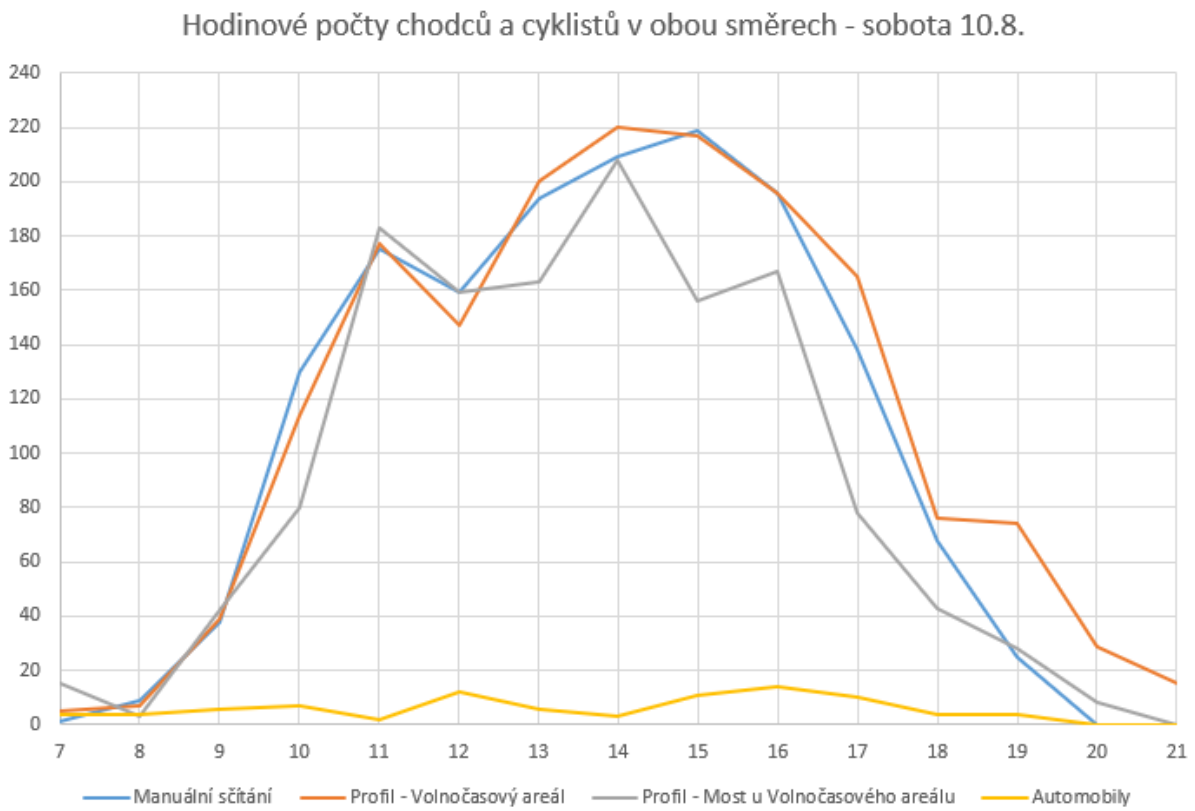
Graf 4: Hodinové statistiky průchodu – pátek 9.8.



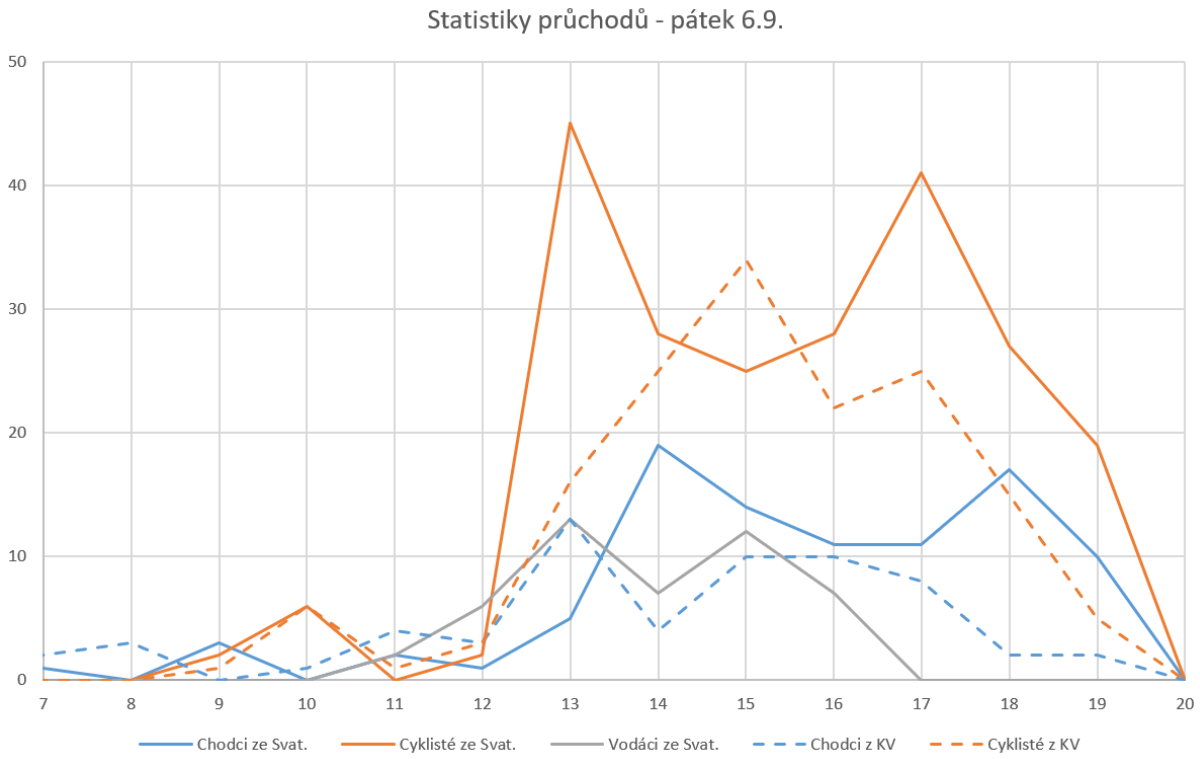
Graf 5: Porovnání statistik se sčítači – pátek 9.8.



