



A. ANALYTICKÁ ČÁST

3. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

3.1 Území

Město Krnov leží v severovýchodní části Moravskoslezského kraje (v okrese Bruntál), v podhůří Nízkého Jeseníku, na soutoku řek Opavy a Opavice, na samotné hranici s Polskou republikou. Město se nachází 22 km severozápadně od města Opavy a 18 km severovýchodně od města Bruntálu. Katastrální výměra města je 44,4 km². Z geografického hlediska Krnov leží v údolí a zejména jeho centrum se vyznačuje rovinatým terénem, což je důležitý předpoklad pro rozvoj cyklistické dopravy. Tabulka níže zachycuje katastrální členění města a rozlohu jeho jednotlivých částí. Hustota zalidnění Krnova (524 ob./km²) je zde v porovnání s Moravskoslezským krajem (224 ob./km²) výrazně nadprůměrná, převyšuje i celorepublikový průměr (134 ob./km²).

Tabulka 1 Katastrální členění města

Název katastrálního území	Kód katastrálního území	Rozloha
Krásné Loučky	074772	7,47 km ²
Krnov-Horní Předměstí	413062	19,81 km ²
Pod Cvilínem (Opavské Předměstí)	413071	17,02 km ²

Zdroj: Územně identifikační registr ČR

Okolí města i některého jeho řídké zalidněné části jsou členité, nachází se zde Brantická vrchovina, která na jihovýchodě až jihozápadě obklopuje město. Vyšší svahy údolní nivy Opavice na severu patří nejvýsejšímu výběžku Jindřichovské pahorkatiny, která dále směrem na východ přechází do Poopavské nížiny. Díky poměrně příznivému terénu je mezi obyvateli velmi oblíbená cyklistika, svědčí o tom i každoroční pořádání závodů „O cenu Krnova“ a „Krnovský cyklokros“. Závodů organizuje občanské sdružení „Cyklistika pro všechny Krnov“, které vzniklo v roce 2002 a kromě závodů organizuje pro cykloturisty vyjížďky každou neděli např. na Praděd, Rejvíz atd.

Město Krnov se oproti průměru České republiky vyznačuje sníženým podílem zastoupení orné půdy (Krnov 34,59 % / ČR 37,68 %), travních porostů (Krnov 9,07 % / 12,69 %), lesních pozemků (Krnov 25,61 % / ČR 33,83 %) i ovocných sadů (Krnov 0,04 % / ČR 0,58 %) a dále pak zvýšenou rozlohou zahrad (Krnov 5,42 % / ČR 2,08 %), zastavěných ploch (Krnov 4,57 % / ČR 1,68 %) a ostatních ploch (Krnov 17,95 % / ČR 8,99 %). Z pohledu cyklistické dopravy je pak důležitá rozloha silnic a ostatních komunikací, která se v Krnově pohybuje značně nad průměrnou hodnotou (Krnov 5,11 % / ČR 3,03 %).

Tabulka 2 Pozemková struktura města Krnov

Druh pozemku - způsob využití	Krásné Loučky		Krnov-Horní předměstí		Pod Cvilínem		Město Krnov	
	Počet parcel	Výměra (m ²)	Počet parcel	Výměra (m ²)	Počet parcel	Výměra (m ²)	Výměra (m ²)	%
orná půda	125	2 803 933	393	4 841 746	422	7 673 373	<u>15 319 052</u>	<u>34,59 %</u>
zahrada	410	299 098	2 790	1 479 722	1 064	621 636	<u>2 400 456</u>	<u>5,42 %</u>
ovocný sad	1	5 427	1	10 889	5	2 656	<u>18 972</u>	<u>0,04 %</u>
travní porost	132	1 094 315	301	1 687 873	217	1 235 774	<u>4 017 962</u>	<u>9,07 %</u>
lesní pozemek	20	1 555 673	72	6 482 394	73	3 305 115	<u>11 343 182</u>	<u>25,61 %</u>
vodní plocha	47	168 027	134	436 605	109	612 927	<u>1 217 559</u>	<u>2,75 %</u>
- nádrž umělá	2	20 350	11	27 327	1	14 587	62 264	0,14 %



Druh pozemku - způsob využití	Krásné Loučky		Krnov-Horní předměstí		Pod Cvilínem		Město Krnov	
	Počet parcel	Výměra (m ²)	Počet parcel	Výměra (m ²)	Počet parcel	Výměra (m ²)	Výměra (m ²)	%
- rybník	-	-	1	4 052	5	365 942	369 994	0,84 %
- tok přirozený	43	145 195	117	401 982	98	221 135	768 312	1,73 %
- zamokřená plocha	2	2 482	2	330	1	2 639	5 451	0,01 %
- zamokřená plocha	-	-	3	2 914	3	8 600	11 514	0,03 %
- vodní plocha s budovou	-	-	-	-	1	24	24	0,00 %
zastavěná plocha	332	160 199	4 061	1 083 126	2 009	780 110	2 023 435	4,57 %
- společný dvůr	6	31 941	76	92 761	43	58 159	182 861	0,41 %
- zbořeniště	2	479	54	46 575	17	9 373	56 427	0,13 %
- ostatní	324	127 779	3 931	943 790	1 949	712 578	1 784 147	4,03 %
ostatní plocha	272	1 388 058	1 844	3 785 559	1 658	2 779 212	7 952 829	17,95 %
- dobývací prostory	12	153 459	-	-	-	-	153 459	0,35 %
- dráha	3	85 695	29	327 046	25	85 546	498 287	1,12 %
- jiná plocha	69	189 405	535	634 665	398	557 384	1 381 454	3,12 %
- manipulační plocha	16	63 108	164	433 715	163	356 962	853 785	1,93 %
- neplodná půda	28	38 925	115	377 215	231	440 452	856 592	1,93 %
- ostatní dopravní plocha	-	-	14	8 594	31	18 488	27 082	0,06 %
- ostatní komunikace	103	192 472	674	816 598	466	671 235	1 680 305	3,79 %
- pohřebiště	2	6 309	2	27 783	2	5 716	39 808	0,09 %
- silnice	13	113 691	64	279 946	35	190 683	584 320	1,32 %
- skládka	-	-	-	-	4	51 763	51 763	0,12 %
- sportovní a rekreační plocha	14	461 169	39	581 388	25	204 544	1 247 101	2,82 %
- zeleň	12	83 825	208	298 609	278	196 439	578 873	1,31 %
CELKEM		7 474 730		19 807 914		17 010 803	44 293 447	100,00 %

Zdroj: Český úřad zeměměřický a katastrální

3.2 Obyvatelstvo

Do správního obvodu obce s rozšířenou působností (dále jako „ORP“) Krnov náleží 24 obcí, kterým město Krnov zajišťuje služby státní správy. Tyto obce se sdružily v Mikroregion Krnovsko, jehož cílem je vzájemná spolupráce a rozvoj celého území.

K 21. 8. 2019 ve městě Krnov žilo 23 269 obyvatel a jednalo se tak o 48. největší město v ČR. Průměrný věk obyvatel činil 43,7 let (průměr ČR 42,3) se stálým rostoucím trendem. Tento negativní trend bude třeba zohlednit v rozvojových koncepcích. Hustota zalidnění města je 530 obyvatel na km², což ve srovnání s městy podobné velikosti zhruba odpovídá průměru.

Ve městě Krnov počet obyvatel klesá průměrně o 0,75 % za rok. V ORP Krnov je pak úbytek obyvatel o něco mírnější, v průměru o 0,6 % ročně (přibližně o 240 obyvatel). Tabulka níže zachycuje tento vývoj počtu obyvatel na úrovni města od roku 2013, který lze pozorovat i ve většině podobně velkých měst. Hlavní příčinou postupného úbytku obyvatel je migrace do větších měst, kam v případě Krnova spadají především Ostrava, Brno, Praha a případně Opava. K odlivu dochází tradičně hlavně mezi příslušníky mladší generace, nově však lze vysledovat i trend odchodu lidí ve středních letech. Stejně významnou roli v poklesu populace města má i nízká porodnost.



