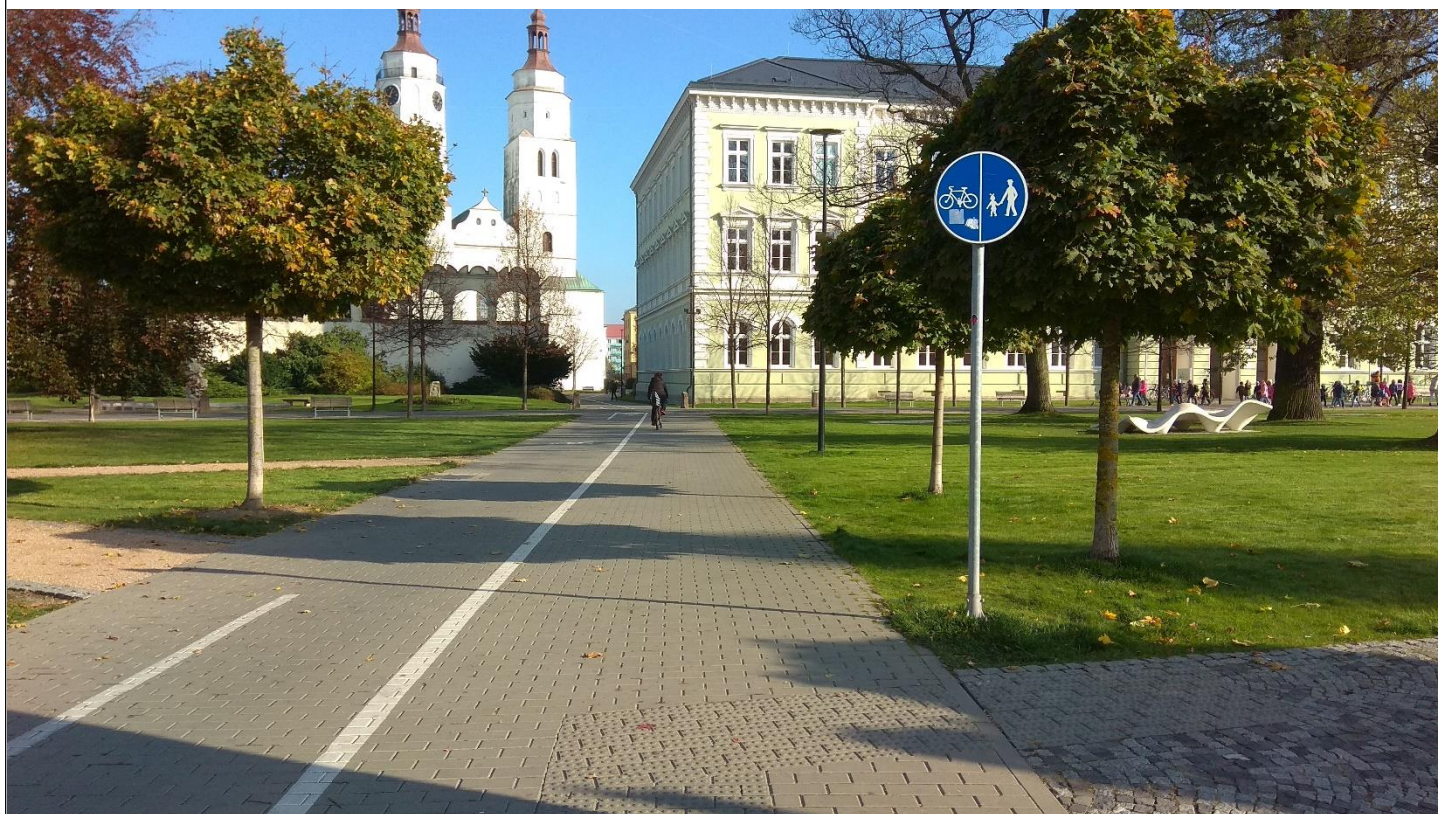




KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ KRNOV

v rámci projektu Vytvoření koncepčních a strategických dokumentů pro město Krnov

Název programu: Operační program Zaměstnanost

Název žadatele: Město Krnov

Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007342

Datum vyhotovení: 29. 11. 2019



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



OBSAH

1.	Základní údaje.....	1
2.	Úvod.....	2
A.	Analytická část	4
3.	Analýza současného stavu	4
3.1	Území	4
3.2	Obyvatelstvo	5
3.3	Dopravní situace	7
3.3.1	Současné cyklostezky a cyklotrasy	8
3.4	Dostupnost a pohyb obyvatel	12
3.5	Výsledky dotazníkového šetření	14
3.6	SWOT analýza	17
4.	Priority v cyklistické dopravě	19
4.1	Priority Evropské unie	19
4.2	Priority České republiky	20
4.2.1	Principy podpory výstavby opatření pro cyklisty	21
4.2.2	Měření optimalizačních opatření	21
4.3	Priority Moravskoslezského kraje	22
4.4	Priorty města Krnov	23
B.	Návrhová část	24
5.	Návrh opatření rozvoje cyklistické dopravy v Krnově.....	24
5.1	Opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru.....	26
5.1.1	Vyhrazené pruhy pro cyklisty	26
5.1.2	Ochranné pruhy pro cyklisty	33
5.1.3	Piktogramové koridory pro cyklisty	34
5.1.4	Cykloobousměrky.....	48
5.2	Opatření pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru.....	53
5.2.1	Stežky pro cyklisty	53
5.2.2	Stežky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem.....	56
5.2.3	Stežky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem.....	57
5.2.4	Stežka pro chodce s povoleným vjezdem kol	69
5.3	Ostatní opatření pro rozvoj cyklistické dopravy a infrastruktury	74
5.3.1	Řešení křižovatek	74
5.3.2	Vytvoření nájezdu.....	85
5.3.3	Řešení nebezpečných míst	87
5.3.4	Mosty / lávky přes řeku	93
5.3.5	Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst	95
5.3.6	Rozšíření mobiliáře	100
5.3.7	Aktivní politika města	112



C.	Implementační část	113
6.	Implementace opatření návrhové části Koncepce	113
7.	Monitoring implementace Koncepce a Akčního plánu	118
8.	Seznam tabulek, grafů a map	120
8.1	Seznam tabulek	120
8.2	Seznam grafů	120
8.3	Seznam map	120
9.	Seznam příloh	121





1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název projektu: Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov

Datum vyhotovení: 29. 11. 2019

Objednatel:

Název: Město Krnov (dále také „Zadavatel“)

Adresa: Hlavní náměstí 96/1
794 01 Krnov

Odpovědná osoba: Mgr. Michal Skalka, vedoucí oddělení udržitelného rozvoje

Zpracovatel:

Název: BDO Advisory s.r.o. (dále také „Zpracovatel“)

Adresa: Karolinská 661/4
186 00 Praha 8

Odpovědná osoba: Ing. Aleš Nechuta, M.A., manažer



2. ÚVOD

Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov (dále také jako „Koncepce“) je strategický dokument vytvořený s cílem podpory a rozvoje cyklistické dopravy ve městě Krnov. Dokument je, v souladu s dobrou praxí Zpracovatele z tvorby obdobných strategických dokumentů, členěn na analytickou část, návrhovou část a implementační část. Součástí Koncepce je tato úvodní pasáž obsahující základní informace, východiska a důvody vzniku Koncepce.

Tvorba Koncepce byla součástí veřejné zakázky malého rozsahu na poskytnutí služeb s názvem „Vytvoření koncepčních a strategických dokumentů pro město Krnov“, která byla financována z prostředků Evropské unie, potažmo Evropského sociálního fondu, v rámci Operačního programu zaměstnanost.

V souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje je hlavním cílem Koncepce efektivně rozvíjet cyklistickou dopravu a rekreační cyklistiku na území města Krnova. Za tímto účelem jsou v Koncepci prezentována zjištění provedené analýzy současného stavu a potřeb cyklodopravy a cykloturistiky, včetně zmapování současného stavu sítě cyklistických komunikací (cyklistických stezek a tras). Na základě provedených analytických prací byla sestavena analýza slabých stránek, silných stránek, příležitostí a hrozeb rozvoje cyklistické dopravy ve městě. Z této analýzy poté vychází navržená krátkodobá a dlouhodobá řešení, díky kterým by mělo dojít ke zlepšení a dalšímu posilování postavení cyklistiky. Navržená řešení by měla přispět ke zvýšení využívání cyklostezek a cyklotras, stejně tak jako ke zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či při volnočasových aktivitách.

Mezi aktivity uvedené a podporované v rámci Koncepce patří zejména budování samostatných cyklistických pruhů, všech typů cyklostezek a další potřebné infrastruktury s ohledem na prostor, přírodní podmínky a životní prostředí. Do doprovodné infrastruktury patří například jednotné značení pro cyklisty, povolení vjezdu cyklistů do jednosměrek, cykloboxy či nabíjecí stanice na elektrokola. Důležitá je i propagace cyklodopravy mezi občany města a zajištění jejich angažovanosti a také podpora bikesharingu.

Existuje mnoho důvodů, proč má smysl se zabývat cyklistickou dopravou. Tato forma dopravy má kupříkladu v kontrastu motorizované dopravy nezpochybnitelné výhody. Mezi ty nejzásadnější patří:

- ekologická šetrnost, nulové emise CO₂ a dalších zplodin;
- zvyšování dopravní propustnosti uvnitř města;
- flexibilita pohybu;
- finanční nenáročnost;
- pozitivní vliv na zdravotní a psychický stav občanů.

Výše uvedené body shrnují důvody, proč je cyklistická doprava v současné době systematicky podporována ze strany státních institucí na regionální úrovni a proč vznikla i tato konkrétní Koncepce. Analytická část Koncepce popisuje aktuální stav cyklistické dopravy a několika dalších souvisejících oblastí ve městě. Objektivní zhodnocení stavu, identifikace problémů a definování potenciálu ke zlepšení bylo zásadní pro navazující návrhovou část, která již obsahuje konkrétní návrhy na změny v dopravním systému města tak, aby došlo k posílení pozice cyklistů v rámci městské dopravy s důrazem na jejich osobní bezpečnost. Poslední (implementační) část Koncepce pak jednotlivým navrhovaným opatřením dává časový rámec implementace a zaměřuje se blíže na monitoring jejich naplňování.



Město Krnov i Zpracovatel cílili při tvorbě Koncepce na vytvoření strategického dokumentu, jehož implementace přinese významné zvýšení komfortu a bezpečí cyklistů, a že jako důsledek těchto změn výrazně vzroste podíl cyklistické dopravy na celkové dopravě na území města. Tím bude naplňováno opatření Zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení vlivů dopravy na životní prostředí v rámci specifického cíle Rozvoj a podpora udržitelné mobility Strategického plánu rozvoje města. Tímto způsobem bude podpořen i další rozvojový cíl města, a to snižování znečištění životního prostředí pocházejících ze spalovacích motorů.

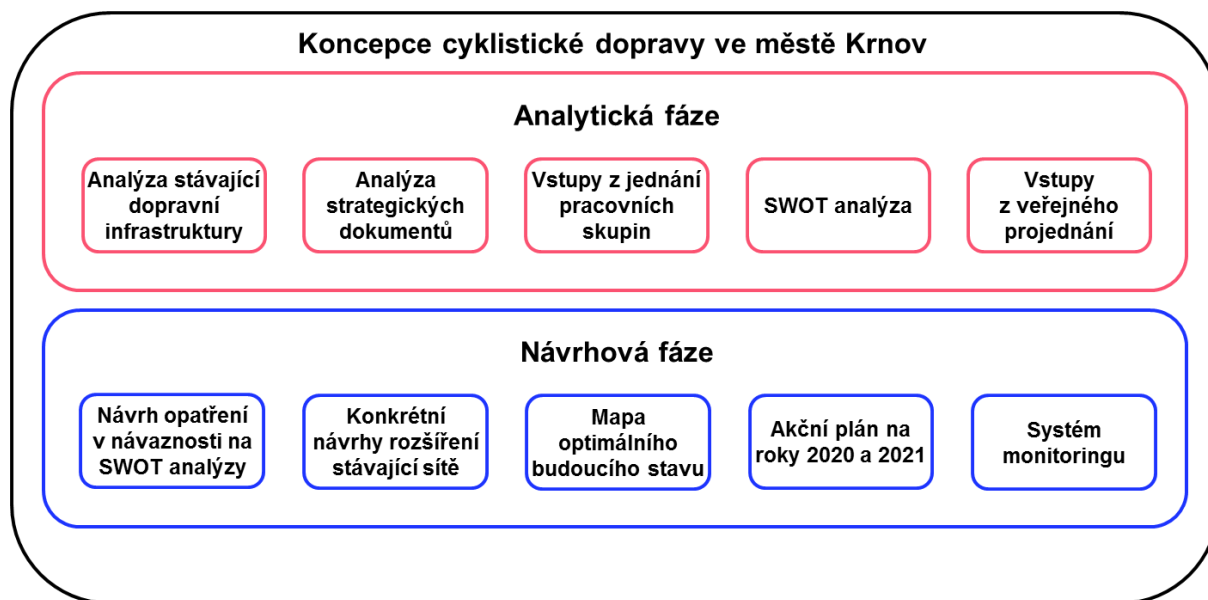
Aby tohoto cíle bylo možné dosáhnout, je třeba vytvořit všeobecné zázemí, které poskytuje cyklistům následující služby:

- bezpečné dopravní komunikace;
- možnost uschování jízdního kola na vlakových zastávkách a dalších dopravních uzlech;
- v případě jízdy do zaměstnání možnost osobní hygieny.

Významnější nárůst objemu cyklodopravy lze očekávat až po vytvoření vhodných podmínek ze strany města, dopravců a zaměstnavatelů. Vytvoření Koncepce je tedy základním krokem k dosažení cílů, které jsou popsány výše. Za účelem zpracování kvalitní Koncepce, reflektující názor obyvatel města, byla v rámci její přípravy realizována dvě veřejné projednání (s možností aktivního zapojení obyvatel města) a pět jednání odborné 18ti členné pracovní skupiny, v jejímž složení měli svoje zastoupení jak zástupci vedení města a městského úřadu, tak i zástupci veřejnosti.

Samotný průběh tvorby Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov lze rozdělit do dvou fází: analytické a návrhové. Ve schématu níže jsou uvedeny klíčové aktivity, vstupy a výstupy obou realizovaných fází tvorby Koncepce, jež se zhmotnily do obsahu tohoto dokumentu.

Schéma 1 Zachycení klíčových vstupů a výstupů Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov





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

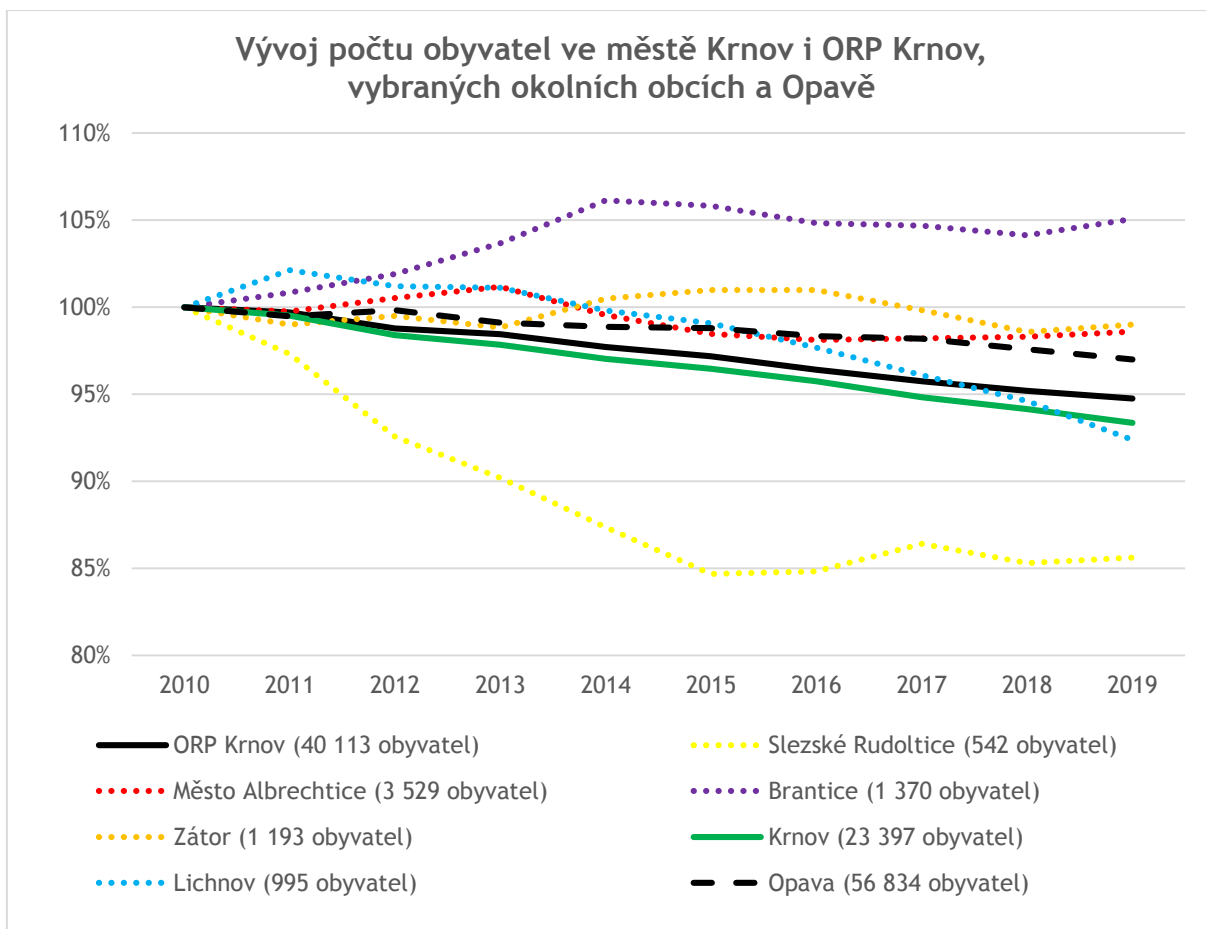
Zdroj: ČSÚ 2018

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 nepřímě. 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.