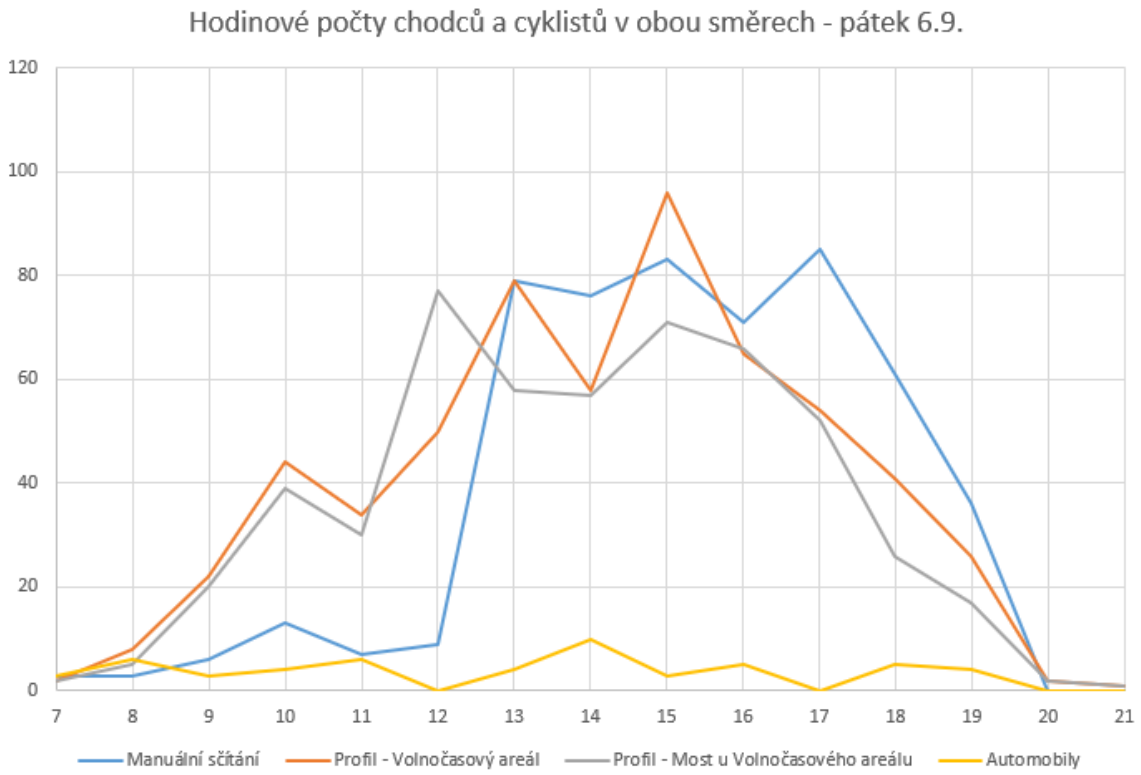
Graf 6: Hodinové statistiky průchodu – sobota 10.8.



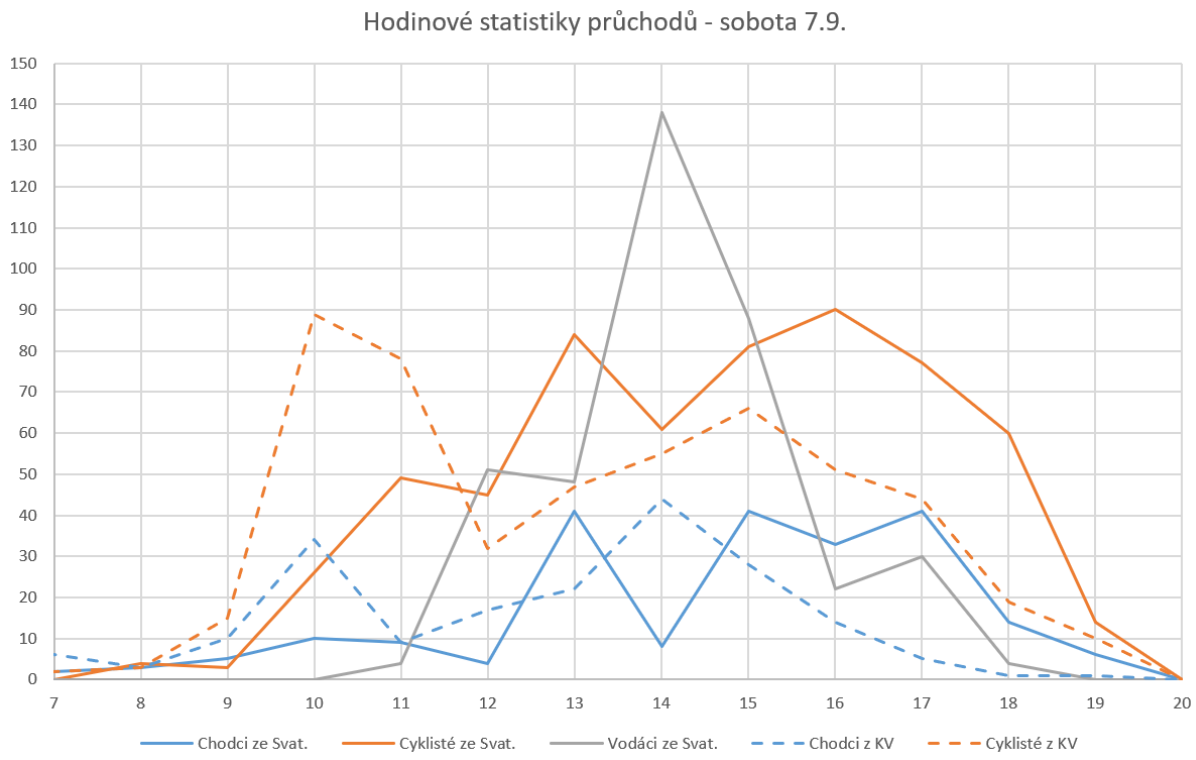
Graf 7: Porovnání statistik se sčítači – sobota 10.8.