Tabulka 3 Vývoj počtu obyvatel města Krnov v letech 2013 až 2018

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet obyvatel (k 31.12. daného roku)	24 407	24 275	24 079	23 900	23 651	23 473

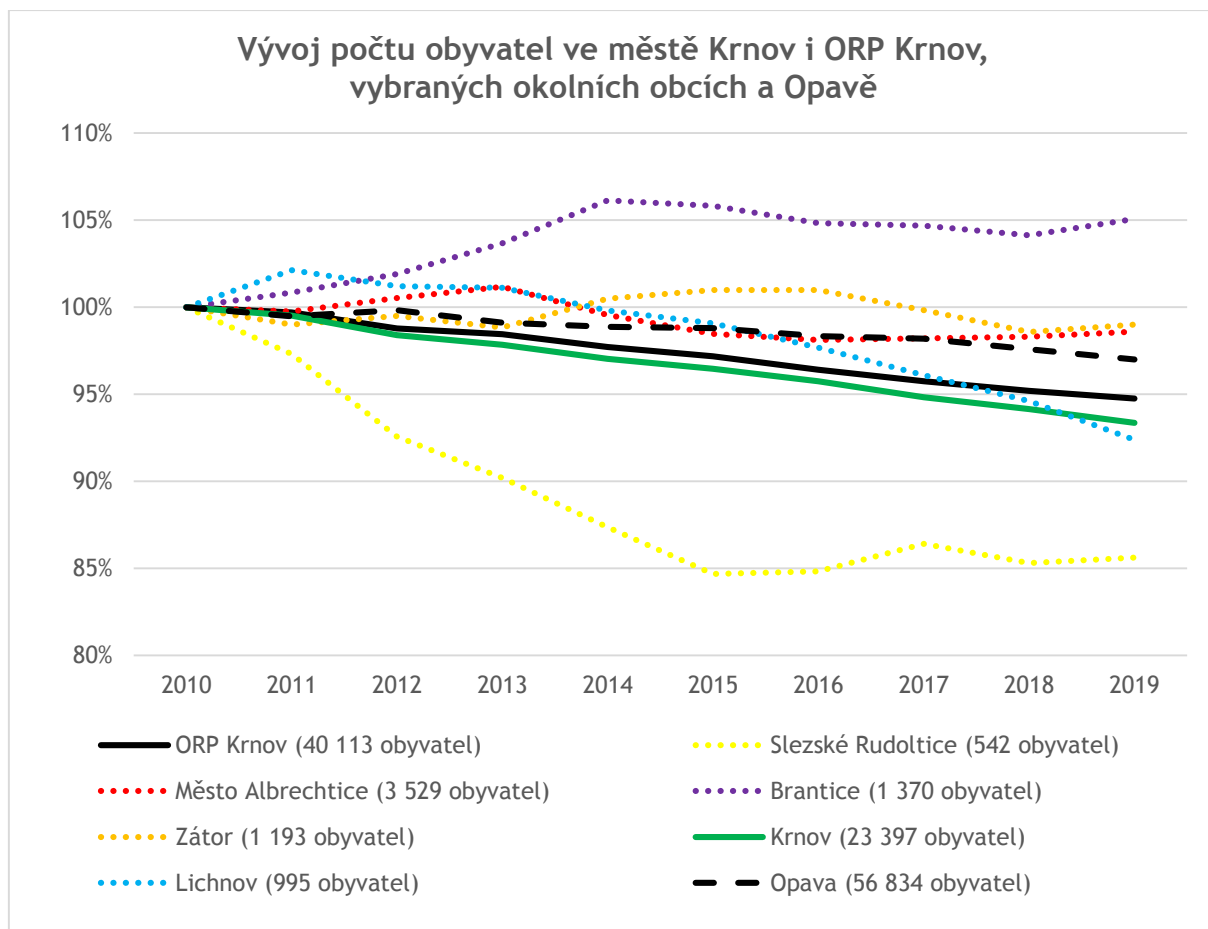
Zdroj: ČSÚ 2018

Graf 1 prezentuje obce s nejdynamičtějším vývojem počtu obyvatel za posledních 10 let, které jsou vzdáleny od města Krnova méně než 20 kilometrů. Dále je také analyzován vývoj v nejbližším větším městě, tj. Opavě, ve kterém také klesá počet obyvatel, avšak výrazně pomaleji (zhruba polovičním tempem) než v Krnově (v průměru o 0,35 % ročně).

Z obcí, které nachází v okolí města Krnova, roste počet obyvatel pouze v Brantici (vzdálena cca 7 km od centra Krnova). Ostatní obce s rostoucím počtem obyvatel v ORP Krnov (tj. Rusín a Dívčí Hrad) neleží v přívětivé dojezdové vzdálenosti na kole.

Výrazně nejhorší trend vývoje počtu obyvatel byl v okolí města Krnova zaznamenán u obce Slezské Rudoltice. U ostatních okolních obcí byl tento trend relativně neutrální. V širším kontextu celého ORP Krnov je nepříznivý vývoj počtu obyvatel ve Slezské Rudoltici srovnatelný s obcemi Vysoká, Bohušov a Jindřichov a výrazně lepší než v obci Hlinka.

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel (k 1. lednu daného roku) ve vybraných obcích v okolí Krnova a v ORP Krnov



Zdroj: Český statistický úřad (2019)



3.3 Dopravní situace

Ve městě Krnově, stejně jako v jiných částech ČR, dochází ke stabilnímu zvyšování automobilové dopravy. Tabulka 4 níže poskytuje data o hustotě provozu z nejvytíženějších ulic města Krnova. Zvýšení hustoty dopravy řádově o desítky procent vyvíjí značný tlak na dopravní infrastrukturu a životní prostředí. Data o objemu využívání cyklistické dopravy ve městě nejsou k dispozici, obecně však lze předpokládat, že nárůst není tak výrazný jako u automobilové dopravy, nebo může naopak docházet k jejímu poklesu, jelikož obyvatelé města se na veřejném projednání vyjádřili tak, že vnímají spíše úbytek počtu cyklistů ve městě za posledních 10 let.

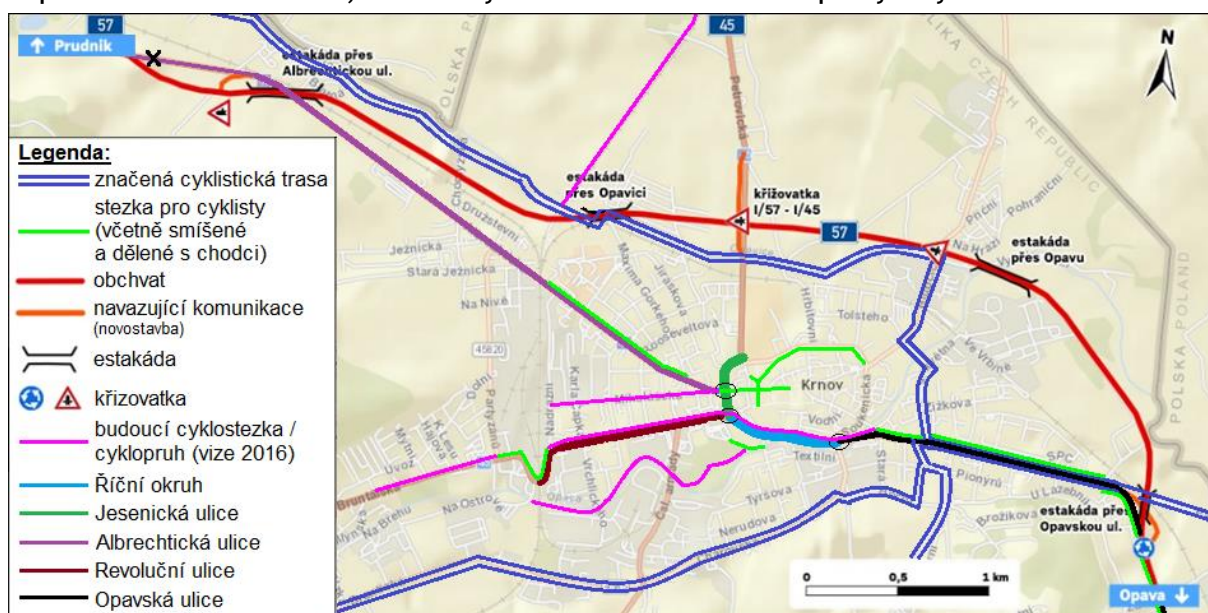
Tabulka 4 Intenzita dopravy ve městě Krnov