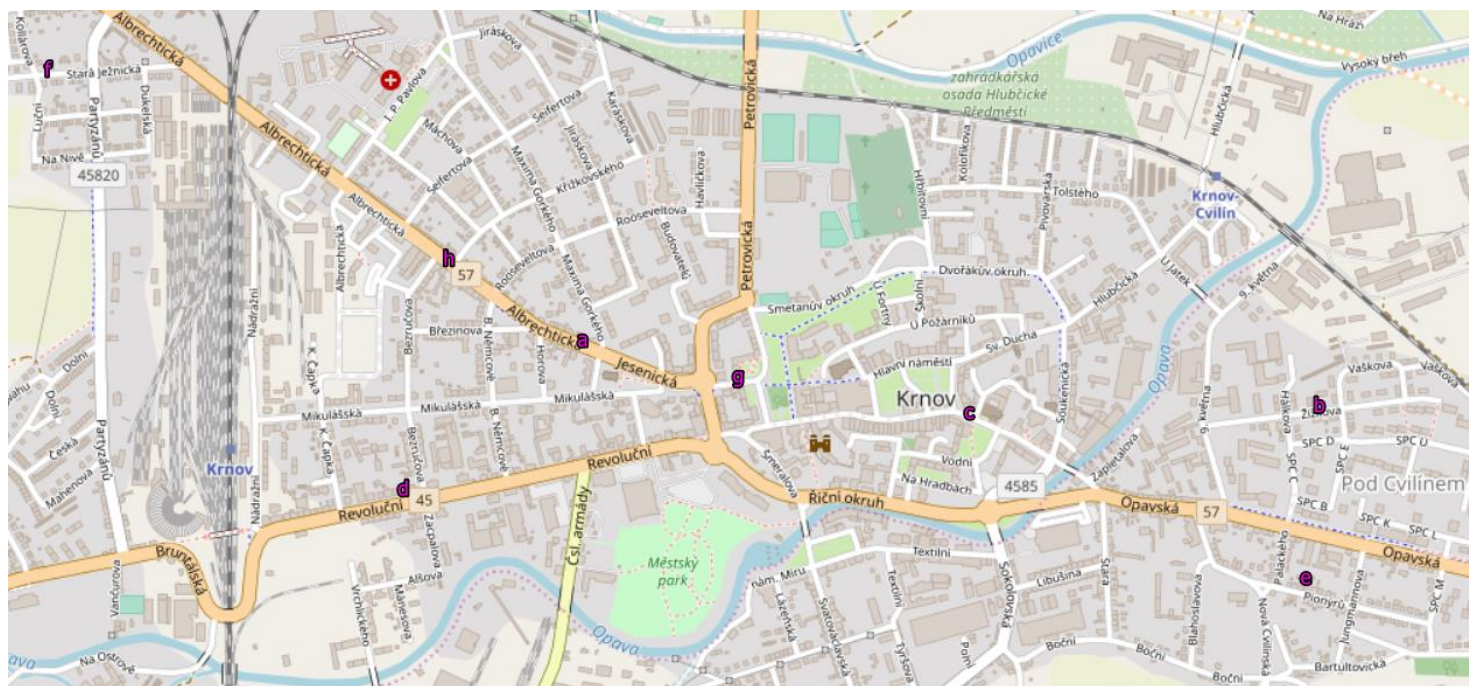
Kromě 3 výše jmenovaných cyklotras byly z mapových podkladů města Krnova a provedených analytických prací zaznamenány i další úseky s cyklistickými opatřeními, které jsou zachyceny na Mapě 3 na následující straně. Jedná se následující úseky:

- 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.

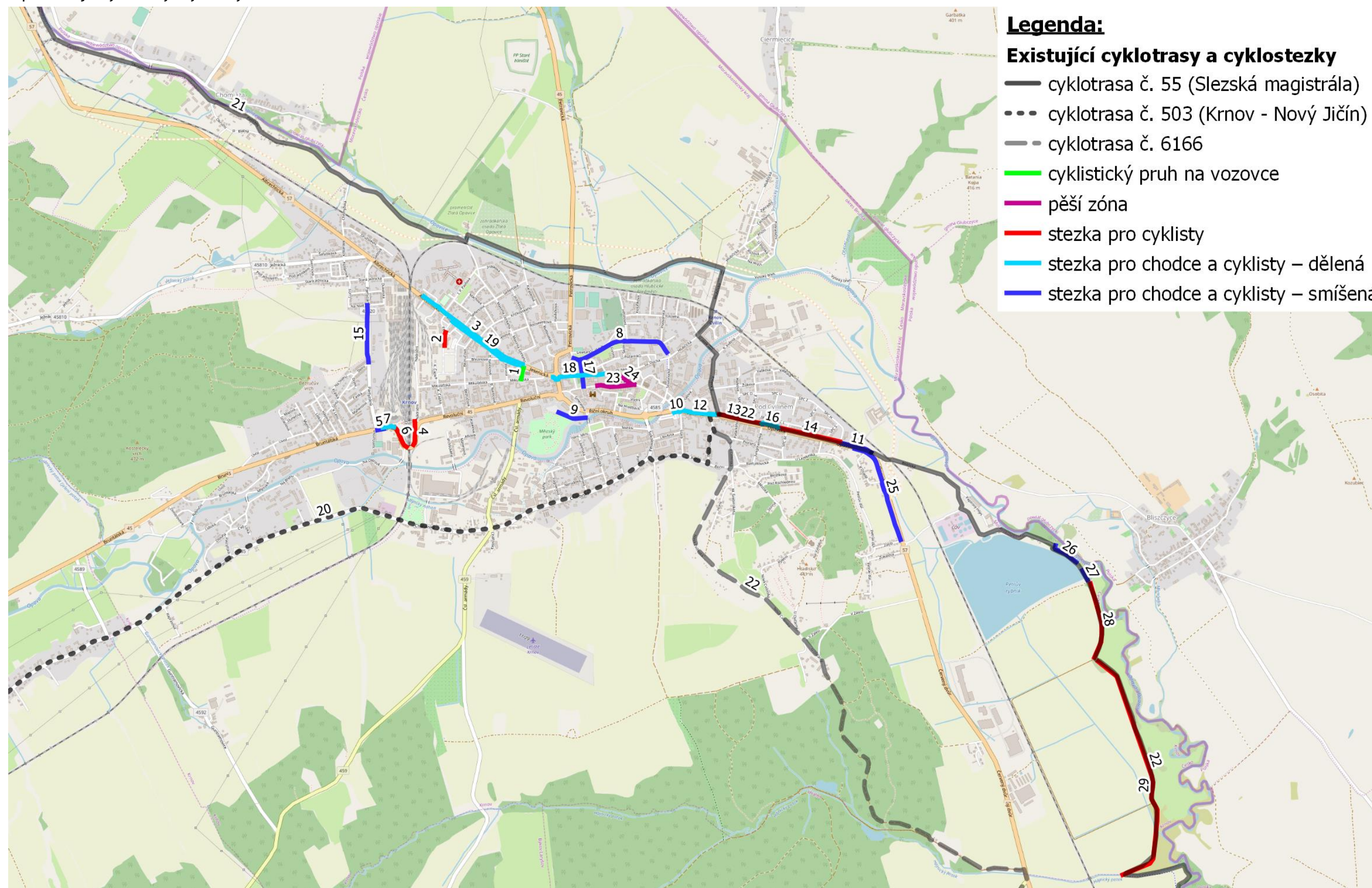
Mapa 2 Lokalizace půjčoven, prodejen a servisních míst jízdních kol a také pracovišť policie v Krnově



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

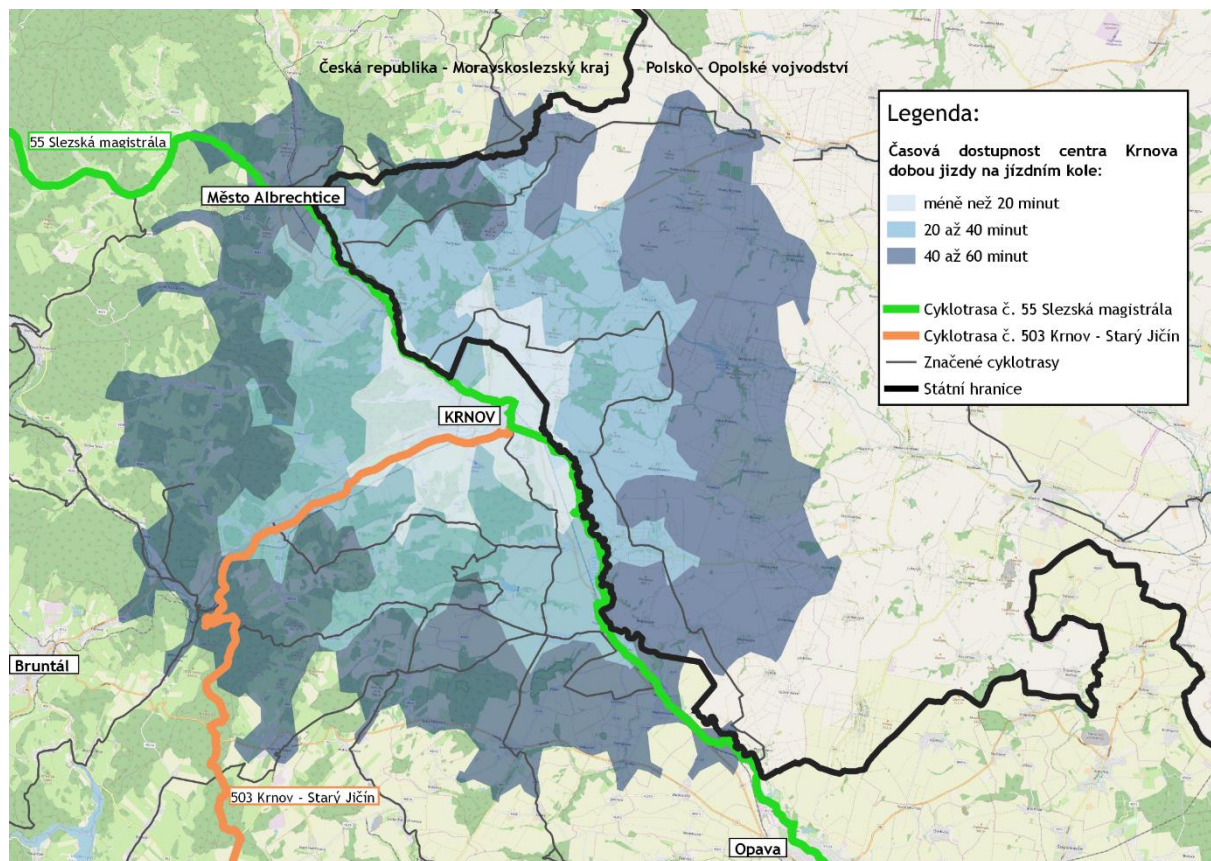
Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2011

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

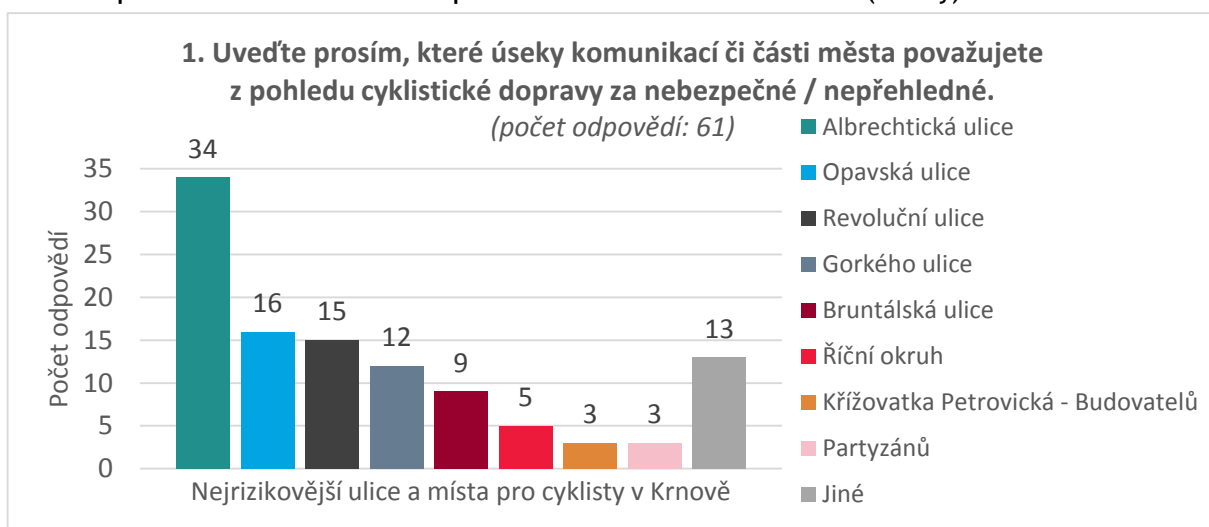
Zdroj: Vlastní analýza v QGIS; Sčítání lidu domů a bytů 2011; Český statistický úřad

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)

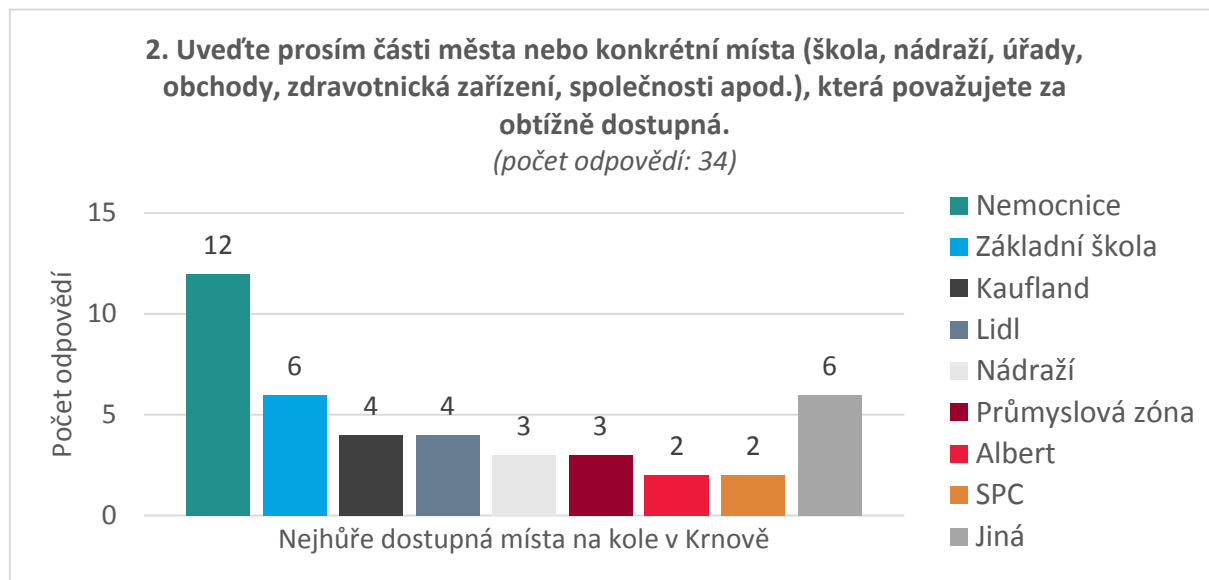


Zdroj: Vlastní šetření a zpracování



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.

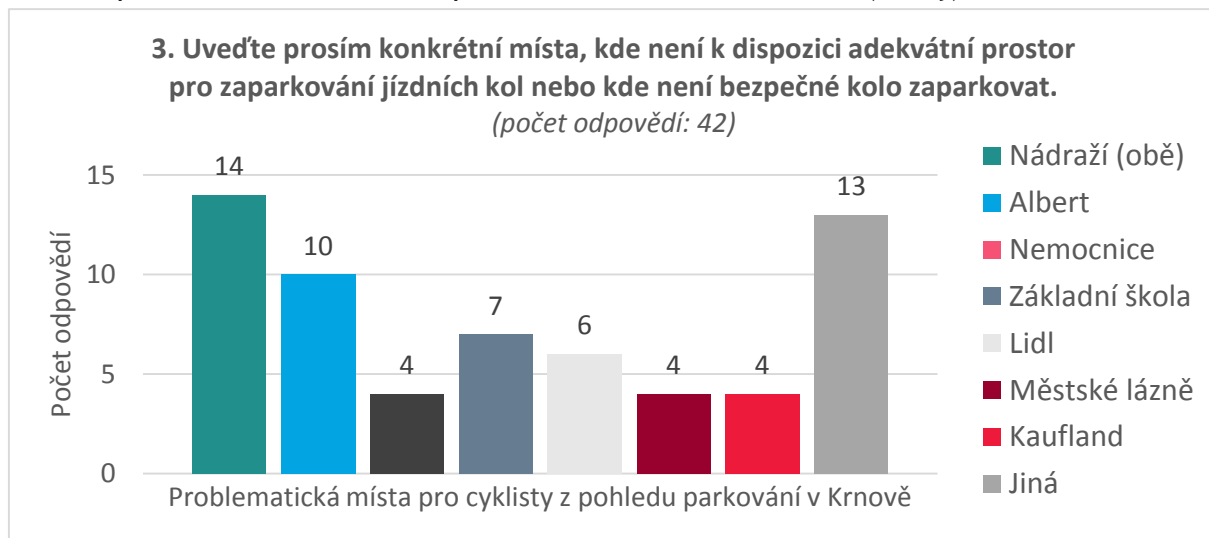
Graf 3 Odpověď na otázku č. 2 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)



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.

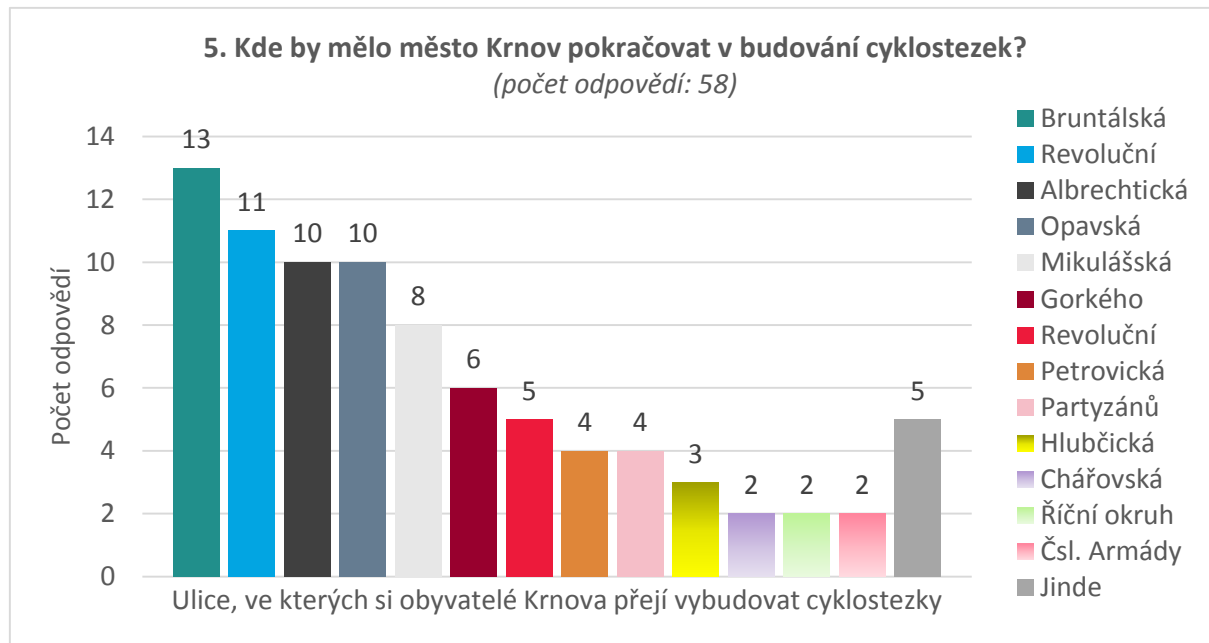
Graf 5 Odpověď na otázku č. 4 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)



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



4. PRIORITY V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

Kapitola Priority v cyklistické dopravě se zabývá analýzou vymezení priorit v oblasti rozvoje cyklistické dopravy tak, jak jsou definovány příslušnými orgány na těchto čtyřech úrovních:

1. Evropská unie (Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC));
2. Česká republika;
3. Moravskoslezský kraj;
4. Město Krnov.