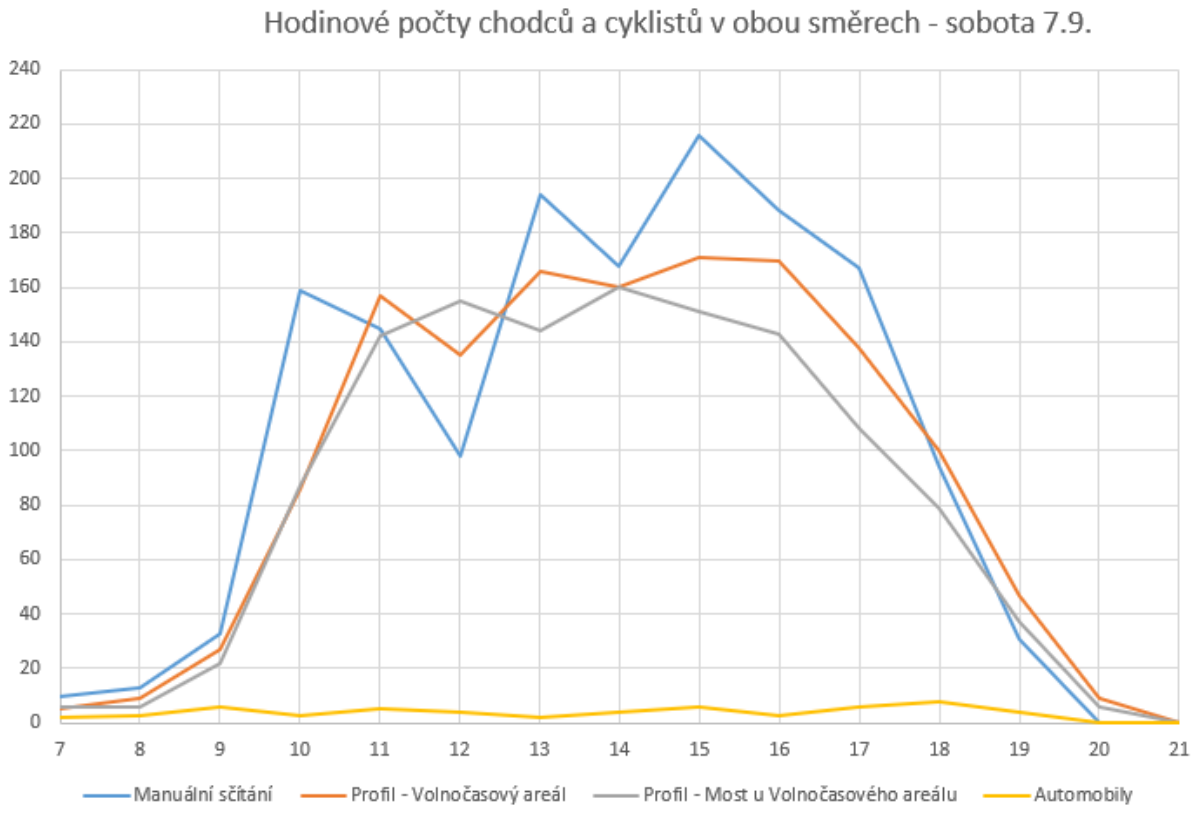
Graf 8: Hodinové statistiky průchodu – pátek 6.9.



Graf 9: Porovnání statistik se sčítači – pátek 6.9.

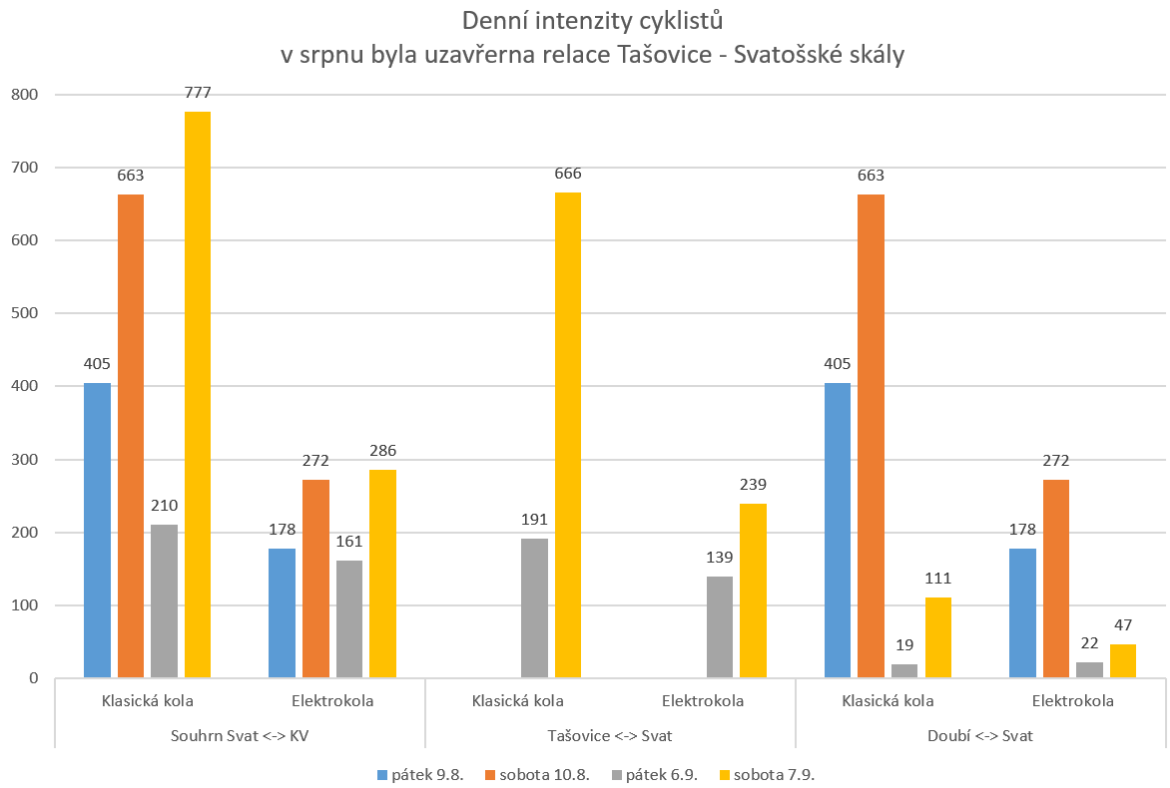


Graf 10: Hodinové statistiky průchodu – sobota 7.9.