Vybraný úsek	Špičková hodinová intenzita dopravy (počet vozidel za hodinu, rok 2016)	Nárůst špičkové hodinové intenzity dopravy v roce 2016 vůči roku 2010 (v %)	Průměrná denní intenzita dopravy (počet vozidel za den, rok 2016)	Nárůst průměrné denní intenzity dopravy v roce 2016 vůči roku 2010 (v %)
Říční okruh	1 328	23 %	13 980	10 %
Jesenická ulice	971	49 %	10 225	49 %
Albrechtická ulice	1 002	16 %	9 716	7 %
Revoluční ulice	634	12 %	9 577	60 %
Opavská ulice	901	8%	9 370	6 %

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic České republiky (dále jako ŘSD)

Mapa 1 ukazuje, kde se nachází dotčené úseky z tabulky výše, po kterých se se poměrně intenzivně pohybují i tranzitní vozidla, která představují pro cyklisty největší bezpečnostní riziko. Nejvytíženější komunikací je Říční okruh, který vede centrem města a de facto spojuje všechny hlavní dopravní tepny ve městě. Z informací prezentovaných v tabulce výše lze odvodit, že přinejmenším komunikace v ulici Jesenická a v ulici Revoluční jsou v dopravní špičce plně vytížené.

Mapa 1 Obchvat města Krnova, současné vytížení silnic a infrastruktura pro cyklisty



Zdroj: podklady od města Krnov (vlastní úprava), www.obchvatkrnova.cz, www.scitani2016.rsd.cz



V mapě je také zanesen od roku 2017 budovaný obchvat města Krnov, který měl být dle původního plánu dokončen v posledním čtvrtletí 2019, ale jehož výstavba se nejspíše protáhne zhruba o 1 rok. Cílem obchvatu je odklonit veškerou nákladní dopravu (město Krnov se nachází na exponované trase mezi Ostravou a polskou Wroclawí) a velkou část automobilové dopravy mimo město. Na obchvat bude přímo napojena ulice Albrechtická a další výše uvedené ulice budou napojeny nepřímou. Po dokončení obchvatu se všeobecně očekává výrazné snížení hustoty dopravy uvnitř města, což poskytne potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy. V neposlední řadě jsou v mapě zaneseny všechny současné komunikace (a plán jejich rozšíření z roku 2016), které jsou uzpůsobeny pro bezpečnější a pohodlnější pohyb cyklistů.

3.3.1 Současné cyklostezky a cyklotrasy

Cyklostezky uvnitř města se v současnosti vyznačují nízkou mírou spojitosti, která nutí cyklisty sesedávat z kola, případně porušovat dopravní předpisy pro zachování plynulosti jízdy. Piktogramové koridory pro cyklisty, které mohou spojoval existující stezky pro cyklisty, jsou vytvořeny pouze na jednom místě v celém městě. Cyklisté se ve velké míře pohybují také na frekventovaných silnicích první třídy, na kterých pro ně není zřízena vhodná infrastruktura pro zajištění jejich bezpečnosti. Prostupnost území města je pak limitována dvěma železničními tratěmi, řekou Opavou a v menší míře také řekou Opavicí. Železniční trať č. 310 západně od centra města lze překonat na 3 místech: 1) v nebezpečném podjezdu v ulici Albrechtická, 2) přes most spojující ulice Bruntálská a Revoluční (zde je zřízena cyklostezka, avšak s absencí návaznosti na další stezky), 3) podjezdem spojujícím ulice Brantická a Chářovská, kudy vede cyklotrasa č. 503, na níž není vybudován/a cyklistický pruh, cyklostezka ani stezka pro cyklisty a chodce a není zde vyznačen ani piktogramový koridor pro cyklisty. Přes železnici trať č. 310 v úseku vedoucím jihovýchodně od podjezdu v ulici Albrechtická je pak na území města vystavěno 11 přejezdů, přičemž na žádném z nich není vytvořena infrastruktura pro cyklisty a dva nejfrekventovanější z těchto přejezdů se nacházejí v ulicích Petrovická a Hlubčická. Druhá železniční trať (č. 292) vedoucí severozápadně od podjezdu v Albrechtické ulici také zahrnuje na území města Krnov celkem 11 přejezdů, z nichž 1 vede po cyklotrase č. 55, a to v ulici Chomýžská. Ani v případě této železniční tratě není na žádném z přejezdů vytvořeno opatření zvyšující bezpečnost cyklistů. Nicméně se jedná o běžně pozorovaný stav, kdy za zvážení stojí pouze vybudování smíšené cyklostezky v ulicích Petrovická a Hlubčická. Přes řeku Opavu pak vede na území města Krnova 12 mostů / lávek a přes řeku Opavicí 7 mostů / lávek, kdy tento stav je považován za nedostatečný.

Městem Krnov prochází 3 cyklotrasy, které jsou společně s cyklostezkami zachyceny na Mapě 2:

1. Cyklotrasa č. 55: Slezská magistrála (cca 111,1 km) - Jedná se o páteřní trasu ČR (v budoucnu ponese č. 8), která začíná v lázeňském městě Jeseník a vede přes Město Albrechtice do Krnova, ve kterém prochází podél řeky Opavice a po málo frekventovaných komunikacích a cestách dále směrem do města Opava, ze kterého dále pokračuje až do Hlučína, kde se napojuje na Jantarovou stezku č. 5.
2. Cyklotrasa č. 503: Starý Jičín - Krnov (cca 83,5 km) - Cyklotrasa vede z Krnova (od DDM Méd'a, kde na ní navazuje cyklotrasa č. 6166 a po cca 200 metrech také cyklotrasa č. 55) po málo frekventovaných komunikacích a cestách například přes obec Zátor, vodní dílo Kružberk, či město Odry až do Starého Jičína.
3. Cyklotrasa č. 6166: Krnov - Úvalno - Nový Dvůr (cca 21,8 km) - Jedná se původně o starou část cyklotrasy č. 55, která byla v roce 2013 přejmenována a vede od DDM Méd'a přes Cvilínský kopec do Úvalna, odkud již dlouhodobě vede přes Brumovice a Velké Heraltice do Nového Dvora.