Priority jsou řazeny od nejvyšší úrovně, tedy od priorit definovaných Evropskou radou bezpečnosti dopravy (ETSC) v dokumentu EU Cycling Strategy - Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective mobility System in 2030 vydaného v roce 2017. Dokument byl vypracován mezinárodní expertní skupinou v Bruselu a je základním podkladem pro Pracovní plán Evropské komise v roce 2018.

4.1 Priority Evropské unie

Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC) definuje ve výše zmíněném dokumentu priority v oblasti rozvoje cyklistické dopravy v následujících bodech:

- Přispívat k udržitelnému hospodářskému rozvoji a vytváření pracovních míst. Zde je cílem zdvojnásobit podíl cyklistiky v Evropské unii (8 procent k roku 2014), čímž dojde k vytvoření 400 tisíc pracovních míst a 3,5 miliardového obrátu v sektoru maloobchodního prodeje jízdních kol. V současné době se počet pracovních míst spojených s cyklistickou dopravou odhaduje na 750 tisíc.
- Řídit udržitelnou mobilitu a podporovat účinnější dopravní systém. Cyklistika je s ohledem na využití prostoru jedním z nejefektivnějších způsobů osobní dopravy. Například zaparkovaný automobil vyžaduje 8krát více prostoru, jedoucí automobil zabere na silnici stejně prostoru jako 28 cyklistů. V případě naplnění první priority, tedy zdvojnásobení cyklistické dopravy, lze počítat s ekonomickým přínosem ve výši kolem 5 miliard euro.
- Snížit emise skleníkových plynů souvisejících s dopravou, znečištění ovzduší a hluk. Pokud se opět vezme v úvahu naplnění cíle zdvojnásobení úrovně cyklistické dopravy, dojde ke snížení emise skleníkových plynů o 8 milionů tun oxidu uhličitého ročně. Tento pokles by byl spojen s nepřímými ekonomickými výhodami v regionu v odhadované výši 1,1 miliardy euro.
- Podporovat politiku a činnosti vedoucí ke zdravým a bezpečným druhům dopravy. Zdvojnásobením současné úrovně cyklistiky by zabránilo 30 tis. předčasných úmrtím s nepřímými ekonomickými výhodami ve výši 78 miliard EUR ročně.
- Začlenit cíle v oblasti dopravy, zdraví a životního prostředí do politik územního plánování. Potřeby cyklistů lze uspokojit zajištěním bezproblémové infrastruktury a umožněním propojení, přístupnosti a multimodality při integraci cílů v oblasti dopravy, zdraví a životního prostředí do politik územního plánování.

Z výše uvedeného výčtu priorit je zřejmé, že podpora zvyšování podílu cyklistů na dopravě má značné výhody nejenom v oblasti životního prostředí, ale i v oblasti hospodářské. Priority ETSC jsou definovány v obecné rovině, neposkytují žádný konkrétní návod. Důraz je kladen na problematiku ekonomických přínosů v evropském kontextu.



4.2 Priority České republiky

V návaznosti na politiku Evropské unie a priority definované Evropskou radou bezpečnosti dopravy (ETSC) byla Ministerstvem dopravy vytvořena v roce 2013 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 - 2020 (dále jako „Národní cyklistická strategie“). Specifické cíle (priority) rozvoje cyklistické dopravy v České republice jsou definovány v tomto dokumentu. Hlavním rozdílem je úroveň konkrétnosti mezi celoevropskými a národními rozvojovými prioritami. Národní priority jsou již konkrétnější než celoevropské, které tvoří pouze určité „koncepční zaměření“.

Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury.

Financování výstavby cyklistické infrastruktury spadá do kompetence Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). SFDI začal přispívat na výstavbu cyklostezek v roce 2001 a za posledních 17 let došlo k zásadnímu navýšení poskytovaných příspěvků. Ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“ lze čerpat dotace pouze na výstavbu a údržbu cyklostezek, které lze zdůvodnit zvýšením bezpečnosti cyklistů.

V oblasti Zajištění financování cyklistické a cykloturistické infrastruktury jsou Národní cyklistickou strategií definovány 3 cíle:

- *Cíl 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury;*
- *Cíl 1.2. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů;*
- *Cíl 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo.*

Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy

Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy je nutné řídit tak, aby trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech nebyl omezován rizikem zranění následkem střetu s motorovým vozidlem. Je potřeba dosáhnout solidární a bezproblémové koexistence všech účastníků silničního provozu. V této oblasti jsou Národní strategií definovány 3 cíle:

- *Cíl 2.1 Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat;*
- *Cíl 2.2 Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádeži kol;*
- *Cíl 2.3. Realizace legislativních opatření ve vazbě na bezpečnost a plynulost cyklodopravy.*

Realizace projektu Cyklistické akademie

Odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města. Stát může prostřednictvím Cyklistické akademie přispívat skrze tvorbu metodického zázemí ve vztahu k plánování a projektování cyklistické infrastruktury, nebo zvyšování povědomí o nástrojích podpory cyklistické infrastruktury, či podporu výzkumných projektů. V této oblasti jsou Národní strategií definovány 3 cíle:

- *Cíl 3.1 Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů;*
- *Cíl 3.2 Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu;*
- *Cíl 3.3 Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“.*

Realizace národního projektu Česko jede

Další prioritou České republiky je realizování celonárodního projektu „Česko jede“, který je zaměřen na podporu cykloturistiky a ostatních sportů na území ČR. Cílem projektu je vytvoření marketingové značky pro cykloturistiku a vytvoření komplexní podpory pro bezmotorové dopravní prostředky.



4.2.1 Principy podpory výstavby opatření pro cyklisty

Národní cyklistická strategie definuje tyto principy podpory výstavby opatření pro cyklisty:

1) Intravilán:

- Potřeba řešení cyklistické dopravy v územním plánu a vytvoření generelu, nebo koncepce řešící detaily podpory cyklistické dopravy, kdy cílem není budovat cyklistické stezky, ale pracovat s veřejným prostorem, kde bude mít místo i cyklista - zklidněné zóny, cyklistické pruhy, cyklostezky.
- Cílem je větší zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na krátké vzdálenosti s mottem „Města krátkých vzdáleností“.

2) Extravilán:

- Cílem je vytvoření cyklistické infrastruktury segregované od motorové dopravy v místech s vysokými intenzitami provozu a dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. Jedná se o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do města a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které nabízejí cyklistům jinou variantu, než jet po silnicích I. a II. Třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. Třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační.
- V extravilánu je rovněž výhodné využívat komunikací podél vodních toků, drážních těles po rušených železnicích, pozemkových úprav a lesních cest.

4.2.2 Měření optimalizačních opatření

Tabulka níže ilustruje, jakým způsobem lze v implementační fázi „koncepce rozvoje cyklistické dopravy“ přistoupit k měření míry naplnění jednotlivých optimalizačních opatření cyklistické dopravy a infrastruktury. Níže prezentovaný indikátor je převzat z jednoho strategického cíle „rozšiřování cyklistické infrastruktury v ČR“ v rámci dokumentu Strategický rámec Česká republika 2030.

Tabulka 9 Ilustrace možného způsobu měření míry naplnění opatření v implementační části Koncepce

Název a označení indikátoru	Počet kilometrů nově vybudovaných úseků cyklistické infrastruktury
Stručná definice	Cyklostezka je pozemní komunikace vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu.
Jednotka	Km
Gestor	Ministerstvo dopravy
Časová řada	-
Frekvence výstupu	Ročně
Členění indikátoru	-
Mezinárodní srovnání	-

Zdroj: Strategický rámec Česká republika 2030



4.3 Priority Moravskoslezského kraje

Klíčovým dokumentem na krajské úrovni je Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje vytvořená v roce 2013. Dle této koncepce je nejdůležitější oblastí zájmu pro budoucí rozvoj cyklistické dopravy rozšiřování současné sítě cyklotras a cyklostezek a pohodlí při jejich využívání, především v oblasti bezpečnosti a plynulosti jízdy. Jednotlivé priority rozvoje cyklodopravy v Moravskoslezském kraji jsou rozepsány v níže uvedených bodech a jsou definovány tak, aby korespondovaly s prioritami jak národními, tak evropskými:

- Rozvoj cyklistiky, jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území, zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému. Cílem Moravskoslezského kraje je zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému v kraji.
- Rozvoj cykloturistiky v kraji, vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky, využití cykloturistiky pro obnovu venkova, příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie. Cykloturistika může pro Moravskoslezský kraj znamenat nástroj, který napomůže využití potenciálu, který kraj má především ve svém přírodním a kulturním bohatství.
- Podpora průřezových témat jako je rozvoj cyklistiky na území kraje, aktivní účast kraje na úpravách legislativy atd.

Dále pak Strategie rozvoje chytrého regionu Moravskoslezského kraje 2017-2023 „Chytřejší kraj“ definuje Strategický cíl 1.2 - Udržitelná doprava, který směřuje ke zvýšení využívání hromadné dopravy a udržitelných forem dopravy (pěší, cyklo). Jako možné opatření definuje vytvoření podmínek pro služby snižující množství a využívání individuální automobilové dopravy prostřednictvím sdílených služeb, respektive sdílení (osobních aut nebo) kol více osobami. Příkladem řešení může být i zajištění flotily elektrokol, které budou k dispozici na určitém stanovišti s možností objednání online za paušální sazby nebo speciálně upravené tarify.



4.4 Priority města Krnov

V rámci aktualizace Strategického plánu města Krnova 2016-2023 se cyklistickou dopravou zabývá Prioritní oblast 2: Doprava, Infrastruktura a Životní prostředí. Účelem opatření v této prioritní oblasti by mělo být nabídnutí komplexní sítě cyklistických stezek a bezpečných tras, které vhodně propojí zdroje a cíle dopravy ve městě a okolí, zejména s ohledem na pravidelnou dojížděku z bydliště do škol a zaměstnání. Město Krnov definuje v rámci daného dokumentu své priority následovně:

- Rekonstrukce stávajících cyklostezek a cyklotras, a především budování nových za účelem vzniku komplexní, vzájemně propojené sítě. Tato opatření budou realizována v návaznosti na stávající systém veřejné dopravy s cílem zajistit optimální propojení a návaznost.
- Ve vhodných lokalitách bude v rámci podporovaných projektů prováděna výsadba doprovodné plošné liniové zeleně.
- Posílení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména cyklistů.
- Při nové výstavbě či modernizace silniční sítě v zájmovém území bude respektován rozvoj cyklistické dopravy.

V Akčním plánu města Krnova na období 2018 - 2019 nejsou zaneseny žádné konkrétní aktivity v oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury, avšak ve Střednědobém výhledu akcí s předpokladem čerpání dotací v letech 2020 - 2021 je v zásobníku projektů bez další specifikace uvedena alespoň aktivita „Cyklostezky (soubor typových projektů)“.



B. NÁVRHOVÁ ČÁST

5. NÁVRH OPATŘENÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V KRNOVĚ

Návrhová část Koncepce definuje opatření, která by město Krnov mělo realizovat s cílem zvýšit plynulost, komfort a bezpečnost pohybu cyklistů po městě. Ta jsou dle způsobu vedení cyklistů na komunikaci členěna na opatření: 1) v hlavním dopravním prostoru, 2) v přidruženém prostoru, 3) ostatní opatření pro rozvoj cyklistické dopravy a infrastruktury. Tato klasifikace se pak dále člení na jednotlivé typy opatření v následující struktuře a rozsahu:

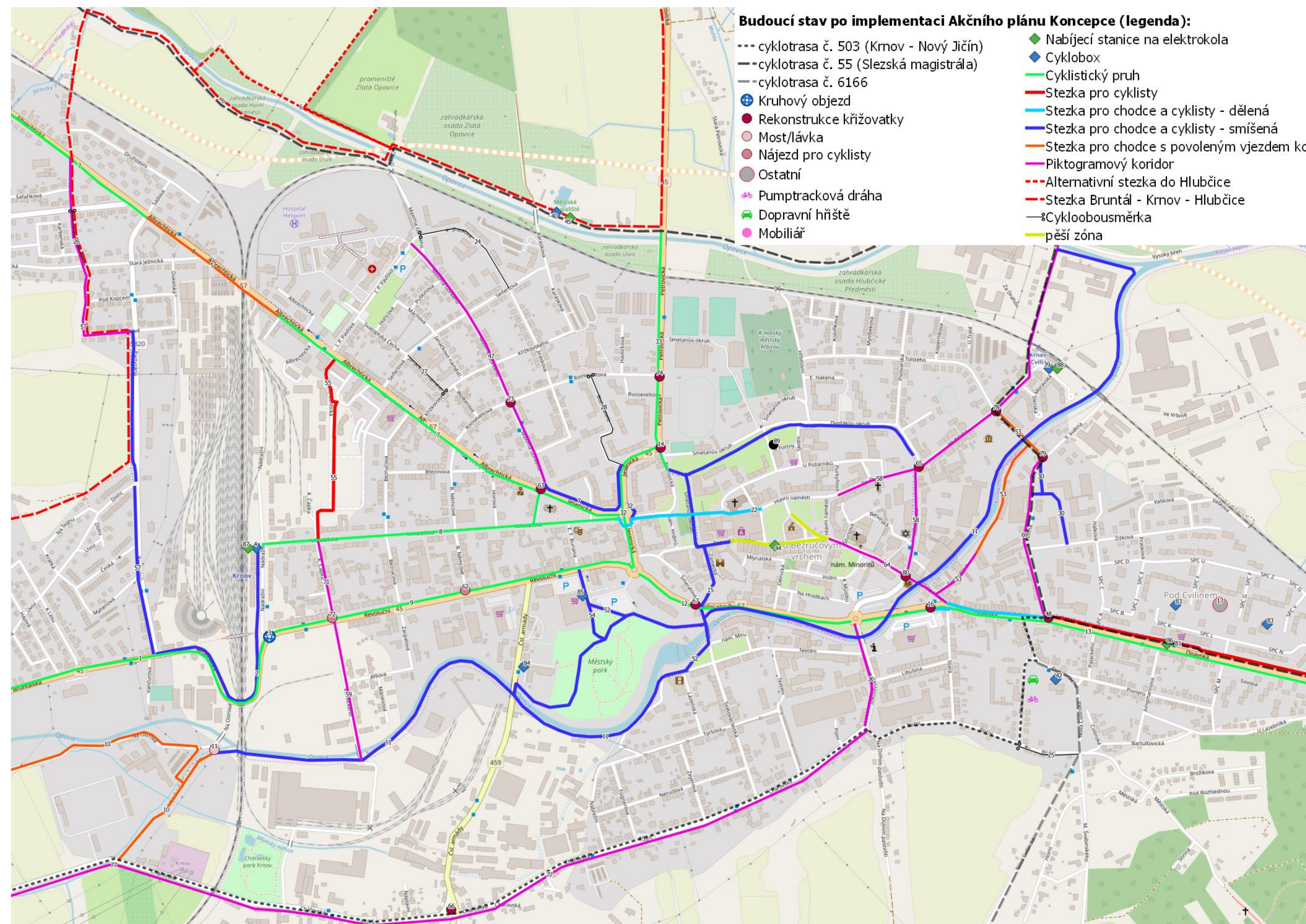
- 1) Opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru:
 - 1.1) Vyhrazené pruhy pro cyklisty (7 opatření);
 - 1.2) Ochranné pruhy pro cyklisty (1 opatření);
 - 1.3) Piktogramové koridory pro cyklisty (14 opatření);
 - 1.4) Cykloobousměrky (5 opatření).
- 2) Opatření pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru:
 - 1.5) Stezka pro cyklisty (3 opatření);
 - 1.6) Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (1 opatření);
 - 1.7) Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (12 opatření);
 - 1.8) Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol (5 opatření).
- 3) Ostatní opatření pro rozvoj cyklistické dopravy a infrastruktury:
 - 1.9) Řešení křižovatek (10 opatření);
 - 1.10) Vytvoření nájezdu (2 opatření);
 - 1.11) Řešení nebezpečných míst (6 opatření);
 - 1.12) Mosty / lávky přes řeku (2 opatření);
 - 1.13) Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst (5 opatření);
 - 1.14) Rozšíření mobiliáře (15 opatření);
 - 1.15) Aktivní politika města (2 opatření).

K jednotlivým opatřením je uveden jejich výstižný popis, ukotvení lokality v mapě, fotodokumentace zachycující současný stav, prioritizace opatření (nízká / střední / vysoká), přibližná délka úseku (pokud lze stanovit) a hrubý odhad nákladů (pokud lze stanovit), který nezohledňuje možnou související potřebu výkupu pozemků. V případě opatření klasifikovaných jako vybudování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty je pak uvažována pouze minimalistická verze, která by spočívala čistě v rozšíření vozovky, bez zajištění rekonstrukce a úprav vozovky stávající, čímž jsou separovány náklady spojené čistě s podporou rozvoje infrastruktury pro cyklisty.

Implementací všech opatření definovaných v této Koncepti by cyklistická infrastruktura ve městě měla odpovídat podobě prezentované v Mapě 5 na následující straně. Legendu této mapy lze využít také pro orientaci v mapách přiložených k jednotlivým opatřením, ve kterých jsou daná opatření vyznačena žlutě a okolní opatření jsou značena shodně s Mapou 5.



Mapa 5 Vize optimálního budoucího stavu cyklistické infrastruktury ve městě Krnov



Zdroj: Vlastní zpracování v softwaru QGIS na základě proběhlých jednání a uskutečnění čtyřdenního terénního šetření



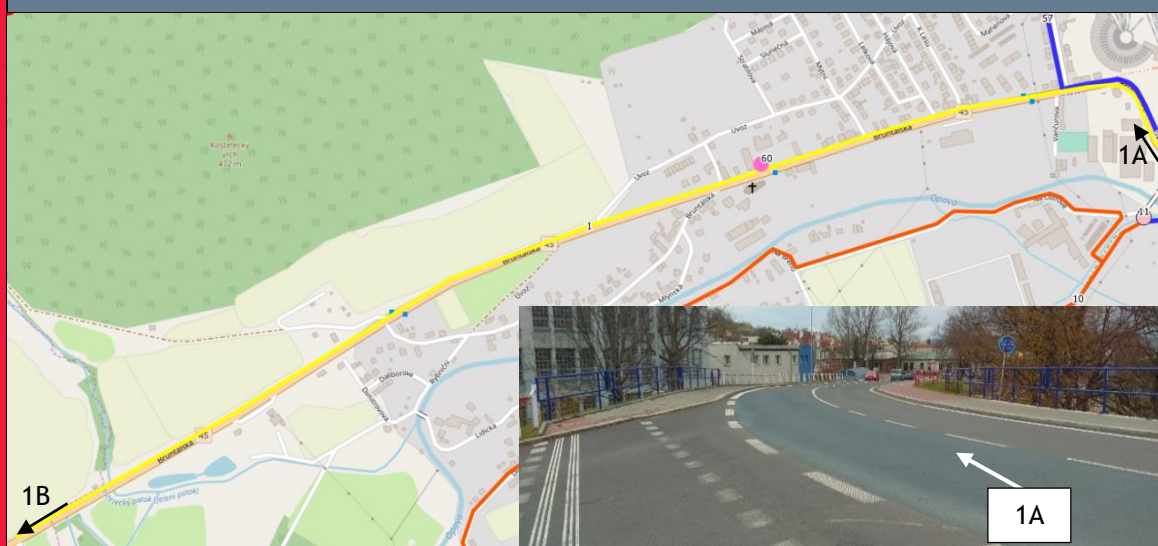
5.1 Opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

5.1.1 Vyhrazené pruhy pro cyklisty

Implementace nejbezpečnějšího typu opatření v hlavním dopravním prostoru, tj. vyhrazených pruhů pro cyklisty, bylo navrženo celkem v 7 ulicích města, z nichž všechny představují silnice první třídy. Jmenovitě se jedná o ulice Brantická, Albrechtická, Revoluční, Říční okruh, Opavská, Jesenická a Petrovická. Priorita vybudování samostatných cyklopruhů na těchto hlavních dopravních tazích je vysoká, přičemž na základě proběhlých jednání a uskutečněném dotazníkovém šetření je možné vyzdvihnout především ulice Albrechtická a Opavská. Nicméně většina těchto ulic, vyjma ulice Petrovická, nepřejde do vlastnictví města dříve, než bude dokončený západní obchvat města, ke kterému dosud není zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a dokončení jeho výstavby tak lze očekávat nejdříve kolem roku 2030. Současný stav, kdy jsou všechny dotčené komunikace ve vlastnictví Ředitelství silnic a dálnic České republiky, výrazně komplikuje vybudování těchto vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty a tato Koncepce předpokládá jejich implementaci (vyjma ulice Petrovická) až v dlouhodobém časovém horizontu.