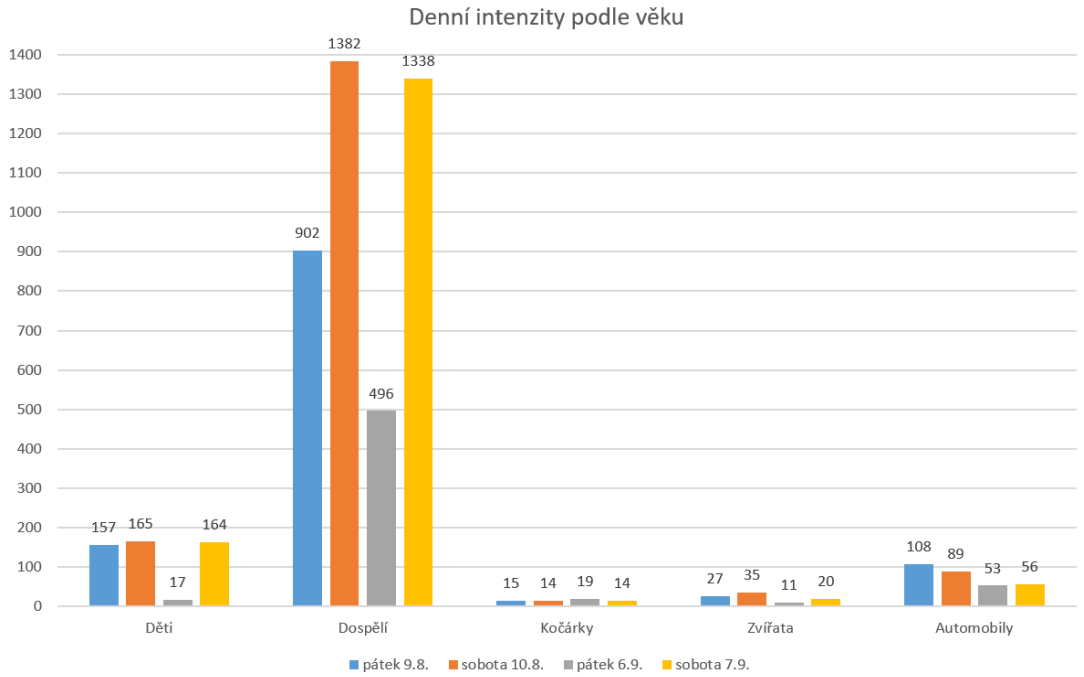
Graf 11: Porovnání statistik se sčítači – sobota 7.9.

Denní intenzity rozdělené dle směrů ukazují, že ve standardním stavu (se zprovozněným Tašovickým mostem) je směr Svatošské skály – Tašovice dominantní pro cyklisty a směr Svatošské skály – Doubí pro pěší. Pěší preferují trasu z/do Doubí z důvodu parkoviště P+R a vyšší hustoty zalidnění v Doubí, kdežto trasa do Tašovic je využívána cyklisty zejména díky dalšímu pokračování na páteřní cyklostezky č. 6.



Graf 12: Denní intenzity cyklistů dle směrů

Na věkové struktuře návštěvníků je patrné, že dominují dospělí. Děti zde tvoří méně než 1/8 návštěvníků.



Graf 13: Denní intenzity dle věku a kategorie

2.3.4. Automobilový provoz

V rámci šetření bylo zaznamenáno celkem 297 průjezdů 102 různých vozidel. Na základě délky pobytu a četnosti průjezdů bylo odhadnuto, že 78 vozidel patřilo návštěvníkům, kteří přijeli pouze na krátkou dobu nebo se v lokalitě zdrželi několik hodin. Pravděpodobně bylo identifikováno 16 vozidel zaměstnanců a rezidentů a přibližně 8 vozidel vjelo do Svatošského údolí za účelem zásobování. Celkově Zpracovatel odhaduje, že 159 průjezdů bylo za účelem návštěvy a 137 průjezdů za účelem dopravní obsluhy. Lze konstatovat, že přibližně polovina veškerého provozu patří do kategorie nepovoleného provozu.

2.3.5. Mezní limity a budoucí předpokládané objemy dopravy

Vyhodnocení budoucích předpokládaných objemů a frekvence různých druhů dopravy uvažovaných po revitalizaci areálu a stanovení mezních limitů hodnot všech druhů dopravy v souvislosti s únosnou zátěží území bude popsáno v návrhové části. Tyto faktory se budou odvíjet od návrhů zkapacitnění infrastruktury a návrhu provozního konceptu údolí.

3. Sociologické šetření

Sociologické šetření je v samostatné příloze č. A.2 Sociologické šetření – níže je uvedeno shrnutí.

Sociologické šetření zpracovávala společnost AUGUR Consulting s.r.o. Jednotlivá šetření probíhala v období červenec–září 2024 s využitím kombinace technik sběru dat. Cílem sociologických průzkumů bylo zmapovat chování návštěvníků Svaošského údolí, identifikovat jejich názory, postoje, preference a vytěžit tyto informace – zpětnou vazbu pro náměty na optimalizaci zájmového prostředí. Celková response čítala po ukončení jednotlivých sběrů dat v součtu 472 respondentů (205 CAPI technika sběru dat, 50 a 217 CAWI technika sběru dat). Početnost vzorku respondentů a způsob jejich výběru zaručují reprezentativnost výsledků a vysokou míru jejich validity.

Průzkum ve Svatošském údolí (PAPI, N=205)

Jak vyplývá z analýzy výsledků, více než třetina dotázaných (36 %) uvedla, že se do Svatošského údolí dopravila na kole, více než pětina (21 %) na raftu/kánoi a 16 % dotazovaných přijela automobilem. Více než dvě třetiny respondentů (67 %) nezavítaly do Svatošského údolí poprvé. Ti respondenti, kteří uvedli, že Svatošské údolí nenavštívili poprvé, měli možnost uvést kolikrát zde v posledním roce byli. Nejčastěji uváděli, že Svatošské údolí navštívili v posledním roce 2x (27,9 %), 1x (21,3 %) a více než 5x (19,9 %). Více než tři pětiny respondentů (61,2 %) se do Svatošského údolí dopravily z místa svého bydliště, téměř čtvrtina (24,9 %) pak z místa, kde tráví dovolenou apod. Více než polovina respondentů (55,0 %) volila cestu z Lokte, více než dvě pětiny (41,7 %) pak z místa po asfaltové cestě z Doubí a pouze 3,3 % uvedlo Naučnou stezku Svatošské skály. Více než čtvrtině respondentů (28,6 %) zabrala cesta do Svatošského údolí 1-2 hodiny, necelé čtvrtině (24,6 %) pak 31-60 minut a více než jedné pětině (21,7 %) pak více než dvě hodiny. Těm respondentům, kteří nepřijeli/nepřišli z místa bydliště, trvala cesta do Svatošského údolí do 60 minut.