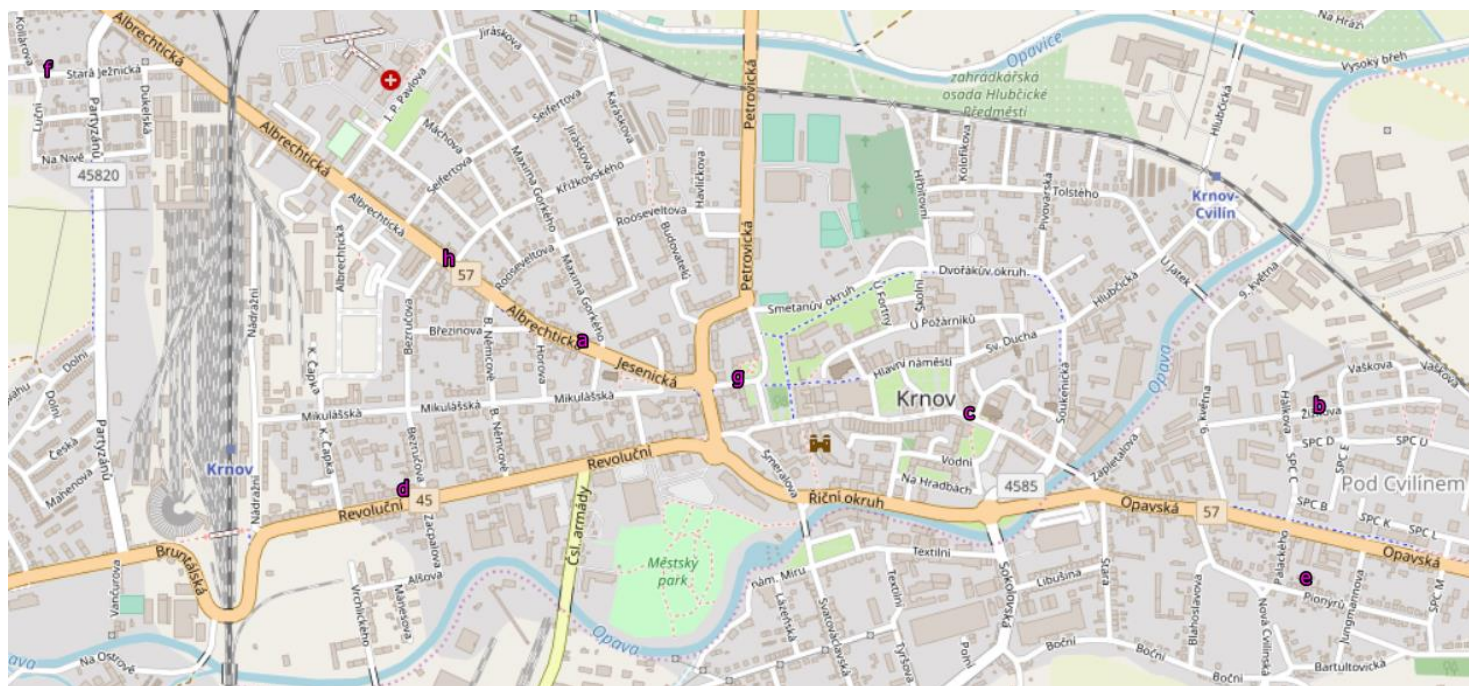
Kromě 3 výše jmenovaných cyklotras byly z mapových podkladů města Krnova a provedených analytických prací zaznamenány i další úseky s cyklistickými opatřeními, které jsou zachyceny na Mapě 3 na následující straně. Jedná se následující úseky:

- 1 cyklistický pruh;
- 5 stezek pro cyklisty;
- 4 stezky pro chodce a cyklisty - dělené;
- 14 stezek pro chodce a cyklisty - smíšených;
- 2 pěší zóny.

Z pohledu rozmístění služeb souvisejících s cyklistickou dopravou byly ve městě lokalizovány:

- a) **Policie ČR** (Albrechtická 1);
- b) **Městská policie Krnov** (Žižkova 20);
- c) **Turistické informační centrum** (Hlavní náměstí 25, *avšak v roce 2020 se bude přesouvat do Hobzíkovy ulice*) - lze si zde vypůjčit některé ze 7 nabízených elektrokol, či 4 koloběžek;
- d) **Velosport Horák** (Revoluční 66) - půjčovna a prodejna jízdních kol;
- e) **Zbyněk Ocásek** (Pionýrů 5) - prodejna a servis jízdních kol;
- f) **Cykloservis Daniel Rychta** (Stará Ježnická 31) - prodejna a servis jízdních kol;
- g) **Bike sport - Jan Zmuda** (Nám. Hrdinů 10) - prodejna a servis jízdních kol a koloběžek;
- h) **Prodejna jízdních kol Daniel Pavlus** (Albrechtická 35) - prodejna jízdních kol.

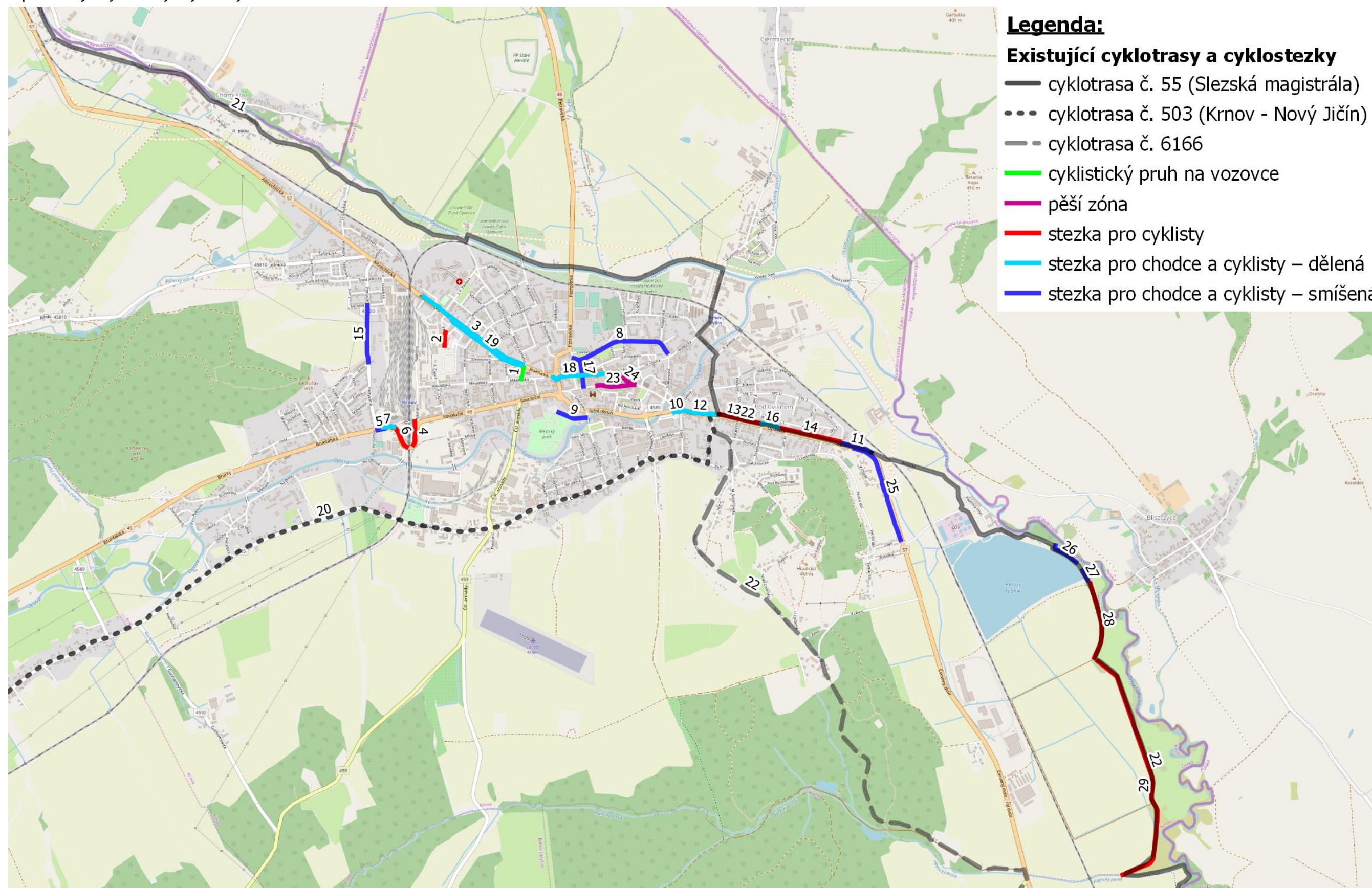
Mapa 2 Lokalizace půjčoven, prodejen a servisních míst jízdních kol a také pracovišť policie v Krnově