Opatření č. 1: Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Bruntálská

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



Popis: Ulice Bruntálská je jednou z pěti ulic, kde by obyvatelé města nejvíce uvítali samostatné jízdní pruhy pro cyklisty. Řešený úsek je na silnici I/45, která patří ŘSD a je na něm připravována rekonstrukce na rok 2020 s tím, že nebudou vytvořena opatření pro cyklisty. Z výše popsaných důvodů bude opatření spočívající ve vybudování vyhrazených pruhů pro cyklisty v ulici Bruntálská realizováno až v dlouhodobém časovém horizontu, kdy se očekává (po vybudování západního obchvatu) přechod vlastnictví této komunikace do majetku města Krnova. Toto opatření zlepší dostupnost obcí jihozápadně od Krnova, zejména Brantice.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

2 270 metrů

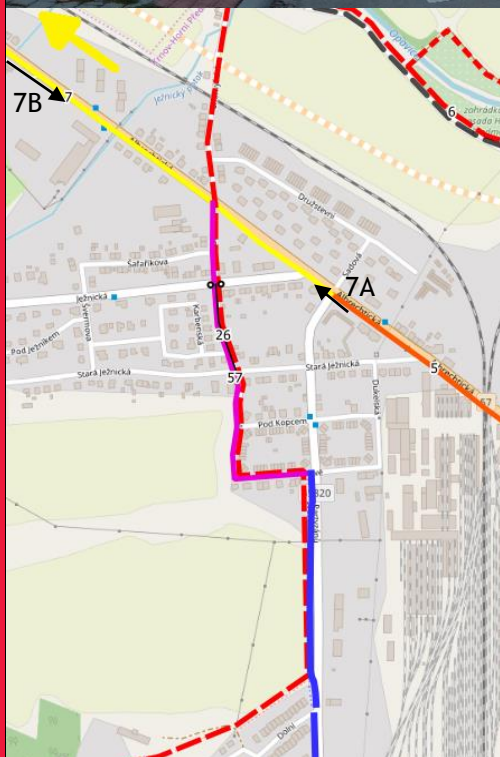
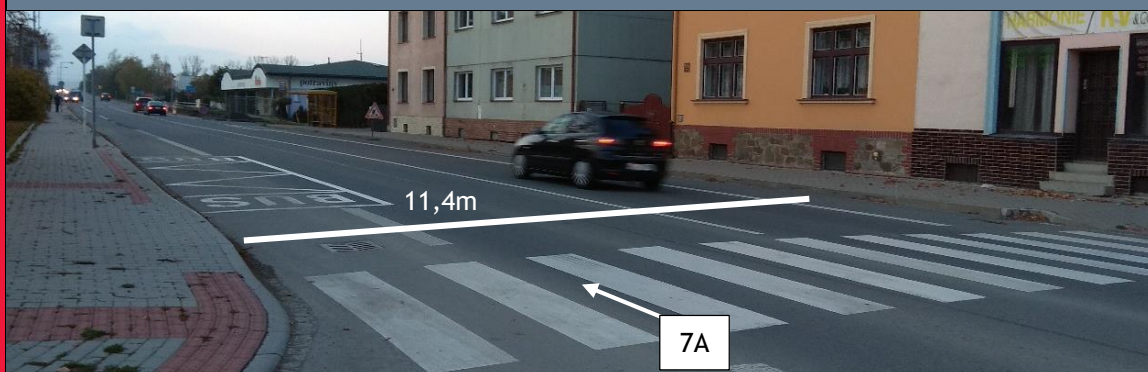
Odhad nákladů²:

nelze určit (>13 mil. Kč)



Opatření č. 7(1): Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Albrechtická

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



Popis: Ulice Albrechtická je podle obyvatel nejvíce nepřehlednou a nebezpečnou ulicí ve městě. Z tohoto důvodu je v ulici navrženo dlouhodobé řešení ve formě zřízení vyhrazených cyklistických pruhů po celé její délce. Klíčový je zejména zhruba 1 520 metrů dlouhý úsek od kruhového objezdu s ulicí Jesenická až ke křižovatce s ulicemi Chomýžská a Kollárova. Nicméně v úseku ulice Albrechtická v podjezdu pod železniční tratí lze uvažovat o tom, že bude tento úsek, z důvodu přílišné složitosti rozšíření podjezdu, řešen navrženým opatřením ID 5 spočívajícím ve vybudování stezek pro chodce s povoleným vjezdem kol. Dále bude vhodné zvážit zvýšení hustoty přechodů pro chodce a vyznačení alespoň 1 přejezdu pro cyklisty (například u ulice Bezručova, nebo u ulice I. P. Pavlova).

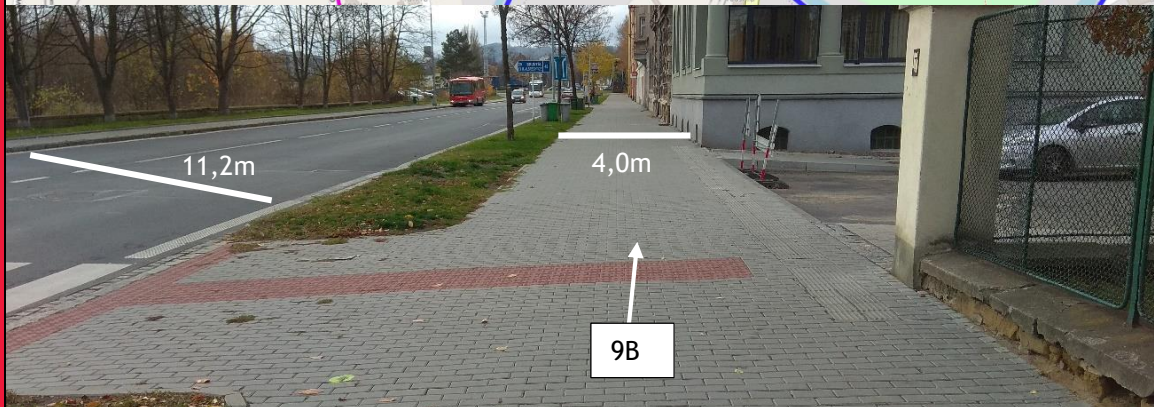
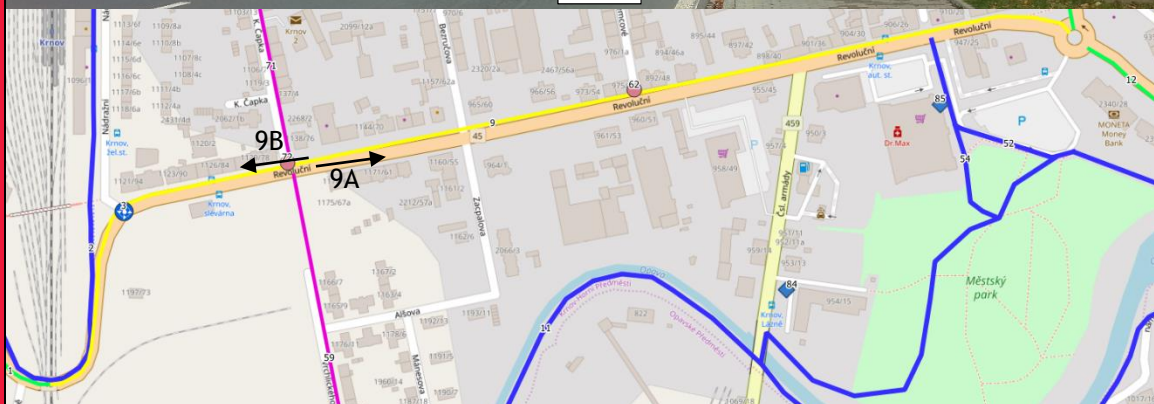
Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů ² :
vysoká	12 730 metrů	nelze určit (>60 mil. Kč)

² Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.



Opatření č. 9: Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Revoluční

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



Popis: Ulice Revoluční je jednou z pěti ulic, kde by obyvatelé města nejvíce uvítali samostatné jízdní pruhy pro cyklisty. Řešený úsek je na silnici I/45, která patří ŘSD a je na něm připravována rekonstrukce na rok 2020 s tím, že nebudou vytvořena opatření pro cyklisty. Město má od listopadu 2019 svolení zde plánovat opatření, na rozdíl od většiny ostatních ulic, kde jsou cyklistické pruhy poptávány obyvateli města.

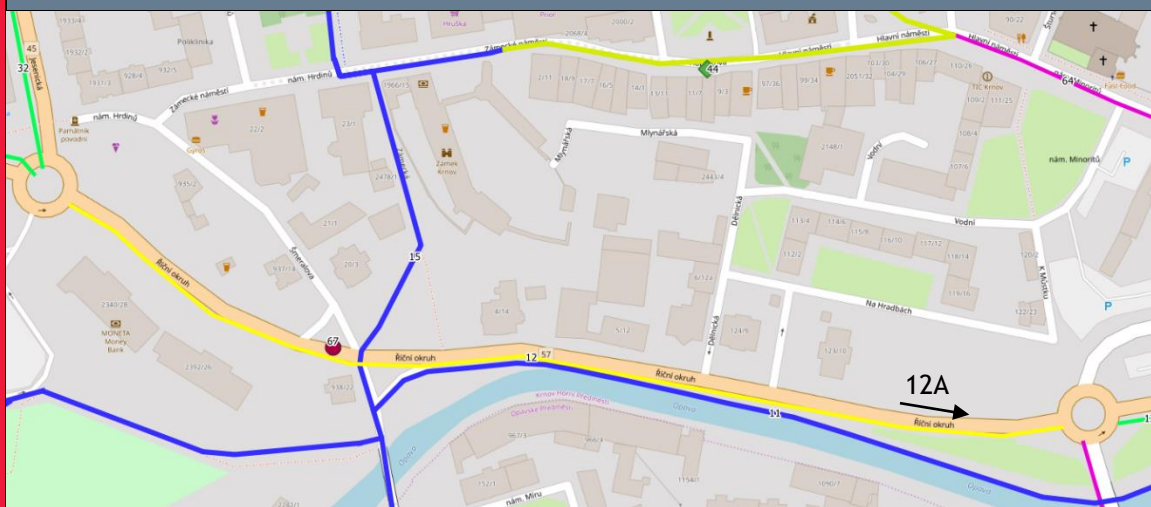
Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů ³ :
vysoká	1 030 metrů	nelze určit (>5 mil. Kč)

³ Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.



Opatření č. 12: Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Říční okruh

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



ID
12



Popis: Ulice Říční okruh je jedna z osmi ulic, kde by bylo vhodné vybudovat samostatný jízdní pruh pro cyklisty. Řešený úsek je na silnici I/45, která patří ŘSD a je na něm připravována rekonstrukce na rok 2020 s tím, že nebudou vytvořena opatření pro cyklisty. Tento úsek je obzvláště problematický z pohledu nedostatečné šířky komunikace a velké hustoty provozu.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

580 metrů

Odhad nákladů⁴:

nelze určit (>3 mil. Kč)

⁴ Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.



Opatření č. 13: Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Opavská

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



Popis: Ulice Opavská je jedna z pěti ulic, kde by obyvatelé města nejvíce uvítali samostatné jízdní pruhy pro cyklisty. Z pohledu vedení města je to nejvíce prioritní ulice pro implementaci tohoto typu opatření. Opatření je provázáno s opatřeními ID 16, 17, 19, 48 a 81.

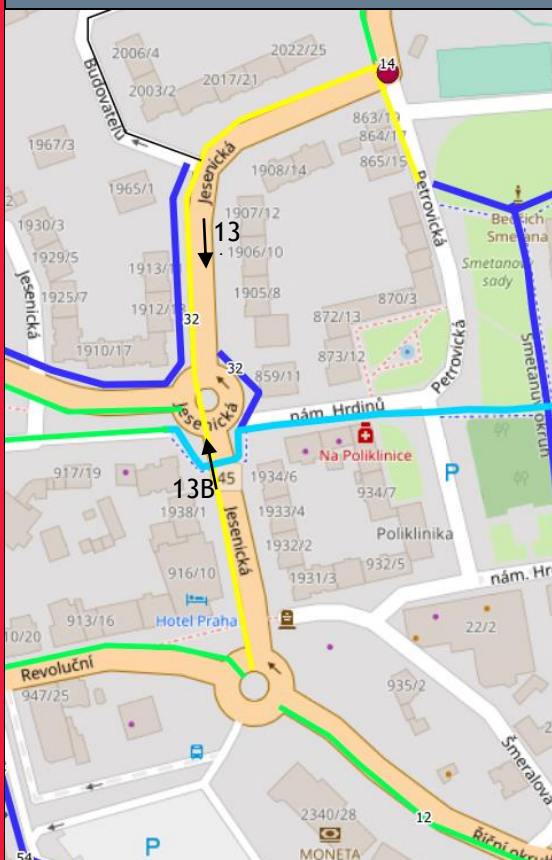
Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů ⁵ :
vysoká	4 680 metrů	nelze určit (>25 mil. Kč)

⁵ Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.



Opatření č. 32(1): Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Jesenická

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



Popis: Ulice Jesenická je jedna z páteřních ulic města, kde je vhodné v dlouhodobém časovém horizontu vybudovat samostatné jízdní pruhy pro cyklisty.

ID
32
(1)



Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů ⁶ :
vysoká	580 metrů	nelze určit (>3 mil. Kč)

⁶ Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.



Opatření č. 33: Vybudování vyhrazených cyklistických pruhů v ulici Petrovická

Typ opatření: Vyhrazené pruhy pro cyklisty



ID
33

Popis: Cílem opatření je vybudování infrastruktury pro cyklisty od atletického stadionu ulicí Petrovická až za řeku Opavici, kde by cyklisté mohli pokračovat v jízdě (u minigolfu a koupaliště) po značené regionální cyklotrase č. 55 Jeseník - Hlučín (tzv. Slezská magistrála). V tomto úseku jsou navrženy vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, avšak lze zvažovat i vybudování stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem. Nicméně v okolí atletického stadionu by stezka pravděpodobně zasahovala do obslužného prostoru, což bude potřeba vzít v potaz. Zároveň je potřeba zohlednit to, jak danou lokalitu ovlivní připravovaný obchvat, který povede kousek severně. Výstavba cyklistických pruhů, či cyklostezky v ulici Petrovická tak bude řešena v rámci samostatného technického projektu.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

560 metrů

Odhad nákladů⁷:

nelze určit (>3 mil. Kč)

⁷ Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.

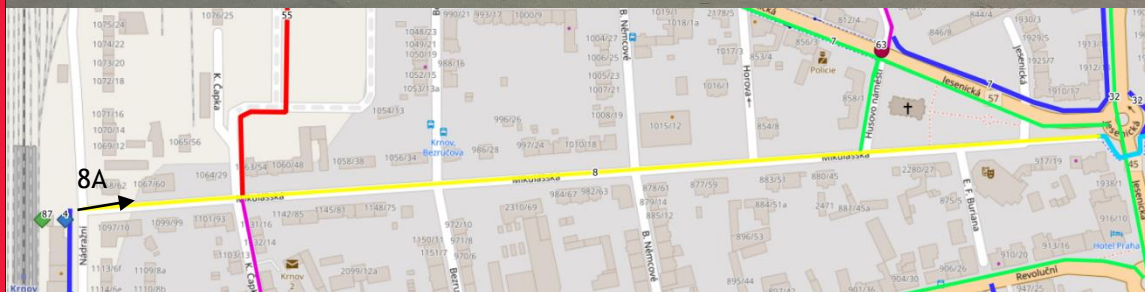
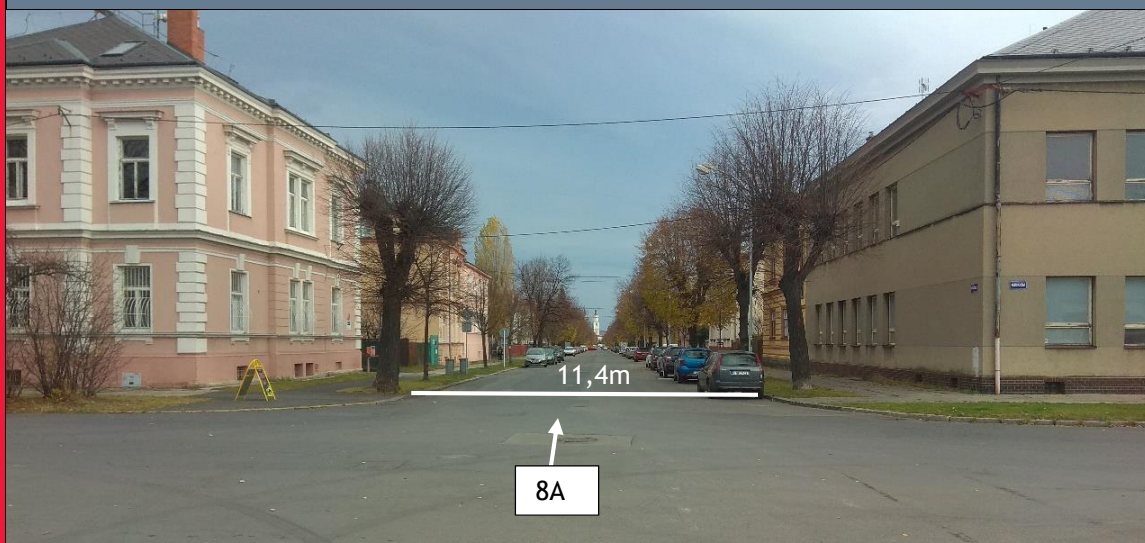


5.1.2 Ochranné pruhy pro cyklisty

Opatření vybudování ochranných pruhů v ulici bylo navrženo pouze v ulici Mikulášská, kde vzhledem k relativně malému výskytu tranzitních vozidel není nutné (na rozdíl od ulic Albrechtická, Bruntálská, Jesenická, Petrovická, Revoluční a Říční okruh) budovat vyhrazené pruhy pro cyklisty. Možnost vybudování ochranných pruhů pro cyklisty je vhodné dále ověřit v ulici Soukenická (viz ID 58(2) v podkapitole Piktogramové koridory), avšak další lokality, kde by bylo dostatečně rozšířit šířku vozovky pro zanesení samostatného jízdního pruh, nebyly v rámci terénního šetření identifikovány.