Prostřednictvím volné otázky mohli respondenti spontánně uvést důvod návštěvy Svatošského údolí. Z analýzy výsledků vyplývá, že nejčastějším důvodem jejich návštěvy byl výlet (49 %), dále pak příroda (13 %) a voda – sjezd Ohře apod. (6 %). Téměř polovina respondentů (47,5 %) ve Svatošském údolí strávila jednodenní výlet, více než třetina (36,8 %) místem pouze procházela/projížděla a 7,8 % dotázaných přicestovali na více než jednu noc. Více než třetina respondentů (36,1 %) přicestovala s rodinou, více než čtvrtina (26,8 %) s partnerem/partnerkou a více než čtvrtina s přáteli (25,4 %). Téměř polovina respondentů (48 %) dorazila do Svatošského údolí za účelem lehké turistiky (procházka), více než třetina (35 %) za účelem cyklistiky, téměř čtvrtina (22 %) pak zvolila rafting/kanoing.

S využitím volné otázky bylo identifikováno, co konkrétně se návštěvníkům na Svatošském údolí líbí nejvíce. Analýza výsledků ukazuje, že nejvíce se respondentům líbí příroda (49 %) dále pak klid (12 %) a vyžití pro děti (7 %).

Součástí dotazníku byla také otázka na spokojenost s jednotlivými aspekty, které se Svatošským údolím souvisí, kdy byli respondenti vyzváni k ohodnocení každého z aspektů na stupnice 1-5 (naprosto spokojený(á) – naprosto nespokojený(á)). Z analýzy výsledků vyplynulo, že obecně nejvyšší míru spokojenosti vyjadřovali respondenti s krajinou, přírodou (přírodní ráz). Podobně vysokou míru spokojenosti vyjádřili s udržovaností lokality, čistotou, odpadkovými koši apod. (91 %). Naproti tomu nejnižší spokojenost vykazovali s možností zaparkovat auto při příjezdu do údolí (57 %) a bezpečí pohybu po údolí pro pěší a cyklisty – automobily, doprava. (75 %).

Téměř třetinu respondentů (30 %) napadá konkrétní zlepšení dopravní situace ve Svatošském údolí. Ti respondenti, kteří uváděli, že je nějaké řešení napadá (30 %), byli vyzváni ke specifikaci své odpovědi. Z analýzy volné otázky vyplývá, že nejčastější návrh na zlepšení dopravní dostupnosti do Svatošského údolí je zvýšení možnosti parkování (22 %), dále pak rozdělení cest pro motoristy, pěší a cyklisty (15 %), otevření lávky/mostu (14 %), oprava komunikace, která vede Svatošským údolím (12 %) a také dostupnost jídla, WC apod. (11 %) a lepší značení – dopravní + zákazové značky (11 %).

Čtvrtina respondentů (25 %) by uvítala změny v organizaci dopravy a pohybu po údolí. Ti respondenti, kteří uváděli, že by nějakou změnu uvítali (25 %), byli vyzváni ke specifikaci své odpovědi. Nejčastější námět na změnu v organizaci dopravy a pohybu po údolí je oddělení cyklostezky od komunikace pro auta a pěší (27 %), otevření lávky/mostu (16 %), Otevření zavřené lávky (13 %) a také vybudování parkoviště před vjezdem do údolí (11 %). Více než desetina (13 %) respondentů se setkala během přepravy s nějakými problémy v přístupu do údolí. Ti respondenti, kteří uváděli, že se s nějakým problémem setkali (13 %) byli vyzváni ke specifikaci své odpovědi. Na základě vyhodnocení volné otázky bylo zjištěno, že většina zmiňovala nefunkčnost mostu/lávky (17 %), absenci dalších cest pro pěší či cyklisty (17 %), přístup do vody, kvalita vody, nespokojenost s koupáním (10 %), dopravní dostupnost obecně (10 %) a neohleduplnost lidí (10 %).

V návaznosti na případné úpravy a opatření, které souvisí s přístupem do Svatošského údolí, byl hodnocen souhlas/nesouhlas s výroky. Nejčastěji respondenti souhlasí (naprosto nebo spíše) s výrokem: „Současný stav je zcela vyhovující, nejsou potřeba žádné změny“, dále pak „Vybudování nové cesty pro pěší podél přístupové komunikace.“ a „Vybudování nové cesty pro pěší na druhé straně řeky, která by návštěvníky přivedla přímo pod Svatošské skály.“

S výrokem „Cyklisté a chodci si navzájem překáží.“ naprosto nebo spíše souhlasilo 41 % dotázaných. S výrokem „Automobilový provoz mě obtěžuje.“ naprosto nebo spíše souhlasilo 27 % dotázaných a s výrokem „Automobilový provoz je nebezpečný pro chodce a cyklisty.“ naprosto nebo spíše souhlasilo 36 % dotazovaných.

Jak vyplývá z analýzy druhého stupně, respondenti, kteří přišli do Svatošského údolí se svou rodinou, navrhují častěji konkrétní návrhy řešení úpravy přístupu do prostoru Svatošského údolí než ostatní. Respondenti se svou rodinou častěji souhlasí s rozšířením

přístupové komunikace, vybudováním nové cesty pro pěší podél přístupové komunikace a současně vybudování nové cesty pro pěší na druhé straně řeky, která by návštěvníky přivedla přímo pod Svatošské skály.

Nejvíce s rozšířením přístupové komunikace souhlasí lidé, kteří navštěvují Svatošské údolí za účelem cyklistiky. S vybudováním nové cesty pro pěší podél přístupové komunikace nejvíce souhlasí lidé, kteří navštěvují Svatošské údolí za účelem lehké turistiky a cyklistiky. S vybudováním nové cesty pro pěší na druhé straně řeky, která by návštěvníky přivedla přímo pod Svatošské skály nejvíce souhlasí lidé, již navštěvují údolí za náročnějšími pěšími túrami.

Nejmladší věková skupina (18-29 let) oslovených vykazuje nejvyšší míru souhlasu s tím, že si navzájem cyklisté a chodci překážejí a stejně tak souhlasí s výrokem, že je automobilový provoz obtěžuje. S tím, že je automobilový provoz pro chodce a cyklisty nebezpečný nejčastěji souhlasí respondenti ve věkové skupině 50-59 let.