Zdroj: Vlastní zpracování v QGIS z podkladů obdržených od města Krnova



Mapa 3 Stávající cyklostezky a cyklotrasy ve městě Krnov



Legenda:

Existující cyklotrasy a cyklostezky

- cyklotrasa č. 55 (Slezská magistrála)
- - - cyklotrasa č. 503 (Krnov - Nový Jičín)
- - - cyklotrasa č. 6166
- cyklistický pruh na vozovce
- pěší zóna
- stezka pro cyklisty
- stezka pro chodce a cyklisty – dělená
- stezka pro chodce a cyklisty – smíšená

Zdroj: Vlastní zpracování v QGIS z podkladů obdržených od města Krnova



Bližší popis současného stavu infrastruktury (číslování bodů dle Mapy 3 na přechozí stránce)

Cyklistický pruh (oddělený i vyhrazený) (celkem 104 metrů)

- Č.1 - Cyklistický pruh v ulici Husovo nám. ^{104 m}

Stezky pro cyklisty (celkem 3 368 metrů)

- Č.2 Cyklostezka v parku u finančního úřadu. ^{90 m}
- Č.4 Cyklostezka v ulici Revoluční u nadjezdu nad železniční tratí. ^{161 m}
- Č.6 Cyklostezka v ulici Bruntálská u nadjezdu nad železniční tratí. ^{155 m}
- Č.13 Cyklostezka v ul. Opavská od křižovatky s ul. 9. května k parkovišti u obchodu Hruška. ^{297 m}
- Č.14 Cyklostezka v ulici Opavská od parkoviště u obchodu Hruška až k ulici SPC S. ^{430 m}
- Č.28 Cyklostezka od JV okraje Petrova rybníka k odbočce na cestu k Červenému dvoru. ^{528 m}
- Č.29 Cyklostezka od odbočky na cestu k Červenému dvoru až na hranici s Úvalnem. ^{1 707 m}

Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (celkem 1 585 metrů)

- Č.3 Jednosměrná cyklostezka v ulici Albrechtická směrem z města. ^{819 m}
- Č.7 Cyklostezka v ulici Bruntálská spojující blízko vlakového depa cyklostezky č. 6 a č. 5. ^{76 m}
- Č.10 Cyklostezka ke Kauflandu, jejichž vyústění je velmi nebezpečným místem. ^{49 m}
- Č.12 Cyklostezka v ulici Opavská od křižovatky s ulicí 9. května směrem ke Kauflandu. ^{263 m}
- Č.16 Cyklostezka podél obchodu Hruška. ^{115 m}
- Č.18 Cyklostezka nám. Hrdinů - nám. Osvobození. ^{263 m}
- Č.19 Cyklostezka v ulici Albrechtická od ulice Bezručova k Policii ČR. ^{115 m}

Stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (celkem 2 722 metrů)

- Č.5 Cyklostezka v ulici Bruntálská k ulici Partyzánů. ^{44 m}
- Č.8 Cyklostezka Dvořákův okruh (vede paralelně s ulicí Dvořákův okruh a následně s ulicí Smetanův okruh, která na ní navazuje). ^{700 m}
- Č.9 Cyklostezka od ulice Svatováclavská směrem k Albertu. ^{191 m}
- Č.11 Cyklostezka v ulici Opavská od ulice SPC S k ulici Bližčická. ^{220 m}
- Č.15 Cyklostezka v části ulice Partyzánů (od ulice Na Nivě k ulici Dolní). ^{387 m}
- Č.17 Cyklostezka Smetanův okruh (od Smetanových sadů k ulici Zámecké náměstí). ^{181 m}
- Č.25 Cyklostezka v ulici Opavská od ulice K Řempu k zastávce Krnov, Petrův Důl. ^{731 m}
 - *Poznámka: svoji šířkou tato stezka nesplňuje povinné parametry tohoto typu cyklostezky a měla by tak být změněna na stezku pro chodce s povoleným vjezdem kol.*
- Č.26 Cyklostezka severně od hráze Petrova rybníka. ^{201 m}
- Č.27 Cyklostezka jižně od hráze Petrova rybníka. ^{67 m}

Pěší zóny (celkem 363 metrů)

- Č.23 Pěší zóna Hlavní náměstí - Hobzíkova - Zámecké náměstí. ^{112 m}
- Č.24 Pěší zóna Hlavní náměstí severovýchodně kolem krnovské radnice. ^{251 m}

Cyklotrasy (celkem 25 227 metrů na území města)

- Č.20 Cyklotrasa č. 503: Starý Jičín - Krnov (cca 83,5 km). ^{5 317 m}
- Č.21 Cyklotrasa č. 55: Slezská magistrála (cca 111,1 km). ^{14 236 m}
- Č.22 Cyklotrasa č. 6166: Krnov - Úvalno - Nový Dvůr (cca 21,8 km). ^{5 724 m}



3.4 Dostupnost a pohyb obyvatel

Z pohledu vyjížd'ky za zaměstnáním a do škol je pro obyvatele Krnova nejvýznamnější město Opava, následované Bruntálem, Ostravou, Brnem a Prahou. Naopak nejvíce obyvatel dojíždí do Krnova z Města Albrechtice, Opavy a Brantice.

Tabulka 5 Analýza dojížd'ky a vyjížd'ky za zaměstnáním a do škol z/do Krnova (dle SLDB 2011)

Sledovaný ukazatel (2011)	Počet obyvatel	Sledovaný ukazatel (2011)	Počet obyvatel
Počet dojíždějících obyvatel do Krnova (celkem, rok 2011)	2 372	Počet vyjíždějících obyvatel z Krnova (celkem, rok 2011)	1 940
dojíždějící v rámci okresu	1 619	vyjíždí v rámci okresu	599
dojíždí z jiných okresů kraje	602	vyjíždí do jiných okresů kraje	777
dojíždí z jiných krajů	151	vyjíždí do jiných krajů	479
dojíždí ze zahraničí	- ¹	vyjíždí mimo ČR	85
<u>Dojíždka dle obcí:</u>	/	<u>Vyjížd'ka dle obcí:</u>	/
Město Albrechtice	245	Opava	453
Opava	218	Bruntál	246
Brantice	207	Ostrava	238
Bruntál	163	Brno	142
Úvalno	149	Praha	129
Hošťálkovy	116	Olomouc	101
Lichnov	113	Město Albrechtice	91
Zátor	100	Úvalno	72
Třemešná	56	Horní Benešov	34
Brumovice	51	Brantice	28
Jindřichov	46	Zátor	27
Ostrava	43	Karviná	19