Opatření č. 8(1): Vybudování ochranných cyklistických pruhů v ulici Mikulášská

Typ opatření: Ochranné pruhy pro cyklisty



Popis: V ulici je prostor pro rekonstrukci, v rámci které by mohly být vybudovány vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Nicméně vzhledem k relativně malému vytížení ulice tranzitní dopravou je jako dostatečné dlouhodobé řešení navrženo ochranný jízdní pruh pro cyklisty, do kterého nesmí vjíždět osobní automobily. Ve střednědobém horizontu bude ulice řešena piktogramový koridory, které zde budou zaneseny v rámci již připravované rekonstrukce.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

930 metrů

Odhad nákladů⁸:

nelze určit (>3 mil. Kč)

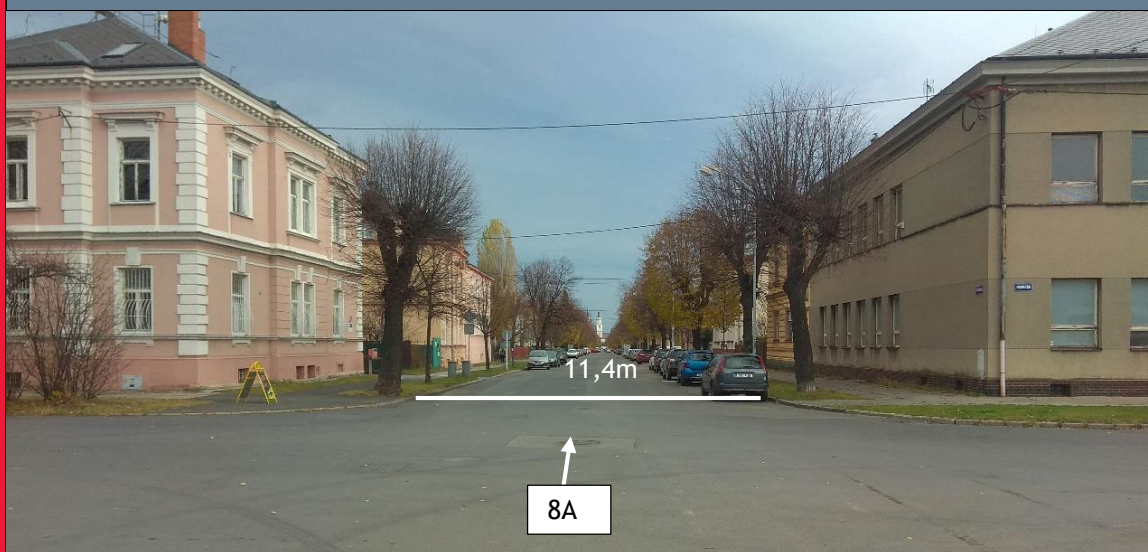
⁸ Odhad nákladů představuje minimalistickou variantu, kdy by došlo pouze k rozšíření stávající vozovky, bez její rekonstrukce.

5.1.3 Piktogramové koridory pro cyklisty

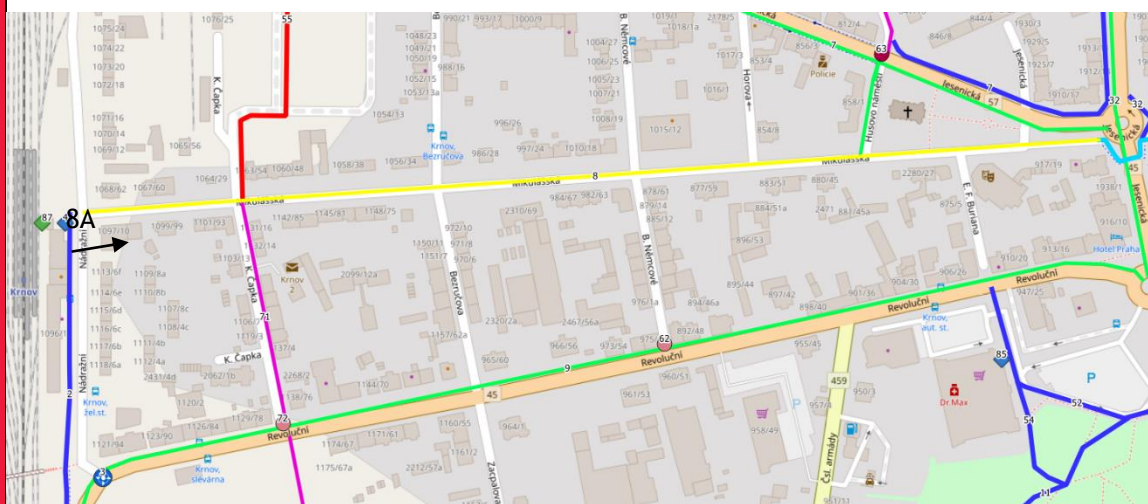
Tato podkapitola identifikuje lokality, kde by město mělo nechat na vozovce vyznačit piktogramové koridory, jejichž účelem je upozornit řidiče motorových vozidel na zvýšený výskyt cyklistů na komunikaci, čímž by mělo dojít ke zvýšení bezpečnosti průjezdu cyklistů. Nicméně tento typ opatření má významně nižší pozitivní dopad na bezpečnost než vyhrazené, či ochranné pruhy pro cyklisty, a byl tak navržen pouze v místech, kde šířkové parametry veřejného prostoru neumožňují, bez výrazného omezení chodců či provozu motorových vozidel, implementovat samostatný jízdní pruh v hlavním dopravním prostoru nebo opatření pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru.

Opatření č. 8(2): Zanesení piktogramových koridorů v ulici Mikulášská

Typ opatření: Piktogramové koridory



Popis: V období let 2021/2022 proběhne rekonstrukce z dotačních prostředků. S cyklistickými opatřeními se zde již nepočítalo, ale na poslední chvíli se podařilo zanést alespoň piktogramové koridory.



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

930 metrů

Odhad nákladů:

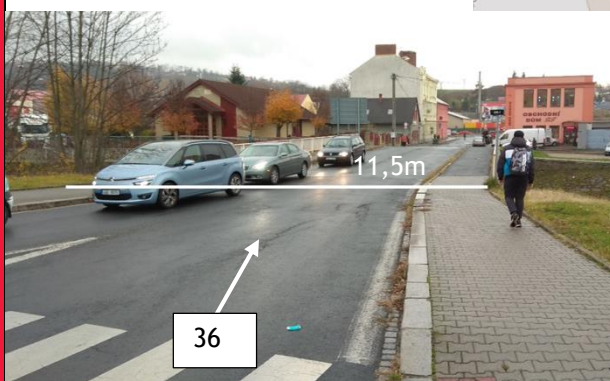
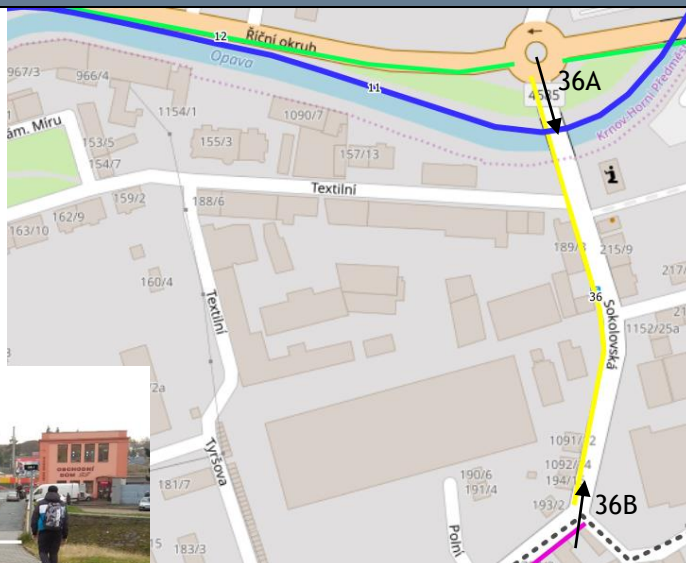
240 tis. Kč



Opatření č. 36: Zanesení piktoogramových koridorů v ulici Sokolovská

Typ opatření: Piktoogramové koridory

Popis: Původním záměrem tohoto opatření bylo zlepšit napojení sítě cyklostezek na jednoho z největších zaměstnavatelů, tj. PEGA - VEL, a.s. (Textilní 188/6). Nicméně z terénního šetření vyplynulo, že v ulici Textilní není opatření potřeba, vzhledem k malé vytíženosti komunikace. Piktoogramové koridory jsou tak navrženy pouze v ulici Sokolovská, kdy bude zajištěna návaznost na opatření ID 77 v ulici Chářovská.



ID
36

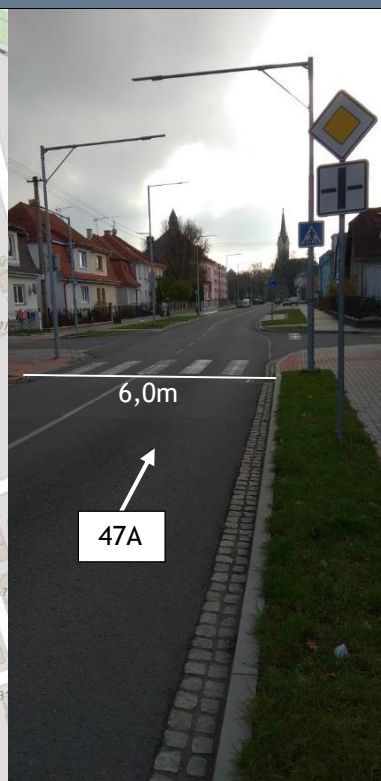


Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů:
nízká	460 metrů	130 tis. Kč



Opatření č. 47: Zanesení piktogramových koridorů v ul. Maxima Gorkého

Typ opatření: Piktogramové koridory



Popis: Cílem opatření je zvýšit bezpečnost průjezdu pro cyklisty v ulici Maxima Gorkého, která je frekventovaně využívána po cestě do nemocnice. Vozovka je zde velmi úzká a neumožňuje bezpečné předjíždění cyklistů osobními automobily. Přesto cyklisté téměř nejezdí po paralelní a výrazně bezpečnější ulici Jiráskova, jelikož by si o pár desítek metrů zajeli.

Poznámka: Vedení města konzultovalo možnost dodatečných úprav v ulici Maxima Gorkého s externím expertem a situace byla vyhodnocena tak, že nelze rozšířit stávající vozovku tak, aby nemusela být celá znovu vyfrézována. Z tohoto důvodu nebude ulice Maxima Gorkého nijak výrazněji rekonstruována v horizontu příštích 8 let. Šířka vozovky zde je 6,0 metru a chodníky měří zhruba 1,8 metru.

Komentář: Toto opatření je vědomě zaneseno duplicitně na dvou místech, zaprvé zde v podkapitole Piktogramové koridory a zadruhé v podkapitole Řešení nebezpečných míst, a to z důvodu toho, aby se čtenatel dozvěděl v podkapitole Řešení nebezpečných míst o této relativně špatně vnímané komunikaci.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

730 metrů

Odhad nákladů:

200 tis. Kč



Opatření č. 51: Zanesení piktogramových koridorů v ulici Hlubčická

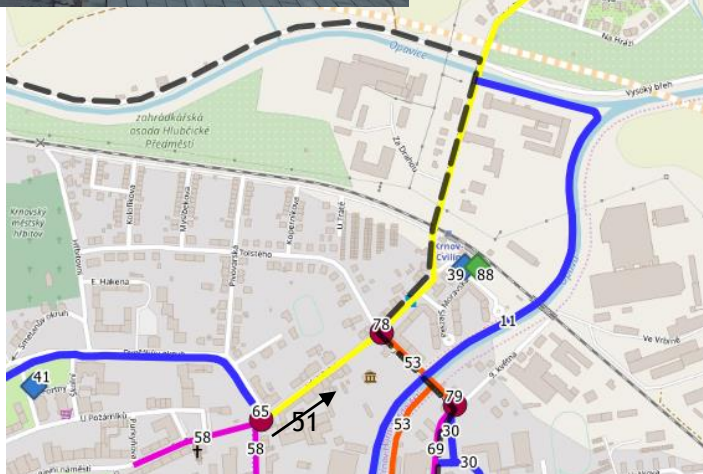
Typ opatření: Piktogramové koridory



ID
51

Popis:

Vyznačení piktogramových koridorů v obou směrech v ulici Hlubčická od Domu s pečovatelskou službou až na hranici s Polskem, čímž se posílí přeshraniční napojení města Krnova.



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

1 890 metrů

Odhad nákladů:

320 tis. Kč



Opatření č. 53(1): Zanesení piktogramových koridorů v ulici Zapletalova

Typ opatření: Piktogramové koridory



ID
53
(1)

Popis: Vyznačení piktogramových koridorů v ulici Zapletalova, čímž bude navázáno na opatření 53a. Bez realizace tohoto souvisejícího opatření nemají piktogramy v ulici Zapletalova žádný smysl.



Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

150 metrů

Odhad nákladů:

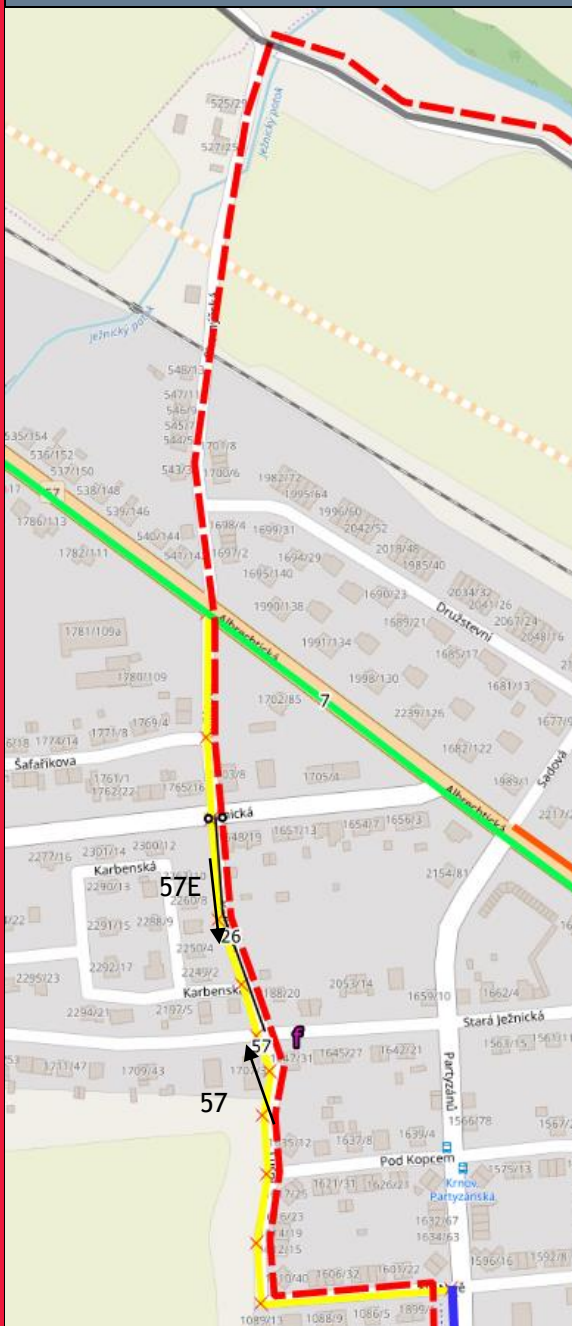
50 tis. Kč



Opatření č. 57(2): Zajištění napojení ulice Partyzánů na cyklotrasu č. 55 (zanesení piktogramových koridorů v ulicích Na Nivě a Luční a části ulic Karbenská a Kollárova)

Typ opatření: Piktogramové koridory

ID
57
(2)



57D



57E

Popis: Zanesení piktogramových koridorů v ulicích Na Nivě, Luční, Karbenská a Kollárova, s cílem propojit existující Partyzánů od severního konce současné stezky až k ulici Albrechtická.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

600 metrů

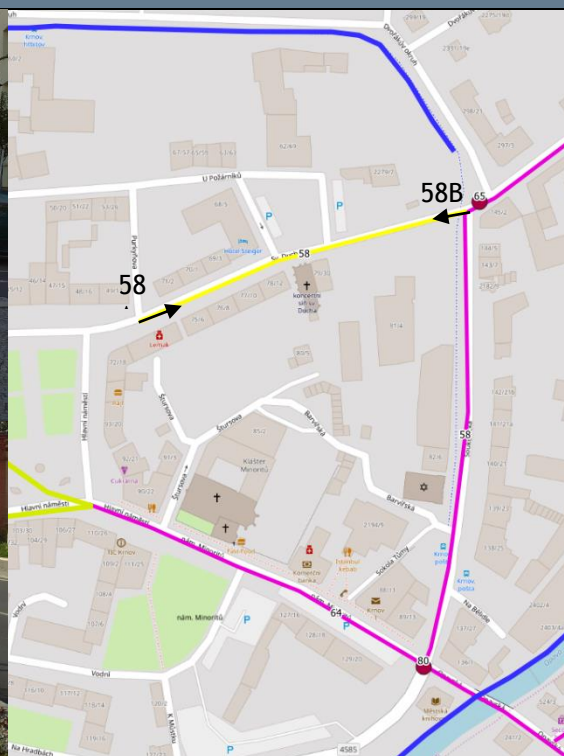
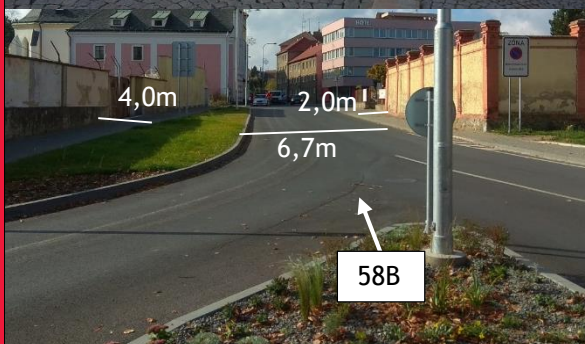
Odhad nákladů:

170 tis. Kč



Opatření č. 58(1): Zanesení piktoogramových koridorů v ulici Sv. Ducha

Typ opatření: Piktoogramové koridory



Popis: Cílem je zvýšit spojitost cyklistických opatření v centru města, avšak současná situace je pro cyklisty relativně bezpečná.

Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

220 metrů

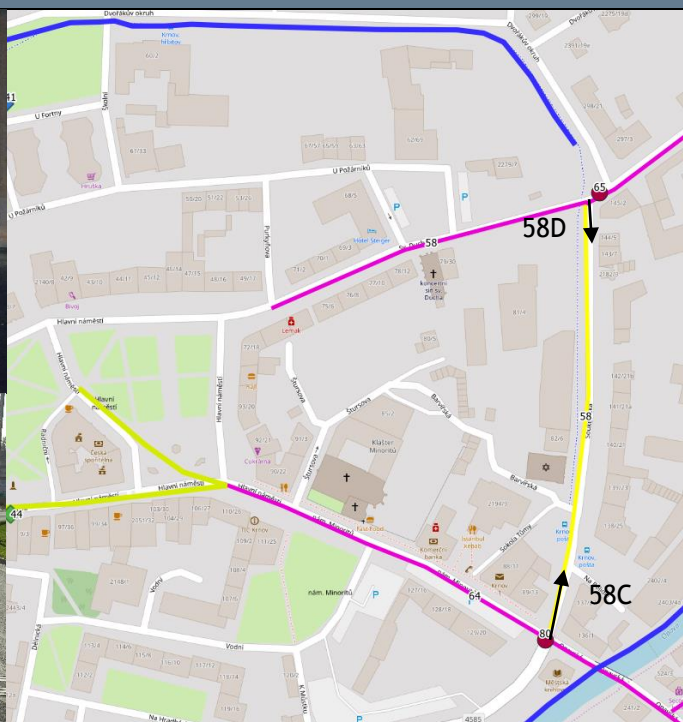
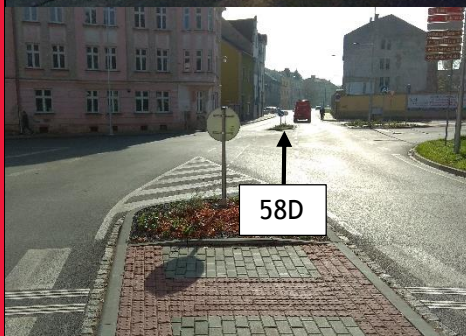
Odhad nákladů:

65 tis. Kč



Opatření č. 58(2): Zanesení piktogramových koridorů v ulici Soukenická

Typ opatření: Piktogramové koridory



ID
58
(2)

Popis: Cílem opatření je zvýšit bezpečnost průjezdu cyklistů ulicí Soukenická od Městské knihovny směrem k vlakové zastávce Krnov-Cvilín. Bylo by vhodné před implementací tohoto opatření ještě ověřit možnost vyznačení ochranných pruhů pro cyklisty, které by vzhledem k vyšší vytíženosti silnice byly vhodnějším řešením, ale šířka vozovky je zde nejspíše velmi těsně nedostatečná a vyžadovala by tak nákladnou a relativně nehospodárnou rekonstrukci.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

280 metrů

Odhad nákladů:

80 tis. Kč



Opatření č. 59: Zanesení piktogramových koridorů v ulici Vrchlického, včetně mostu přes řeku Opavu

Typ opatření: Piktogramové koridory

Popis: Vyznačení piktogramových koridorů v ulici Vrchlického, a to i na mostu přes řeku Opavu, kdy cílem opatření je vytvořit napojení západní části města na plánovanou „nábrežní cyklostezku“ (ID 11).



Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

360 metrů

Odhad nákladů:

100 tis. Kč



Opatření č. 64: Zanesení piktogramových koridorů v ulici nám. Minoritů a v ul. Opavská u lávky přes Opavu

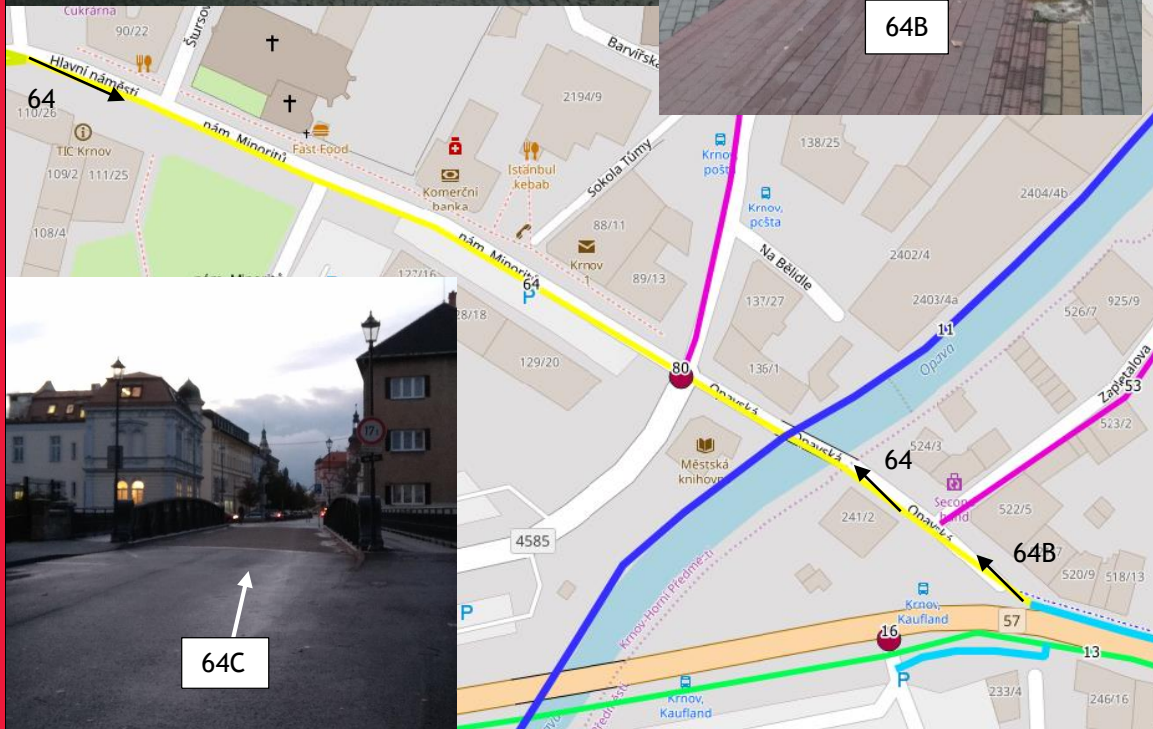
Typ opatření: Piktogramové koridory



64A



64B



64C

Popis: Cílem opatření je především zvýšit bezpečnost cyklistů na lávce přes řeku Opavu. Dále pak z důvodu plánované výstavby parkovací věže v parku na nám. Minoritů není v ulici nám. Minoritů navržena stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, jelikož by opatření nebylo pro cyklisty bezpečné, protože vzroste počet aut vyjíždějících z vedlejších ulic.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

350 metrů

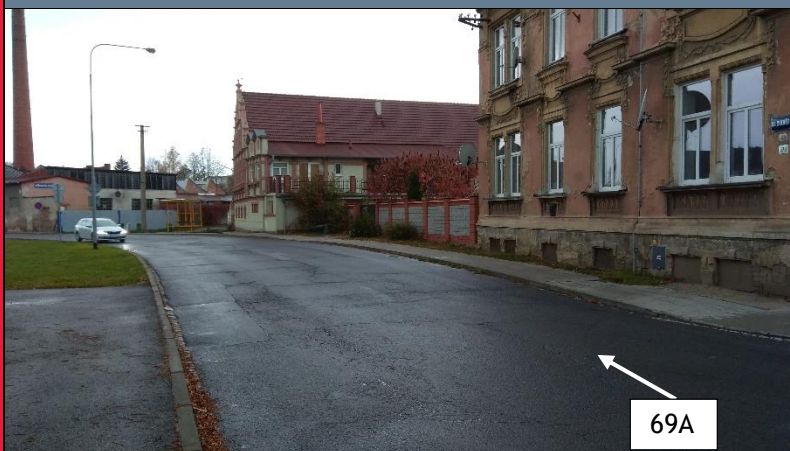
Odhad nákladů:

100 tis. Kč



Opatření č. 69: Zanesení piktogramových koridorů v ulici 9. května

Typ opatření: Piktogramové koridory



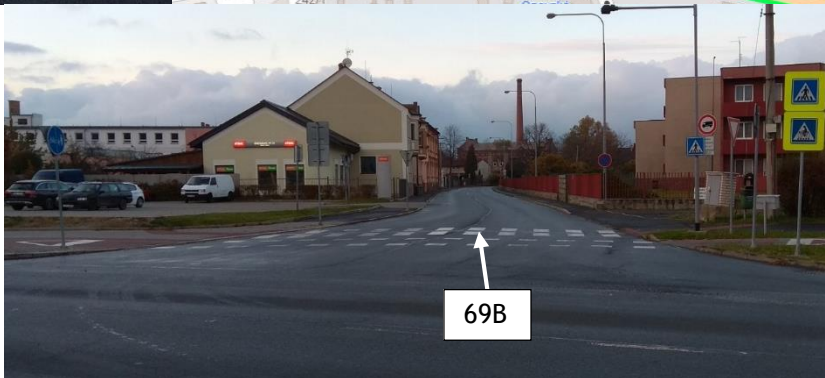
69A



69C



Popis: Cílem opatření je zvýšit bezpečnost a komfort cyklotrasy č. 55 v úsecích vedoucích po nejvíce frekventovaných komunikacích města Krnova.



69B

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

420 metrů

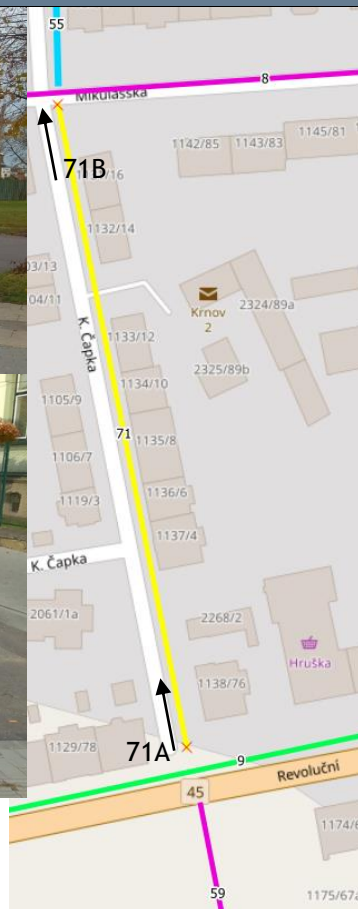
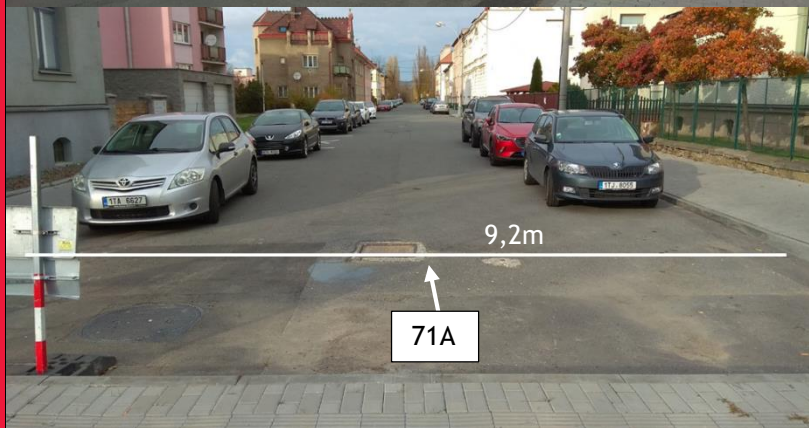
Odhad nákladů:

120 tis. Kč



Opatření č. 71: Zanesení piktogramových koridorů a vytvoření nájezdu pro cyklisty v ulici Karla Čapka

Typ opatření: Piktogramové koridory



Popis: Zanesení piktogramových koridorů v ulici K. Čapka, kdy cílem je propojit ulice Revoluční a Mikulášská.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

200 metrů

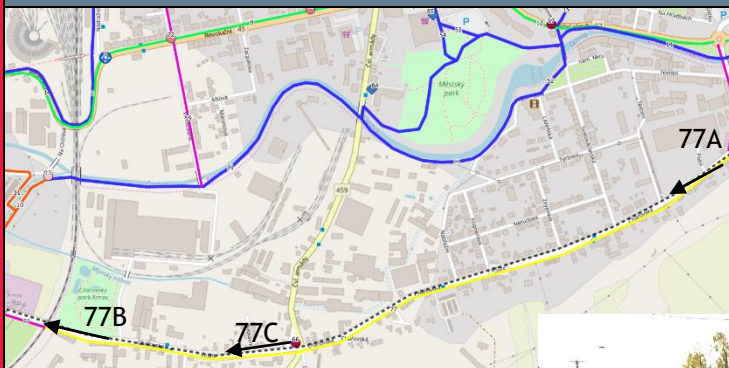
Odhad nákladů:

65 tis. Kč



Opatření č. 77(1): Zanesení piktogramových koridorů v ulici Chářovská

Typ opatření: Piktogramové koridory



Popis: Ulice Chářovská by měla mít opatření pro cyklisty, vzhledem k tomu, že po ní vede cyklotrasa č. 503. Kvůli nedostatečné šířce je preferovaným řešením piktogramový koridor.

ID
77
(1)



Poznámka: Se zanesením piktogramového koridoru se v ulici Chářovská počítá v rámci plánované rekonstrukce (rok 2021).

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

1 840 metrů

Odhad nákladů:

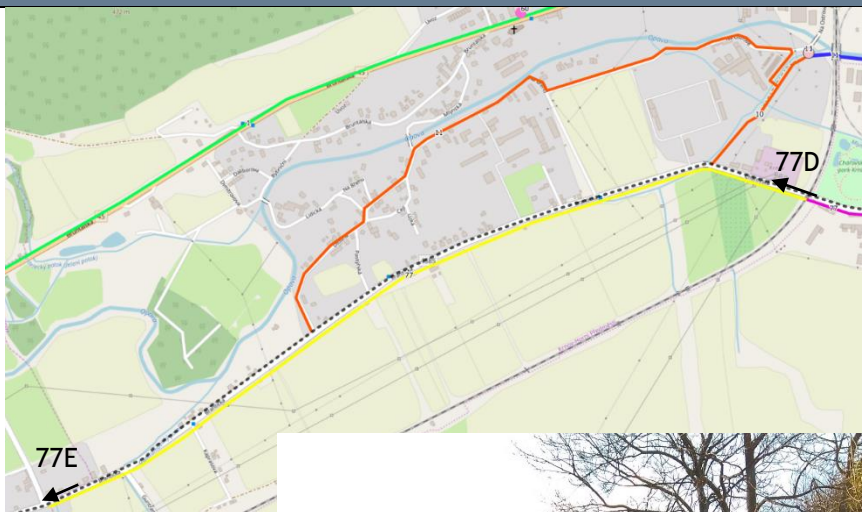
310 tis. Kč



Opatření č. 77(2): Zanesení piktogramových koridorů v ulici Brantická

Typ opatření: Piktogramové koridory

Popis: Cílem opatření je navázat v ulici Brantická na piktogramové koridory navrhované v opatření č. 77(2) v ulici Chářovská. Specifikem tohoto úseku je, že vede přes řeku Opavu, což limituje možnosti rozšiřování stávající komunikace pro účely případného vytvoření ochranných pruhů pro cyklisty.



ID
77
(2)



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

2 190 metrů

Odhad nákladů:

370 tis. Kč

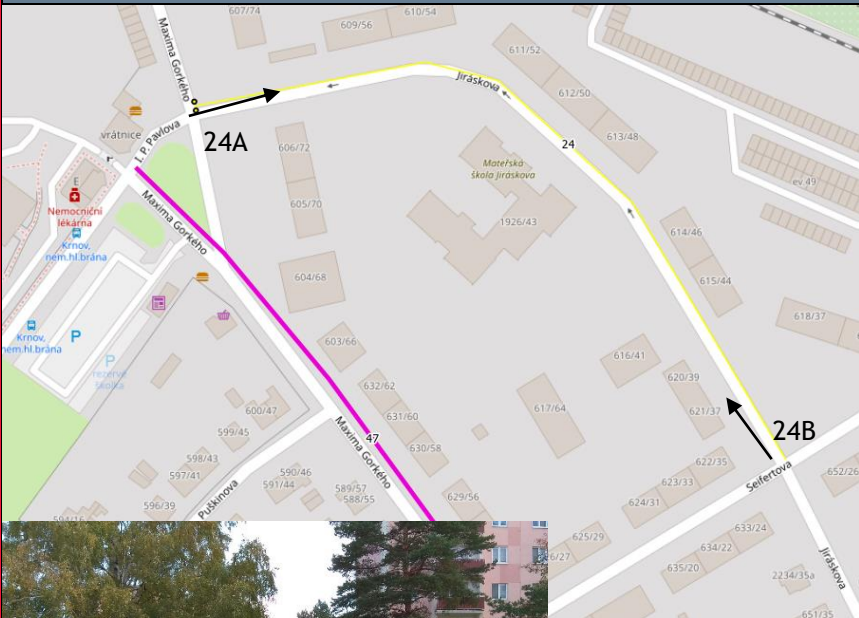


5.1.4 Cykloobousměrky

Následující podkapitola definuje 5 ulic (či částí těchto ulic) v Krnově, kde by pro potřeby plynulé jízdy na kole po městě bylo vhodné umožnit obousměrný průjezd cyklistů. Všechny tyto ulice splňují z pohledu minimálních šířkových parametrů podmínky definované technickými podmínkami TP 179 s názvem „Navrhování komunikací pro cyklisty“ vydanými Ministerstvem dopravy ČR v roce 2017. Nicméně dopravní komise Krnova nedoporučuje zřizovat v ulici Jiráskova, Karbenská, Janáčkovo náměstí ani Budovatelů zřídit cykloobousměrky, a to z důvodu relativní nebezpečnosti protisměrného průjezdu cyklistů těmito ulicemi buď z důvodu nedostatečné šířky vozovky v některé části těchto ulic, nebo kvůli nepřehlednosti vybraných úseků. Jedinou výjimkou, kde se Zpracovatel této Koncepce shodl (vyjma zamítnutí cykloobousměrek v ulicích Česká a Pivovarská) se stanoviskem dopravní komise, je vyznačení cykloobousměrky v ulici Boční.

Opatření č. 24: Cykloobousměrka (případně cykloulice) v ulici Jiráskova

Typ opatření: Cykloobousměrky



Popis: Lokalita bude řešena v rámci kompletní revitalizace sídliště Jiráskova, přičemž je doporučeno zde zvážit zřízení „cykloulice“. Pro zajištění optimální bezpečnosti bude vhodné rozšířit vozovku v severní části této ulice, kde je hraniční šířka vozovky pro zavedení tohoto opatření (tj. 3,5 metru) a keře a stromy dělají tento úsek nepřehledný.



Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů:
střední	310 metrů	90 tis. Kč

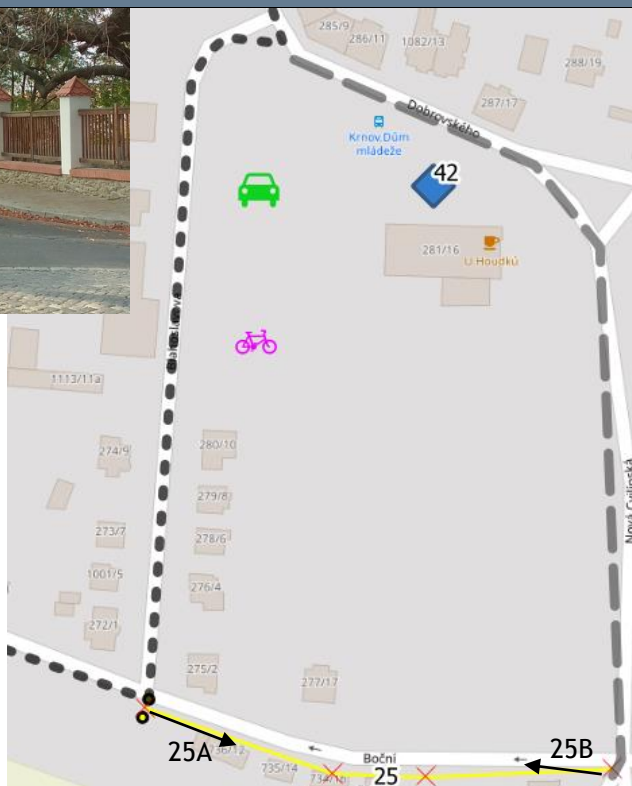


Opatření č. 25: Cykloobousměrka v ulici Boční

Typ opatření: Cykloobousměrky



Popis: Umožnění obousměrného průjezdu ulicí Boční v úseku od křižovatky s ulicí Blahoslavova do křižovatky s ulicemi Cvilínská a Nová Cvilínská. Se zavedením tohoto opatření se ztotožňuje i dopravní komise města.



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

160 metrů

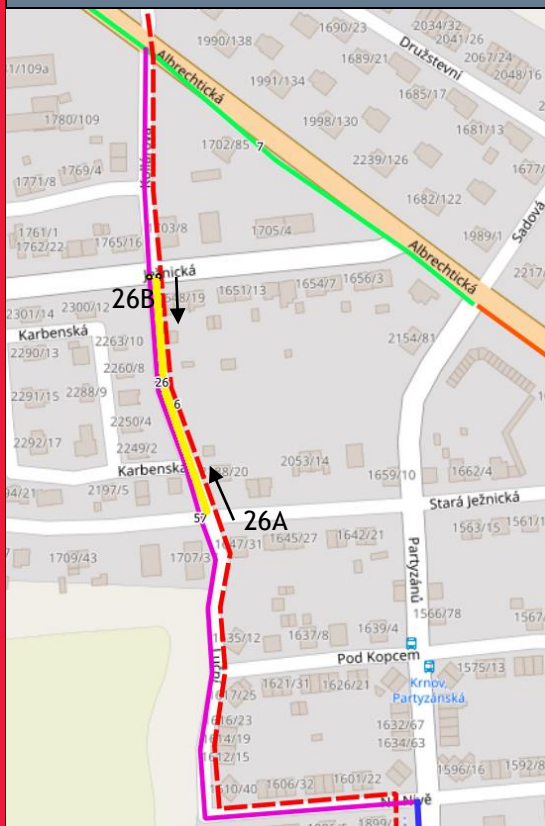
Odhad nákladů:

50 tis. Kč



Opatření č. 26: Cykloobousměrka v ulici Karbenská

Typ opatření: Cykloobousměrky



Popis: Umožnění obousměrného vjezdu cyklistů v úseku ulice Karbenská spojujícím ulice Ježnická a Stará Ježnická (aktuálně zde relativně hodně cyklistů jezdí v protisměru). Toto opatření je důležité ze dvou důvodů: 1) aby se cyklisté nepohybovali po silnici v ulici Partyzánů, kde je velice intenzivní tranzitní doprava; 2) aby došlo k vytvoření komplexního a bezpečnějšího propojení západní části širšího centra města na cyklotrasu č. 55 (přes ulice Luční, Na Nivě, Karbenská, Kollárova a Chomýžská), což je řešeno opatřením ID 57(2).



ID
26



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

150 metrů

Odhad nákladů:

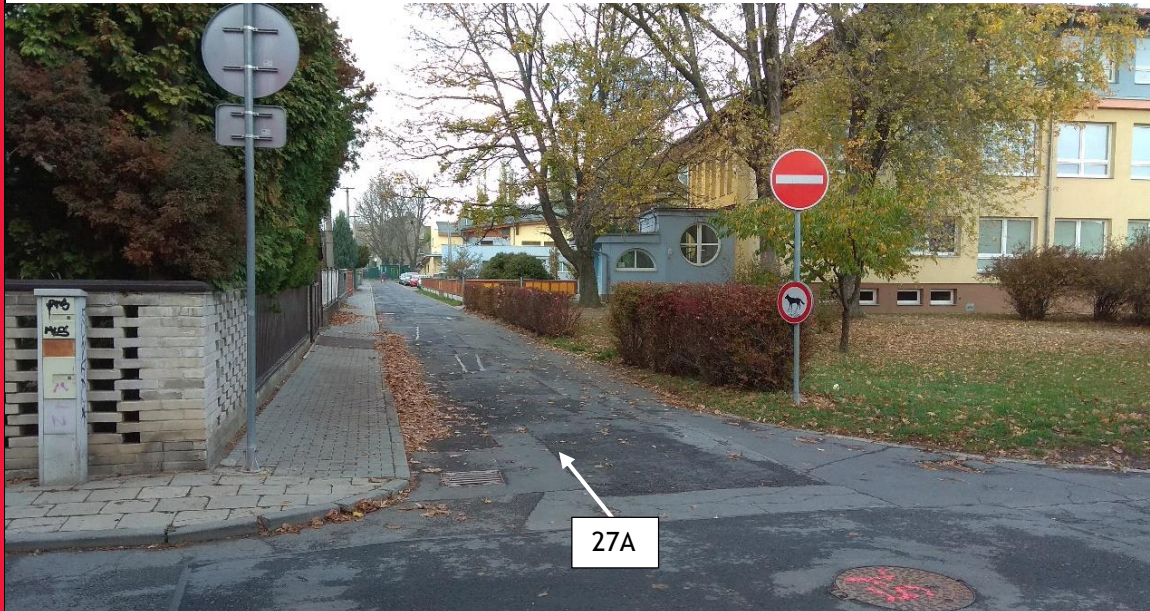
45 tis. Kč



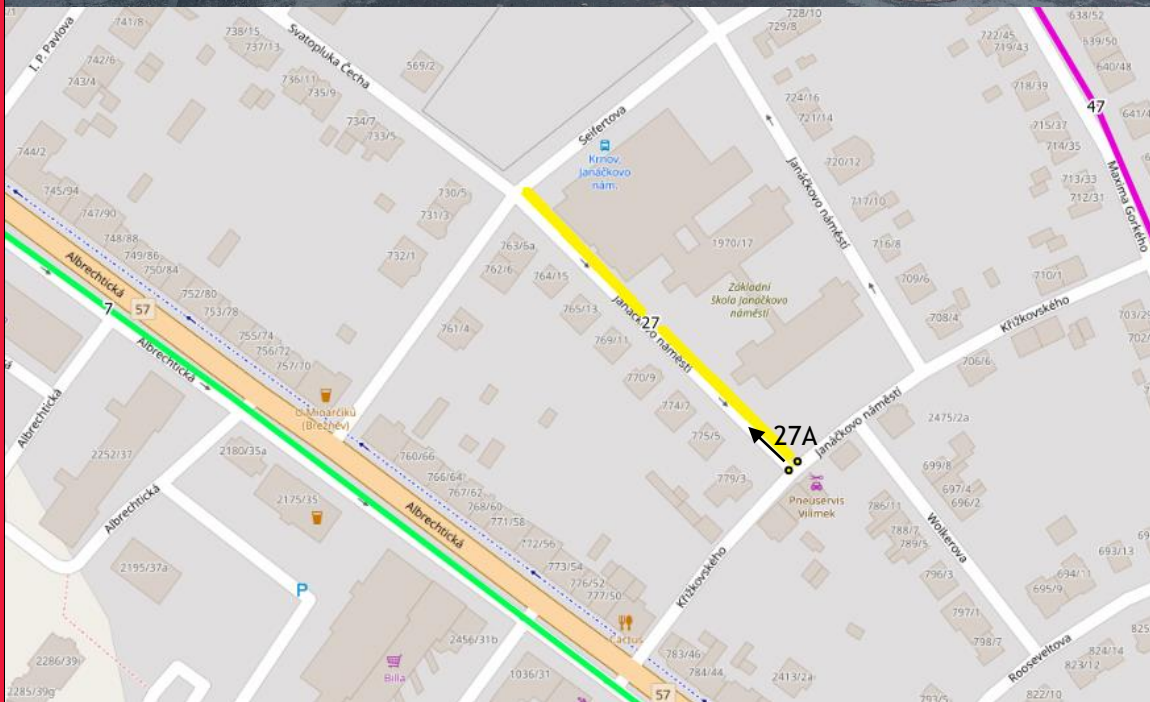
Opatření č. 27: Cykloobousměrka v ulici Janáčkovo náměstí

Typ opatření: Cykloobousměrky

Popis: Umožnění obousměrného průjezdu cyklistům jihozápadní ulicí kolem Základní školy Janáčkovo náměstí. U školy se bude přistavovat jídelna, přičemž řešení dopravního napojení je v rámci přístavby opomenuto. Je nutné, aby došlo k dodatečnému zohlednění cyklistické infrastruktury v rámci tohoto externího projektu. Nicméně přínos tohoto opatření bude relativně nízký.



ID
27



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

130 metrů

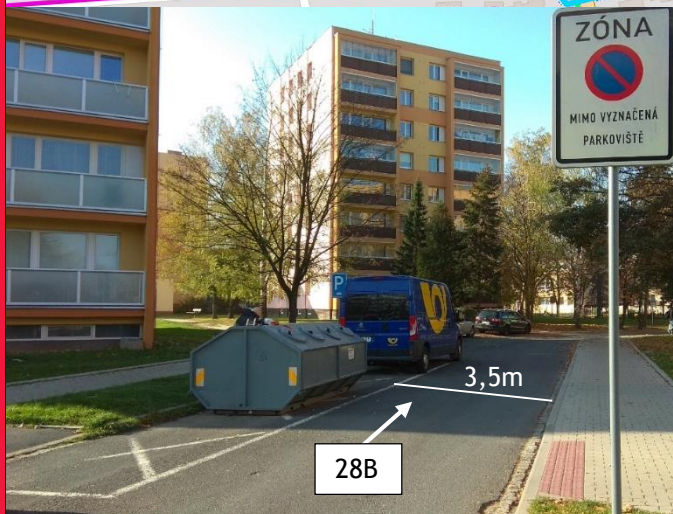
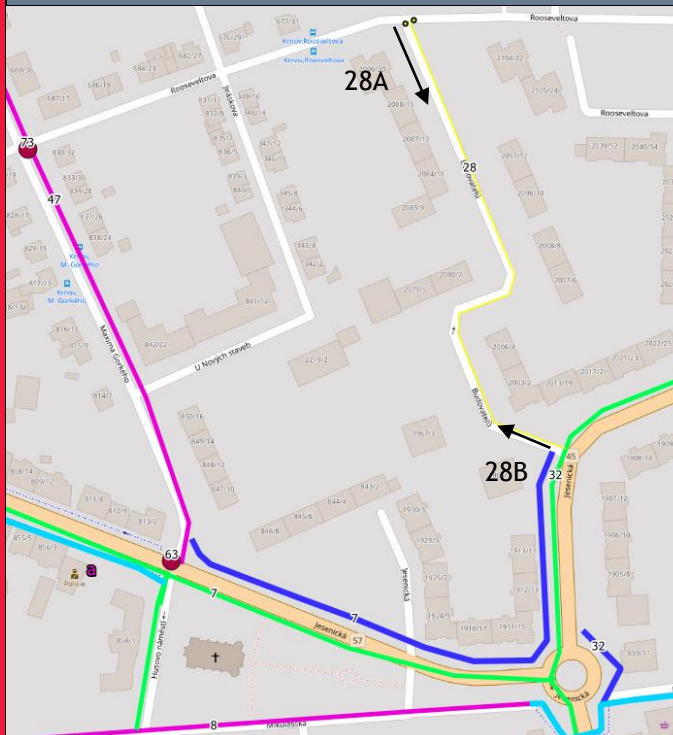
Odhad nákladů:

40 tis. Kč



Opatření č. 28: Cykloobousměrka v ulici Budovatelů

Typ opatření: Cykloobousměrky



Popis: Umožnění obousměrného průjezdu cyklistům ulicí Budovatelů, kde je hraniční šířka komunikace pro implementaci tohoto opatření. Jedná se o strategickou ulici pro průjezd cyklistů mimo hlavní dopravní tahy.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

300 metrů

Odhad nákladů:

85 tis. Kč



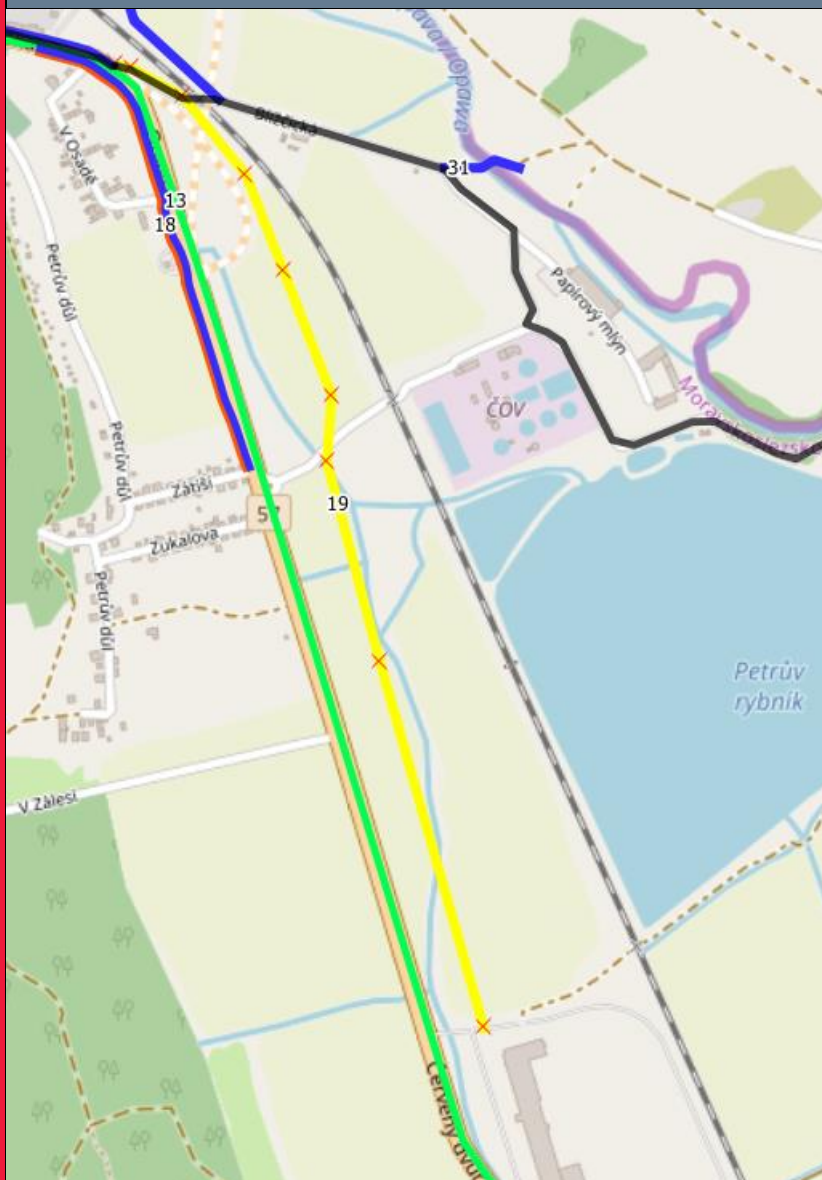
5.2 Opatření pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru

5.2.1 Stezky pro cyklisty

Vybudování stezek pro cyklisty je navrženo ve třech lokalitách ve městě Krnov. První ze stezek má za cíl napojit centrum města na průmyslovou zónu Červený dvůr, druhá stezka propojuje páteřní komunikace Albrechtická a Mikulášská, třetí cyklostezka pak zajišťuje spojitost při průjezdu severovýchodní částí města na trase do polské Bližčice, potažmo na trase na Opavu mimo ul. Opavská.

Opatření č. 19: Cyklostezka do průmyslové zóny Červený dvůr

Typ opatření: Stezka pro cyklisty



Popis: Cílem opatření je napojit průmyslovou zónu Červený dvůr na síť cyklostezek ve městě. Dokud ale nebude jasné, kudy povede západní obchvat, nelze optimálně tuto stezku naplánovat. Mohla by vést na hranici pozemků, které jsou vlastnický rozdělené. Problém bude působit ochranné pásmo železnice.

Poznámka: Bude řešeno samostatným projektem. Aktuálně se uvažuje o 3 možných variantách, přičemž jsou všechny vedeny po stejné ose.