Skupina respondentů, která do údolí dorazila sama, vykazuje výrazně nejvyšší míru souhlasu s tím, že si navzájem cyklisté a chodci překážejí. Skupina respondentů, která dorazila s rodinou, pak vykazuje nejčastěji souhlas s výrokem, že je automobilový provoz obtěžuje a s tím, že je automobilový provoz pro chodce a cyklisty nebezpečný.

Průzkum mezi širokou veřejnosti (CAWI, N=217)

Jak vyplývá z analýzy, respondentům z širší veřejnosti se pod pojmem Svatošské skály nejčastěji vybaví údolí a skály v okrajové části Karlových Varů, řeka Ohře a cyklistika, turistika, sport obecně. Početná skupina respondentů zvolila možnost „jiné“, přičemž dále mohli specifikovat, co jiného se jim vybaví pod pojmem Svatošské skály. Nejčastěji dotázaní zmiňovali město Loket, (houpací) most, lesní školka a horolezectví.

Téměř tři čtvrtiny respondentů (72,7 %) ve Svatošském údolí provozují lehkou turistiku, procházky, dvě třetiny (66,3 %) provozují cyklistiku a více než čtvrtina (26,8 %) provozuje rafting/kanoing.

Respondenti měli pomocí pětibodové škály srovnat Svatošské údolí s jinými lokalitami obdobného určení. Škála nabývala hodnot 1-5, přičemž hodnota 1 znamenala nejlepší lokalita a hodnota 5 znamenala nejhorší lokalita. Téměř tři pětiny (59,1 %) respondentů hodnotilo Svatošské skály kladně (nejlepší + dobrá lokalita), více než čtvrtina (28,3 %) respondentů zaujímá ke Svatošským skalám neutrální postoj. Po realizaci analýzy druhého stupně vyplynulo, že s rostoucím věkem se spokojenost se Svatošským údolím zvyšuje. Ženy hodnotí Svatošské údolí kladněji než muži, avšak nejedná se o věcně signifikantní rozdíl. Z hlubší analýzy vyplývá, že čím vyššího vzdělání respondent dosáhl, tím kladněji hodnotil Svatošské údolí.
V rámci otevřené otázky „Co Vás na Svatošském údolí nejvíce zaujalo?“ nejčastěji respondenti označovali krásnou přírodu a prostředí, skály, skalní útvary a řeku Ohře.

Nejčastějším důvodem nespokojenosti respondentů byl příliš velký provoz, dále příliš mnoho turistů a také nedostatek parkovacích míst.

Co konkrétně by se mělo ve Svatošském údolí zkvalitnit, zlepšit, opravit, vybudovat, zatraktivnit v jednotlivých oblastech identifikovala volná otázka. Odpovědi respondentů byly kategorizovány podle jednotlivých oblastí, tj. parkování pro návštěvníky, příjezd k údolí, pohyb po údolí a bezpečí pohybu. Nejčastější spontánní návrhy respondentů, u jednotlivých kategorií byly následující. U kategorie parkování pro návštěvníky nejčastěji dotázaní navrhovali navýšení kapacit parkovišť, zvýšení čistoty a udržování parkovišť a zákaz parkování ve Svatošském údolí. U kategorie příjezd k údolí bylo respondenty nejčastěji doporučeno opravení komunikace, omezení vjezdu do údolí a zavedení kyvadlové dopravy. V rámci kategorie pohybu b údolí respondenti nejčastěji navrhovali zavedení zákazu vjezdu motorových vozidel do areálu údolí, zpřístupnění údolí pouze pro pěší a cyklisty a opravení cest (cyklostezek, cest pro pěší). U oblasti bezpečí pohybu bylo nejčastěji respondenty navrhováno zlepšení značení stezek, cyklostezek a dopravních značek, rozšíření silnice a omezení rychlosti jak u motorových vozidel, tak u cyklistů.

Průzkum mezi obyvateli MČ Doubí a Tašovice (CAWI, N=50)

Jak vyplývá z analýzy, ke svým volnočasovým aktivitám využívá Svatošské údolí 93 % respondentů z blízkého okolí (Doubí a Tašovice).

Nejčastější aktivitou, kterou respondenti z blízkého okolí provozují je lehká turistika a procházky (100 %) a cyklistika (87,2 %).

Z analýzy výsledků dále vyplývá, že Svatošské údolí má podle respondentů z blízkého okolí údolí „pouze pozitivní přínos“, jak pro obyvatele Karlových Varů, obyvatele okolních obcí a pro návštěvníky, tak současně také pro respondenty osobně i jejich rodiny.

Z analýzy volné otázky vyplývá, že většina osob ze Svatošského údolí si v souvislosti s parkováním pro návštěvníky nejčastěji přeje navýšit kapacitu parkovišť a dále zvyšovat jejich čistotu. V kontextu příjezdu do okolí údolí by nejčastěji uvítali opravu komunikace. V rámci pohybu po údolí by nejčastěji ocenili zákaz vjezdu pro motorová vozidla a zpřístupnění pouze pro pěší a cyklisty. Co se týče bezpečí pohybu po údolí, tak navrhují lepší značení stezek, cyklostezek a dopravní značení.

Věříme, že se výsledky zprostředkované na základě tří sociologických šetření stanou pro zadavatele a Karlovarský kraj zajímavou zpětnou vazbou a jedním z podkladů pro přípravu „Studie udržitelné dostupnosti Svatošského údolí“.

4. Projednání s aktéry v území

V rámci studie proběhla také konzultace o situaci a provozu ve Svatošském údolí s místními aktéry. Níže je uvedeno shrnutí jejich stanoviska k této lokalitě.

1. Nájemce Volnočasového areálu – společnost Svatošky – dětský ráj s.r.o.
Podporuje zachování stávajícího stavu, je proti zásadnímu rozšíření příjezdové komunikace, raději doporučuje oddělení chodců, případně využití paralelních cest na druhém břehu Ohře (ve směru do Tašovic i Lokte).