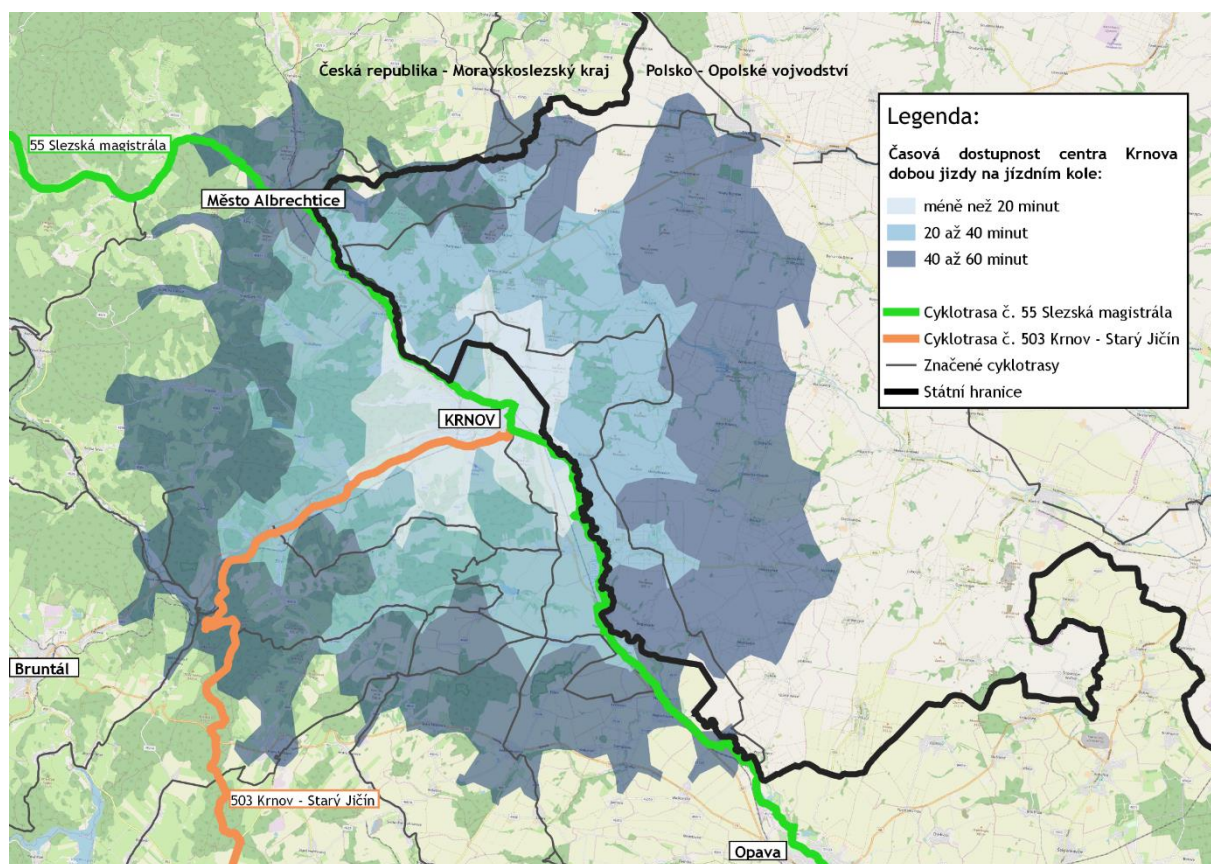
Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Pro potřeby koncepce rozvoje cyklistické dopravy jsou relevantní zejména obce, které se nacházejí v krátké dojezdové vzdálenosti. Ta bývá často pro každodenní dojížd'ku určena jako 5 kilometrů, což je ale vzhledem k umístění Krnova nepraktické kritérium, jelikož se v této vzdálenosti od centra města nenachází centrum žádné další obce. Z tohoto důvodu Mapa 4 zachycuje o něco vzdálenější lokality, a to v lépe představitelné měrné jednotce, a to v časové dojezdové vzdálenosti (v minutách). V ní se počítá s průměrnou rychlostí cyklisty 18 km za hodinu.

¹ Nepodařilo se získat vhodná data pro kvantifikaci.



Mapa 4 Vyznačení dostupných lokalit z Krnova na kole



Zdroj: Vlastní zpracování v QGIS pomocí nástroje ORS Tools - Isochrones

Pro město Krnov je na základě analýzy dostupnosti a migračních toků důležitá spojitost a kvalita stezek pro cyklisty zejména s obcemi Brantice, Úvalno, Brumovice, Zátor, Holasovice, Čaková, Hošťálkovy, Horní Benešov, Krasov, Lichnov, Město Albrechtice a na polské straně Hlubčice a Branice. Chybějící spojitost stezek pak v rámci všech obcí v dojezdové době na kole kratší než 60 minut byla zaznamenána u obcí Čaková, Hošťálkovy, Krasov, Lichnov, Brantice a Hlubčice.

Tabulka 6 Analýza obcí v ČR s dojezdovou dobou na kole do Krnova kratší než 60 minut

Časová dostupnost centra Krnova na kole	Obec	Počet obyvatel obce	Dojížd'ka do Krnova z obce (počet obyvatel)	Vyjížd'ka z Krnova do obce (počet obyvatel)
0-10 minut	-	-	-	-
11-20 minut	-	-	-	-
21-30 minut	Býkov-Láryšov	162	<10	<10
	Brantice	1 370	207	28
	Úvalno	977	149	72
31-40 minut	Brumovice	1 491	51	<10
	Zátor	1 193	100	27



Časová dostupnost centra Krnova na kole	Obec	Počet obyvatel obce	Dojížd'ka do Krnova z obce (počet obyvatel)	Vyjížd'ka z Krnova do obce (počet obyvatel)
41-50 minut	Holasovice	1 359	19	<10
	Čaková	302	35	<10
	Hošťálkovy	599	116	10
	Sosnová	404	<10	<10
51-60 minut	Velké Heraltice	1 628	<10	<10
	Nové Heřminovy	278	<10	<10
	Horní Benešov	2 253	38	34
	Krasov	341	28	<10
	Lichnov	995	113	19
	Město Albrechtice	3 529	245	91

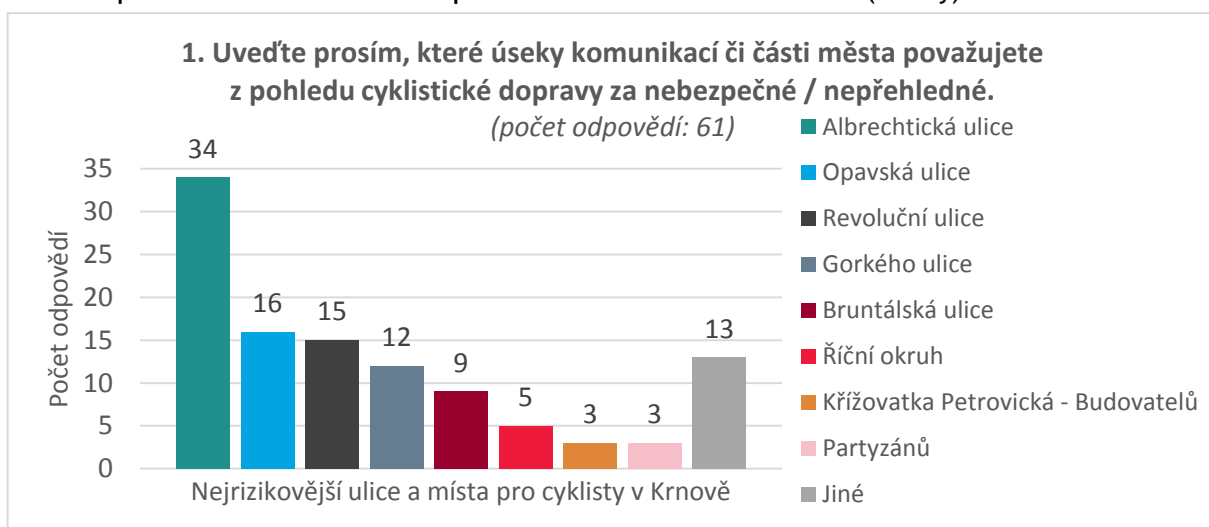
Zdroj: Vlastní analýza v QGIS; Sčítání lidu domů a bytů 2011; Český statistický úřad

3.5 Výsledky dotazníkového šetření

V rámci tvorby Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov bylo provedeno dotazníkové šetření, v němž byli obyvatelé města tázáni na 5 otázek. Počet respondentů dosáhl počtu pouze 64 (z nichž polovina byla ve věku 31-45 let), což znemožňuje jednoznačnou interpretaci výsledků. Nicméně s určitou rezervou lze učinit některé závěry, jež jsou prezentovány dále v textu této kapitoly.