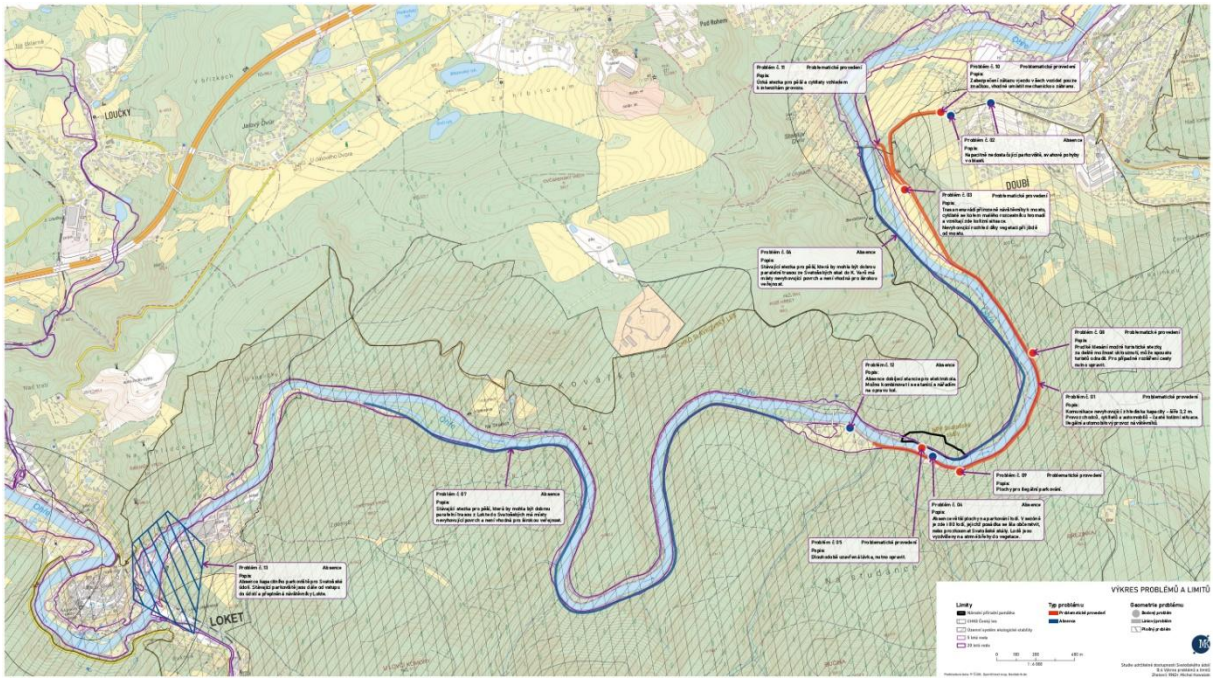
2. Majitel restaurace Jan Svatoš pan Novák
Podporuje zkvalitnění komunikací a změny dopravního režimu v oblasti.

3. Lesní školka
Podporuje zklidnění dopravy, přičemž denní provoz školky funguje tak, že děti jsou ráno hromadně přivezeny větším automobilem do školky a odpoledne opět odvezeny zpět na parkoviště v Doubí. Nicméně provoz školky si občas vyžaduje používání automobilů i mimo tyto hromadné svozy – například kvůli nemoci dítěte nebo jeho dřívějšímu vyzvednutí rodiči. Provoz školky nicméně probíhá pouze ve všední dny, kdy zde nejsou tak vysoké intenzity návštěvníků.

4. Loketské lesy
Upozorňují, že pokud je nová cesta vyznačená jako oficiální stezka, správce lesů musí dělat pravidelné kontroly, aby např. uschlá větev nespadla a turistu nezranila. Jsou to výdaje navíc a v případě realizace oficiálních stezek je nutná participace financování např. města.

5. Identifikované limity a problémy

Hlavní identifikované problémy a limity jsou v **příloze č. B.4 Výkres problémů a limitů**.



Obrázek 21: Výkres problémů a limitů

Jednotlivé limity byly pojmenovány a rozčleněny do kategorií dle typu problému na Problematické provedení a Absence.

Číslo problému	Typ problému	Popis
01	Problematické provedení	Komunikace do Svatošského údolí je nevyhovující z hlediska kapacity – šíře 3,2 m. Provoz chodců, cyklistů a automobilů – časté kolizní situace. Ilegální automobilový provoz návštěvníků.
02	Absence	Kapacitně nedostačující parkoviště v Doubí, svahové pohyby v oblasti.
03	Problematické provedení	Trasa od Tašovického mostu nenavádí přirozeně návštěvníky k mostu, cyklisté se kolem malého rozcestníku hromadí a vznikají zde kolizní situace. Nevyhovující rozhled díky vegetaci při jízdě od mostu.
04	Absence	Absence větší plochy na parkování lodí u restaurace Jan Svatoš. V sezóně je zde i 80 lodí, jejichž posádka se šla občerstvit, nebo prozkoumat Svatošské skály. Lodě jsou vyzdviženy na strmé břehy do vegetace.
05	Problematické provedení	Dlouhodobě uzavřená lávka u Svatoškých skal, nutno opravit.

06	Absence	Stávající neoficiální stezka pro pěší po levém břehu Ohře, která by mohla být dobrou paralelní trasou ze Svatošských skal do K. Varů má místy nevyhovující povrch a není vhodná pro širokou veřejnost. Zkvalitnění povrchu by podpořilo vznik alternativní trasy.
07	Absence	Stávající stezka pro pěší po pravém břehu Ohře, která by mohla být dobrou paralelní trasou z Lokte do Svatošských skal má místy nevyhovující povrch a není vhodná pro širokou veřejnost. Zkvalitnění povrchu by podpořilo vznik alternativní trasy.
08	Problematické provedení	Prudké klesání modré turistické stezky z Doubí do Svatošských skal, za deště možnost uklouznutí, může spoustu turistů odradit. Pro případné rozšíření cesty nutno upravit.
09	Problematické provedení	Plochy pro ilegální parkování u trafostanice východně od restaurace Jan Svatoš.
10	Absence	Zabezpečení zákazu vjezdu všech vozidel z Doubí pouze značkou, vhodné umístit mechanickou zábranu.
11	Problematické provedení	Úzká stezka pro pěší a cyklisty od Tašovického mostu na jih vzhledem k intenzitám provozu.
12	Absence	Absence dobíjecí stanice pro elektrokola ve Volnočasovém areálu. Možno kombinovat i se stanicí s nářadím na opravu kol.
13	Absence	Absence kapacitního parkoviště pro Svatošské Údolí z Loketské strany. Stávající parkoviště jsou dále od vstupu do údolí a přeplněná návštěvníky Lokte.