Na základě odpovědí na otázku „Uved'te prosím, které úseky komunikací či části města považujete z pohledu cyklistické dopravy za nebezpečné / nepřehledné.“ lze usuzovat, že nejhůře vnímaná ulice z pohledu bezpečnosti cyklistické dopravy ve městě Krnov je z pohledu obyvatel města ul. Albrechtická. Jako další relativně problematické lze označit ul. Opavská, Revoluční, Maxima Gorkého a Bruntálská. Jako reakce na tyto špatně vnímané ulice je v návrhové části Koncepce doporučeno vybudovat v těchto ulicích (vyjma příliš úzké ulice Maxima Gorkého) vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty.

Graf 2 Odpověď na otázku č. 1 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)

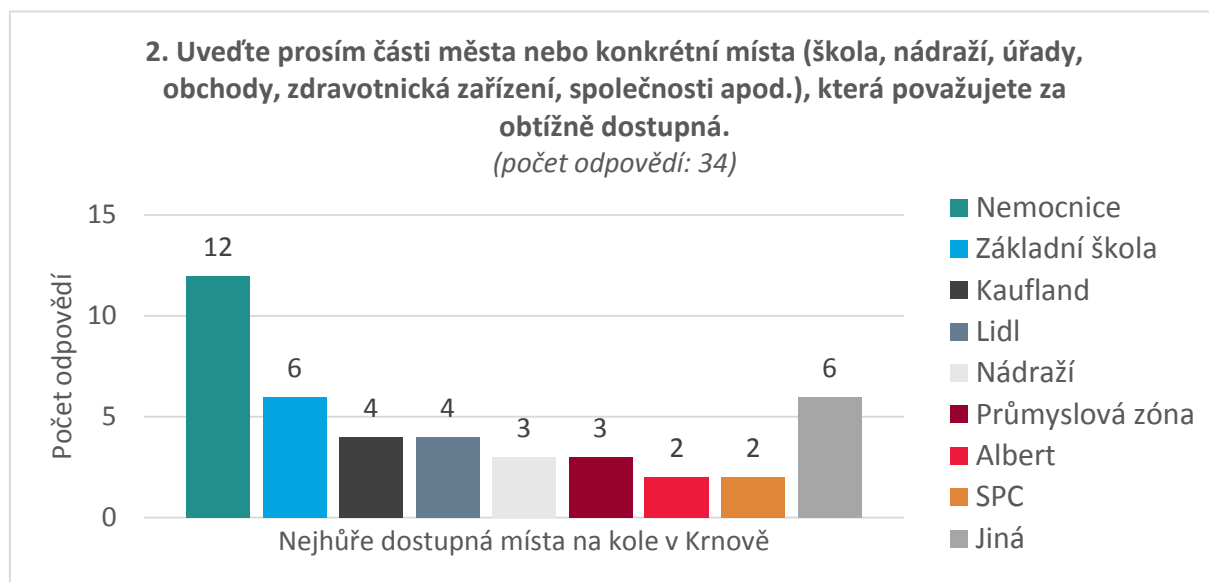


Zdroj: Vlastní šetření a zpracování



Respondenti v rámci provedeného šetření považovali za nejhůře dostupné místo Sdružené zdravotnické zařízení Krnov, následované základními školami (3x ZŠ Žižkova, 3x ZŠ Janáčkovo nám.), Kauflandem a Lidl. Na každou ze všech osmi hůře dostupných lokalit dle výsledků ankety (viz graf níže) se vztahuje minimálně jedno z doporučených opatření v návrhové části této Koncepce.

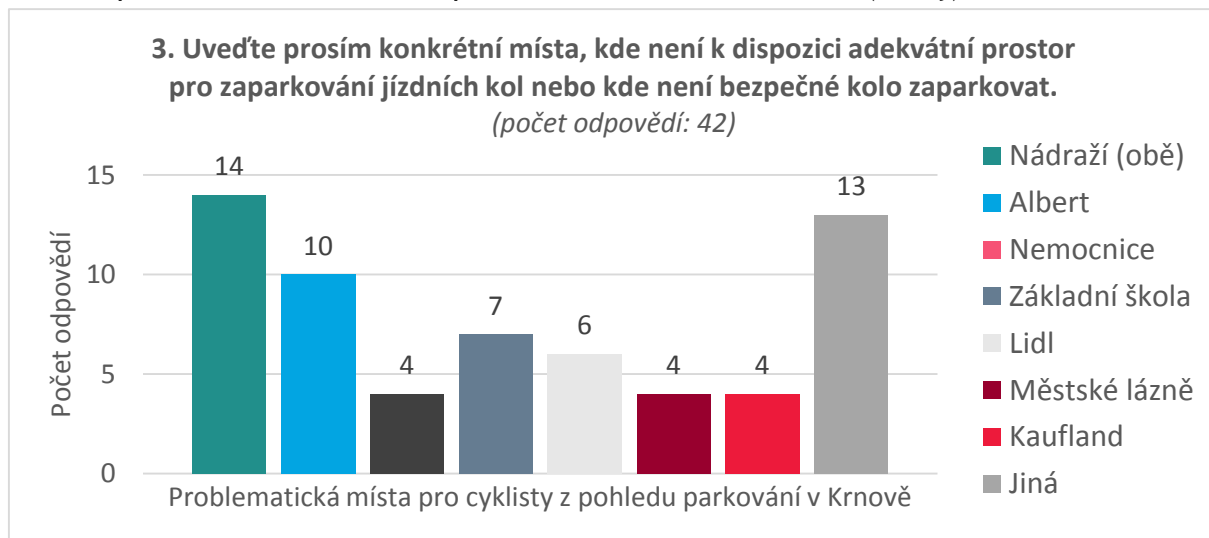
Graf 3 Odpověď na otázku č. 2 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Na základě odpovědí respondentů na otázku č. 3 (viz Graf 4) je problematické buď z pohledu bezpečnosti nebo nedostatečných kapacit zaparkovat kolo u obou vlakových stanic, u Alberta, u nemocnice, u některých ZŠ (zejména ZŠ Žižkova), u Lidl, u Městských lázní a u Kauflandu. U čtyřech z těchto lokalit je v návrhové části Koncepce doporučeno zřídit cyklobox. Lokalita nemocnice a ZŠ Žižkova bude po domluvě s vedením města řešena již připravovanými projekty mimo tuto Koncepti v horizontu 1 roku. Jedinými vynechanými lokalitami tak jsou Lidl a Kaufland.

Graf 4 Odpověď na otázku č. 3 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování



Výsledky otázky č. 4 indikují, že část obyvatel města má zájem o využití služby sdílených kol. Nicméně vzhledem k počtu respondentů nelze tuto poptávku kvalifikovat. Vedení města Krnova ale již připravuje spuštění pilotního projektu sdílených kol v roce 2020, který v praxi ověří zájem obyvatel Krnova o tuto službu.