Tabulka 1: Identifikované limity a problémy

Mezi další identifikované limity (a případné problémy) patří přírodní faktory:

- NPP Svatošské skály
- CHKO Slavkovský les – téměř celé zájmové území je v CHKO
- Územní systém ekologické stability – téměř celé zájmové území je v ÚSES
- Povodně – při Q_5 je zaplavena cesta pod dřevěným mostek u Svatošských skal, při Q_{20} je Svatošské údolí nepřístupné

Další podněty ze sociologického šetření:

- **Provoz automobilů:** Ačkoliv je zde zákaz vjezdu automobilů (mimo dopravní obsluhu), návštěvníci často potkávají mnoho aut. Někteří doporučují zpřísnit kontrolu zákazu, zavést závoru, povolit vjezd jen rezidentům nebo zavést omezení rychlosti. Také se objevují návrhy na rozšíření cesty kvůli častým kolizím s protijedoucími vozidly.
- **Parkování:** Nedostatek parkovacích míst, zejména před zákazem vjezdu a u zahrádek. Lidé navrhují rozšířit parkoviště, ale také zdůrazňují, že je nutné posílit veřejnou dopravu.

- **Udržitelná mobilita a cyklisté:** Mnoho návštěvníků zmiňuje problém s cyklisty, kteří ohrožují pěší turisty, děti nebo psy. Někteří navrhují vyhradit levý břeh cyklistům, aby byl pravý břeh bezpečný pro pěší. Objevují se také návrhy na vytvoření oddělených cyklostezek či cyklopruhů, případně zavedení turistického vláčku.
- **Turistické trasy:** Respondenti doporučují zlepšit značení turistických tras a vytvořit nové trasy, například na druhém břehu Ohře nebo propojky do Lokte. Cestovní infrastruktura je hodnocena jako nedostatečná, chybí odpočívadla, lavičky a místa k odpočinku.
- **Infrastruktura a služby:** V oblasti chybí veřejné toalety a další infrastruktura odpovídající velkému počtu návštěvníků. Zmíněna byla i potřeba lepšího značení, aby návštěvníci snadno našli občerstvení, toalety a hlavní turistické atrakce. Dále je navrhováno zlepšit dostupnost mobilního signálu pro bezpečnost.
- **Opravy a údržba:** Častým podnětem je oprava staré houpací lávky, zlepšení stavu komunikací, cyklostezek a odstraňování děr a výmolů, nebo vyasfaltování cesty do Lokte.

6. Závěr analytické části

Analytická část studie prokázala, že Svatošské údolí je atraktivním a hojně navštěvovaným územím, které má pro Karlovarský kraj velký význam. Jako turisticky exponovaná lokalita se potýká zejména s koncentrací pohybu všech návštěvníků v hlavní ose podél řeky Ohře v území od Lokte, přes Svatošské skály, až k okrajovým částem Karlových Varů.

Nejproblematičtější úsek je mezi Doubím a Svatošskými skalami, kde je 3,2 m široká asfaltová silnice, která pojímá všechny návštěvníky – chodce, cyklisty i automobily. Ve frekventovaných dnech často dochází ke kolizním situacím a ke sníženému komfortu všech účastníků provozu – nejvyšší hodnoty byly naměřeny v sobotu 10.8.2024, kdy na sčítacím profilu bylo zaznamenáno 597 chodců, 964 cyklistů, 862 vodáků a 89 automobilů. České normy takto specifický provoz na jedné komunikaci neřeší, avšak Zpracovatel silně doporučuje zkapacitnit a zklidnit komunikaci z Doubí.

Je doporučeno v návrhové části vyřešit i další problémy, které analytická část zjistila, zejména problémy popsané v části Identifikované limity a problémy.

Sociologické šetření návštěvníků, které probíhalo formou strukturovaného dotazování odhalilo, že návštěvníci oceňují v údolí přírodu a udržování lokality (91 %), avšak nejnižší spokojenost byla s možností parkování (pouze 57 % návštěvníků) a také s bezpečností pohybu chodců a cyklistů po údolí z hlediska provozu (75 %). Čtvrtina respondentů (25 %) by uvítala změny v organizaci dopravy a pohybu po údolí. Z volných otázek vyplývá, že návštěvníci by preferovali zlepšit parkování (22 %), rozdělení cest pro motoristy, pěší a cyklisty (15 %) a otevření lávky / mostu (14 %).
S výrokem „Cyklisté a chodci si navzájem překáží.“ naprosto nebo spíše souhlasilo 41 % dotázaných. S výrokem „Automobilový provoz mě obtěžuje.“ naprosto nebo spíše souhlasilo 27 % dotázaných a s výrokem „Automobilový provoz je nebezpečný pro chodce a cyklisty.“ naprosto nebo spíše souhlasilo 36 % dotazovaných.

Průzkum mezi širokou veřejností zjistil, že téměř tři čtvrtiny respondentů (72,7 %) zde provozují lehkou turistiku a dvě třetiny (66,3 %) cyklistiku, zatímco více než čtvrtina (26,8 %) se věnuje raftingu nebo kanoingu. Návrhy na zlepšení zahrnovaly zejména zvýšení kapacity parkovišť a jejich lepší údržbu, opravu přístupových cest a omezení vjezdu do údolí, zavedení zákazu motorových vozidel, zpřístupnění údolí jen pro pěší a cyklisty, a zlepšení cyklostezek.

Podle průzkumu 97 % respondentů z **blízkého okolí (Doubí a Tašovice)** využívá údolí Svatošských skal pro své volnočasové aktivity, přičemž nejoblíbenější jsou lehká turistika a procházky (100 %) a cyklistika (87,2 %). Respondenti považují údolí za pozitivní přínos nejen pro sebe a své rodiny, ale také pro obyvatele Karlových Varů, okolní obce a návštěvníky. Z analýzy volné otázky vyplývá, že většina osob z okolí Údolí Svatošských skal si v souvislosti s parkováním pro návštěvníky nejčastěji přeje navýšit kapacitu

parkovišť a dále zvyšovat jejich čistotu. V kontextu příjezdu do okolí údolí by nejčastěji uvítali opravu komunikace. V rámci pohybu po údolí by nejčastěji ocenili zákaz vjezdu pro motorová vozidla a zpřístupnění pouze pro pěší a cyklisty.