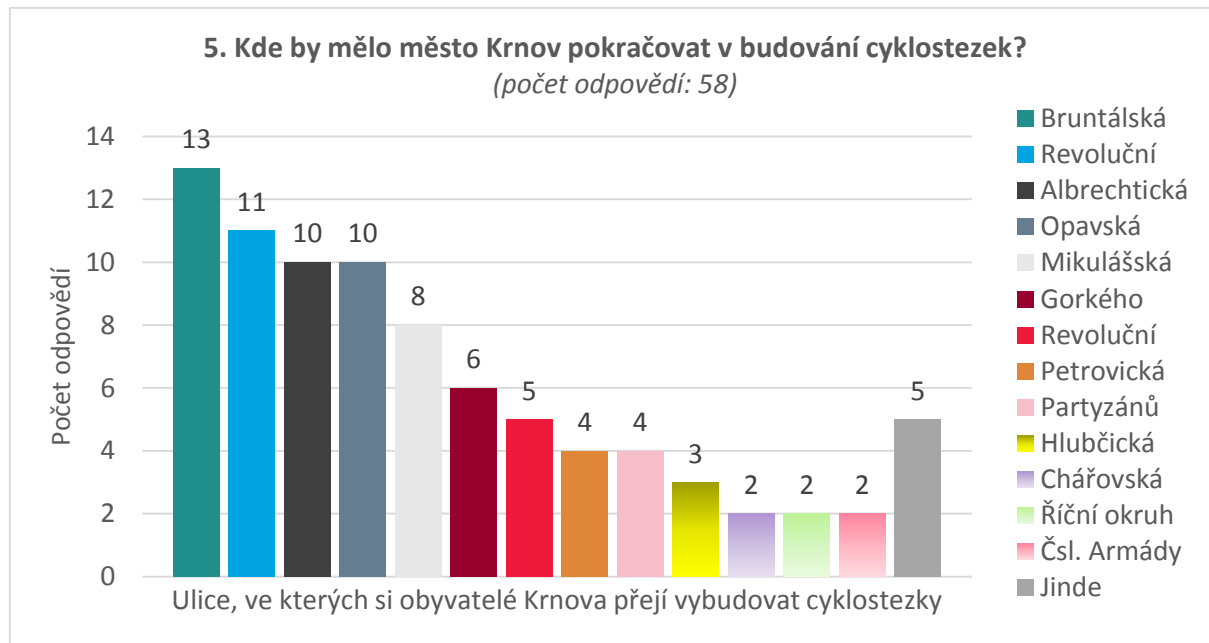
Graf 5 Odpověď na otázku č. 4 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování

Obyvatelé města Krnova by zřejmě ocenili, aby se vedení města soustředilo na rozvoj dopravní infrastruktury pro cyklisty na hlavních dopravních tazích městem. Z tohoto důvodu má vybudování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v ulici Bruntálská, Revoluční, Albrechtická, Opavská atd. vysokou prioritu v rámci návrhové části Koncepce.

Graf 6 Odpověď na otázku č. 5 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)



Zdroj: Vlastní šetření a zpracování



3.6 SWOT analýza

Následující kapitola prezentuje závěry z oblasti zjišťování silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb rozvoje cyklistické dopravy ve městě Krnov, které byly identifikovány při provedené analýze, na uskutečněných pracovních skupinách a v průběhu veřejného projednání.

Silné a slabé stránky cyklistické dopravy v Krnově

Za nejvýznamnější silné stránky lze označit rovinatost centra města, relativně dobrou provázanost cyklotras na okolní obce a aktivní politiku města v oblasti rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky. Oproti tomu výrazně projevující se slabé stránky jsou špatná návaznost cyklostezek uvnitř města, nedostatečná šířka komunikací pro možnost tvorby vhodných opatření pro cyklisty a narůstající intenzita automobilové dopravy.

Tabulka 7 Silné a slabé stránky cyklistické dopravy v Krnově

Silné stránky	Slabé stránky
• Zájem obyvatel o cyklo dopravu a cykloturistiku. • Vytvořená základní síť cyklostezek a cyklotras. • Aktivní politika města v oblasti rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky. • Možnost zapůjčení elektrokol v Turistickém informačním centru Krnov. • Přítomnost nabíjecí stanice (v TIC). • Mobiliář pro cyklisty (2 servisní cyklostojany, samostatná cyklopumpa v centru města apod.). • Rovinatost centra města (dobré podmínky pro jízdu po městě). • Aktivní spolek Cyklistika pro všechny Krnov. • Dopravní hřiště a pumptracková dráha. • Skatepark/bikepark. • Dobrá spolupráce s okolními městy, respektive provázanost cyklotras.	• Nízká kvalita, resp. zastaralá řešení cyklostezek a cyklotras (nepřítomnost samostatných pruhů). • Nenávaznost většiny cyklostezek ve městě. • Přítomnost některých nebezpečných a problémových úseků. • Narůstající intenzita automobilové dopravy v centru města. • Obtížná komunikace s vlastníky pozemních komunikací. • Nedostatečná šířka komunikací pro možnost tvorby vhodných opatření pro cyklisty.

Zdroj: Vlastní analýza a závěry jednání pracovní skupiny a veřejného projednání

Příležitosti a hrozby cyklistické dopravy v Krnově

Jako hrozby rozvoje cyklistické infrastruktury v Krnově a jeho okolí byly identifikovány zejména nemožnost dohody s vlastníky pozemků dotčených pozemkovými úpravami nutnými k rozvoji sítě cyklostezek, nízká spolupráce okolních obcí při tvorbě patřičné spojitosti dopravní sítě a negativní dopady potenciálního pokračování růstu intenzity automobilové dopravy na bezpečnost cyklistů.

Na základě identifikovaných slabých stránek a hrozeb rozvoje cyklistické infrastruktury, a dle již připravovaných projektů města, bylo vytyčeno 11 příležitostí rozvoje cyklistiky v Krnově. Důležité je zejména dokončení sítě cyklostezek a dalších prvků cyklistické infrastruktury uvnitř města a vybudování cyklistických pruhů na hlavních dopravních tepnách (ulice Albrechtická, Opavská, Revoluční, Říční okruh, Jesenická a Petrovická). Například v oblasti „bikesharingu“ (sdílení kol) se v roce 2020 počítá s pilotním projektem za zhruba 1 milion Kč a dále je realizovaná „vyhledávací studie“ pro cyklostezku na trase Bruntál - Krnov - Hlubčice.



Tabulka 8 Příležitosti a hrozby cyklistické dopravy v Krnově

Příležitosti	Hrozby
• Rozvoj sdílených služeb v oblasti cyklistické dopravy, tzv. „Bikesharing“. • Rozvoj doplňující infrastruktury pro cyklisty - nabíjecí stanice na elektrokola, bikeboxy apod. • Dokončení sítě cyklostezek a cyklotras uvnitř města. • Dokončení sítě cyklostezek a cyklotras z hlediska napojení na okolní města a obce (např. cyklostezka z Bruntálu přes Krnov do Glubczyce). • Optimalizace infrastruktury z hlediska nebezpečných nebo jinak problémových úseků v oblasti cyklistické dopravy. • Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů a možnost využití státních a evropských dotačních titulů. • Urbanistické studie - nalezení optimálních řešení cyklistické infrastruktury. • Plán udržitelné mobility (v rozpočtu na rok 2020). • Zvýšení bezpečnosti pro cyklisty po dokončení obchvatu. • Převzetí pozemních komunikací do vlastnictví města v souvislosti s výstavbou obchvatu. • Cyklistické pruhy na hlavních dopravních tazích skrze město. • Úschovny kol (kolárny, cyklověž apod.) u zaměstnavatelů a na sídlištích.	• Nárůst osobní automobilové dopravy s negativními dopady na udržitelné formy dopravy (včetně cyklo dopravy). • Nespolečnost vlastníků pozemků při realizaci komplexních pozemkových úprav nutných k rozvoji sítě cyklostezek a cyklotras. • Nízká spolupráce a pasivita ze strany okolních měst a obcí. Nedostatek finančních prostředků na rozvoj sítě cyklostezek a cyklotras. • Úbytek cyklistů, zejména v mladé generaci.

Zdroj: Vlastní analýza a závěry jednání pracovní skupiny a veřejného projednání