ID
19

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

1 500 - 2 000 metrů

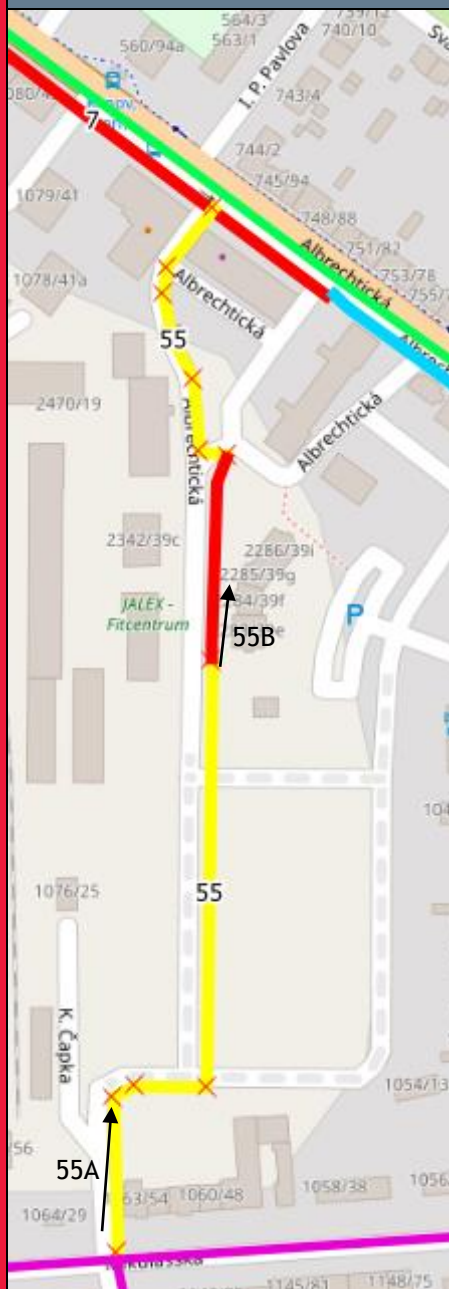
Odhad nákladů:

10 - 15 mil. Kč



Opatření č. 55: Cyklostezka spojující ulice Albrechtická a Mikulášská u nové bytové výstavby

Typ opatření: Stezka pro cyklisty



Popis: Cílem opatření je propojit stezkou pro cyklisty ulice Mikulášská a Albrechtická. Tato stezka je již vyprojektovaná v rámci probíhajícího developerského projektu.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

430 metrů

Odhad nákladů:

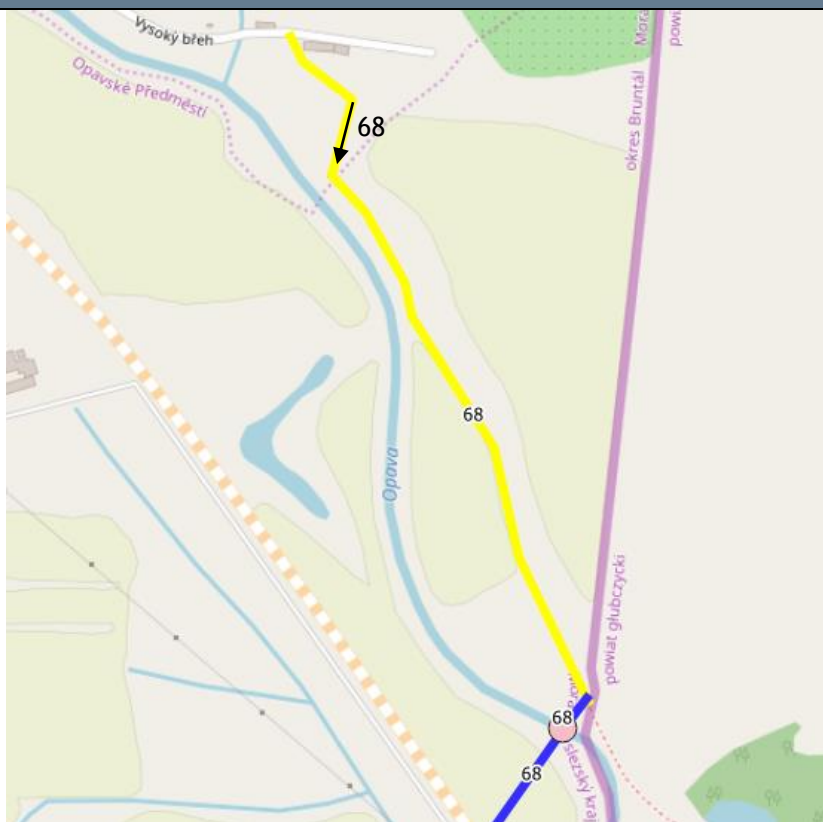
již řešeno externím projektem



Opatření č. 68(3): Stezka pro cyklisty na východě města u řeky Opavy

Typ opatření: Stezky pro cyklisty

Popis: Vybudování zhruba 730 metrů stezky pro cyklisty (případně stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem) zvyšující spojitost sítě cyklostezek po výstavbě lávky dle opatření ID 68(1).



ID
68
(3)

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

730 metrů

Odhad nákladů:

1,75 mil. Kč

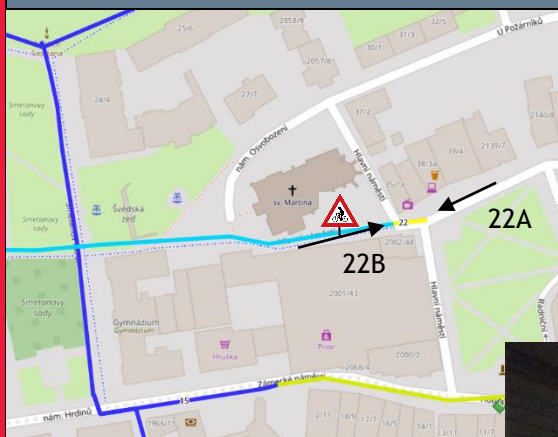


5.2.2 Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

Opatření spočívající ve vybudování/vyznačení stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem bylo navrženo pouze v 1 lokalitě, a to z důvodu relativní neefektivity tohoto opatření vůči stezce pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, která vyžaduje méně prostoru (o min. 1 metr) 1. že tento typ opatření vyžaduje větší šířku komunikace než stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem; 2. na základě zkušeností členů odborné pracovní skupiny není pro chodce, ani cyklisty bezpečnější, jelikož zejména chodci často nedodržují to, aby se pohybovali ve svém vyhrazeném pásu.

Opatření č. 22: Rozšíření stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v části ulice Hlavní náměstí (sjednocení dopravního značení)

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem



ID
22

Popis: Řešené místo je nepřehledné a nájezd na cyklotrasu není bezpečný. Ve směru do města musí cyklista vést kolo v úseku, kde je v protisměru povoleno jet na kole. Navržené řešení je prodloužit stávající stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem o zhruba 20 metrů směrem na Hlavní náměstí a umístit upozorňující značku A19 „Cyklisté“ do ulice náměstí Osvobození.



22B



22A

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

17 metrů

Odhad nákladů:

30 tis. Kč

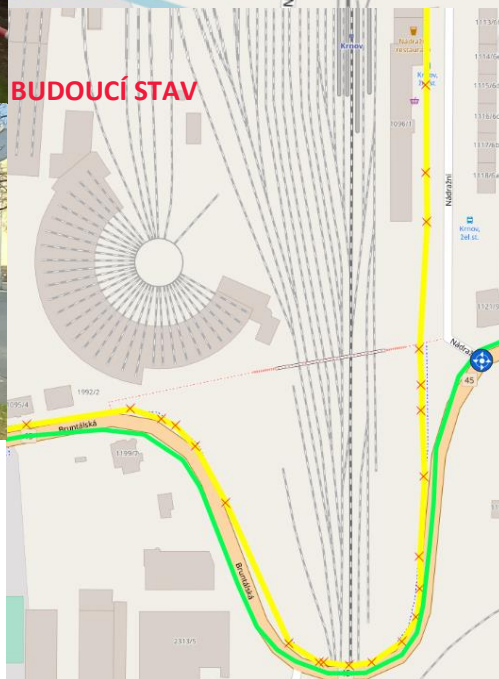
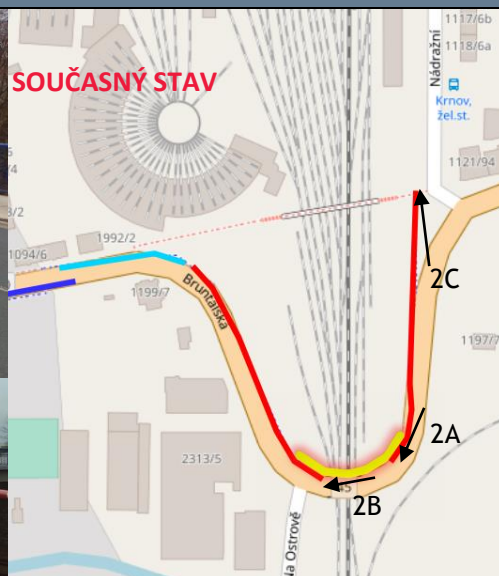
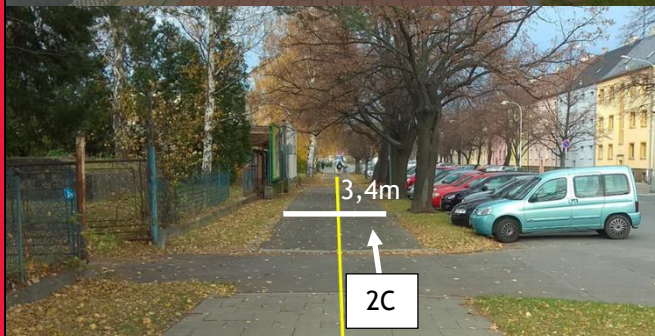


5.2.3 Stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem

V rámci opatření pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru je nejčastěji navrženým typem opatření vybudování stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, jejíž minimální šířka musí být alespoň 3,0 metru. Takových stezek je dále v této podkapitole navrženo celkem 12.

Opatření č. 2: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem na mostu přes železniční trať

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



Popis: Lokalita bude řešena implementací opatření, v rámci kterého dojde ke zrušení chodníku na jižní straně nadjezdu nad železnici a k transformování stezky pro cyklisty na stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem díky rozšíření této stezky na 3,0 metru. Tato nová stezka povede od křižovatky s ulicí Partyzánů až k železniční stanici Krnov a nahradí stávající stezky pro chodce a cyklisty v ulici Bruntálská.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

730 metrů

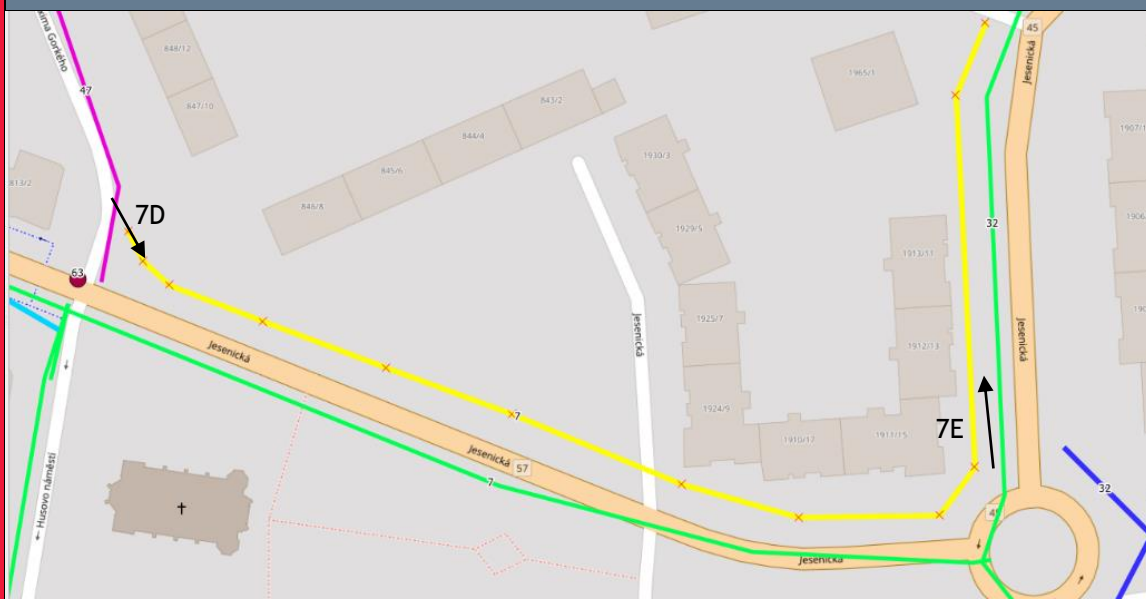
Odhad nákladů:

5,5 mil. Kč



Opatření č. 7(2): Stezka pro chodce a cyklisty smíšeným provozem v části ulic Albrechtická a Jesenická

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



ID
7
(2)



Popis: Transformování chodníku v ulici Albrechtická, který se nachází jihovýchodně od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého (tj. v blízkosti sídla Policie ČR), na stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem. Tím vznikne návaznost z centra města na existující stezku pro chodce a cyklisty vedoucí až k podjezdu pod železniční tratí.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

320 metrů

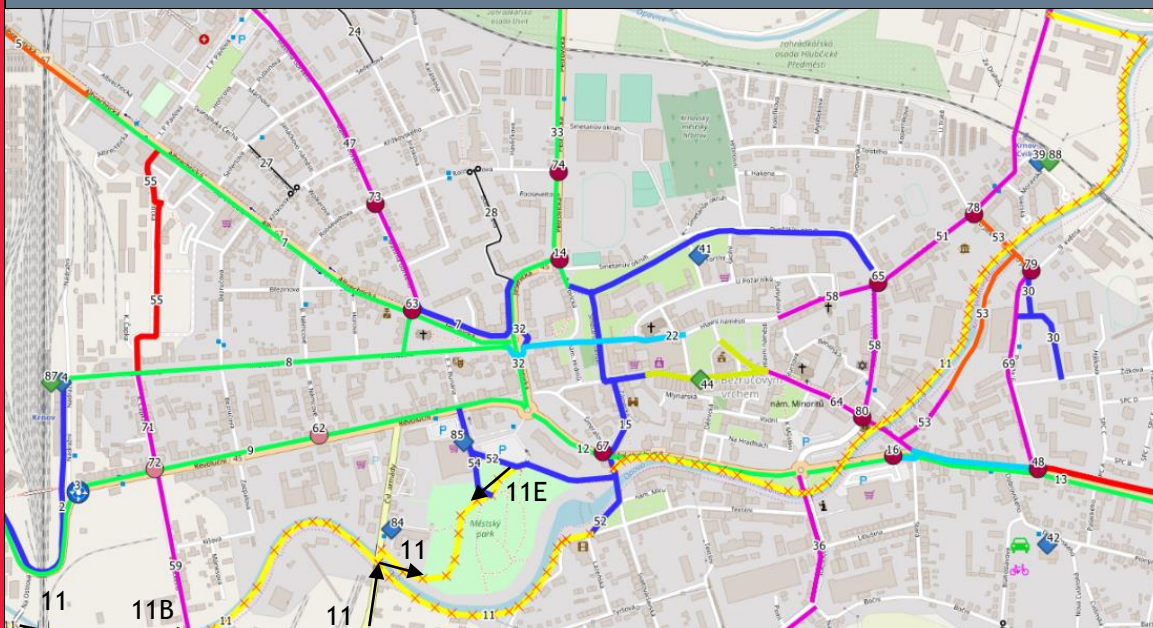
Odhad nákladů:

16 tis. Kč



Opatření č. 11: Vybudování „nábrežní cyklostezky“

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



Popis: Tzv. „nábrežní cyklostezka“ je detailněji řešena samostatnou studií, která koncem listopadu 2019 navrhovala vedení trasy dle prezentované mapy. Významná část stezky (v západní části) povede po bermě břehu řeky Opavy. Tato stezka je součástí vize vybudovat cyklostezku od nádraží (Krnov) k nádraží (Krnov-Cvilín).

ID
11



Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

3 900 metrů

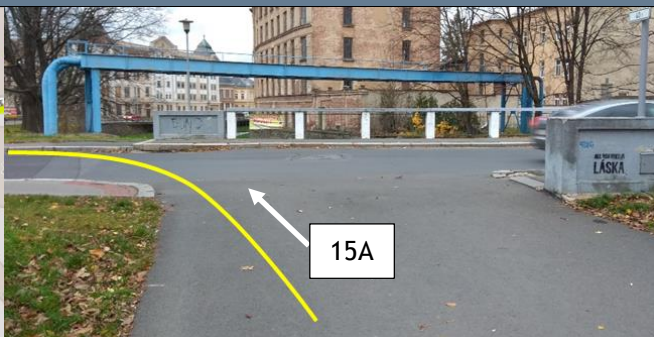
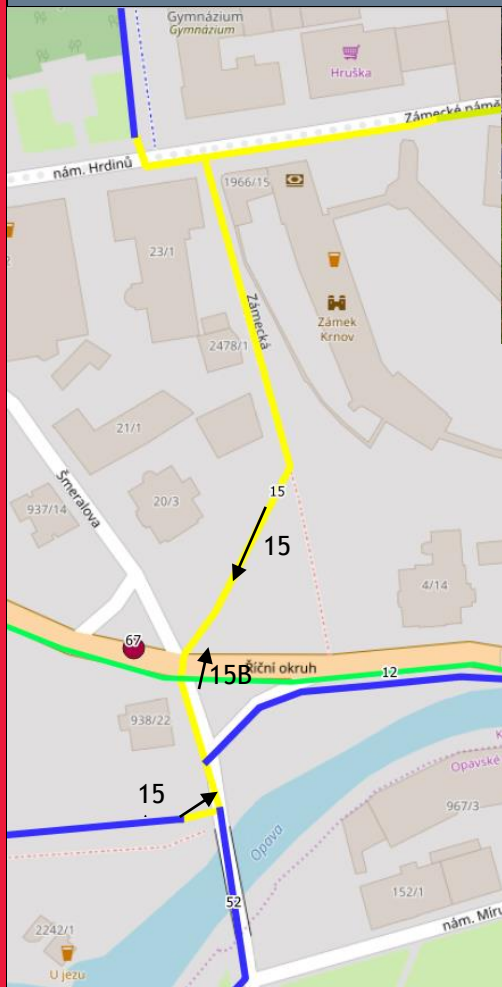
Odhad nákladů:

bude řešeno externím projektem
(> 30 mil. Kč)



Opatření č. 15: Napojení jižní části města na centrum Krnova (stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem v ulici Zámecká a k mostu v ulici Svatováclavská)

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



ID
15

Popis: Vybudování stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, která bude spojovat existující stezku od gymnázia s existující stezkou v severovýchodní části Městského parku, tj. zhruba k mostu v ulici Svatováclavská. Zhruba polovina nové stezky bude vedena ulicí Zámecká, kde šířkové parametry současné stezky pro chodce umožňují transformaci na stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem bez nutnosti její rekonstrukce. V jižní části této ulice jsou dvě možné trasy vedení cyklistů, buď po existující stezce, nebo po vyšlapané pěšině, na které by muselo dojít k povrchovým úpravám, ale byla by o něco bezpečnější z pohledu křížení se cyklistů s chodci u přechodu pro chodce v ulici Opavská, směrem do ulice Svatováclavská.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

340 metrů

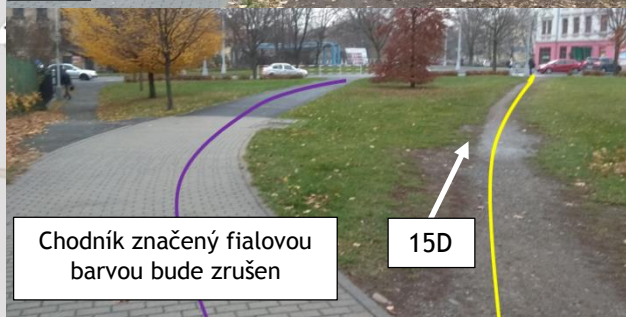
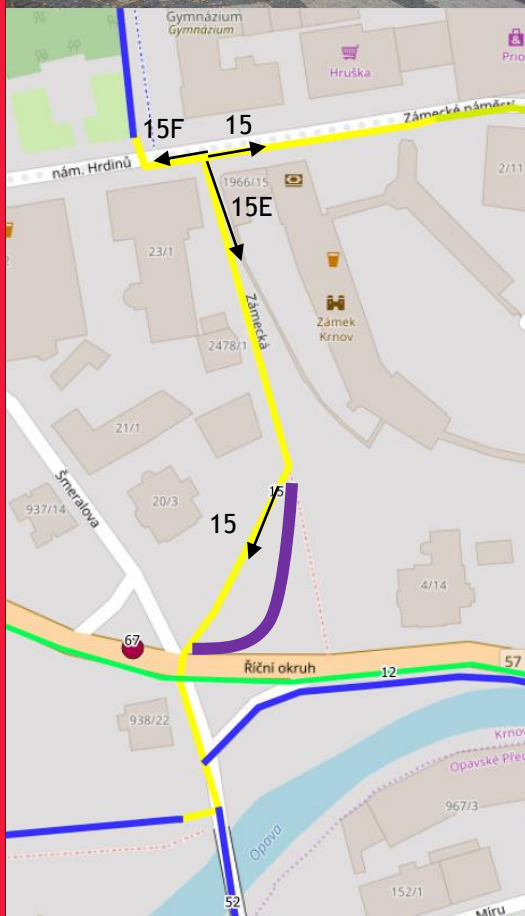
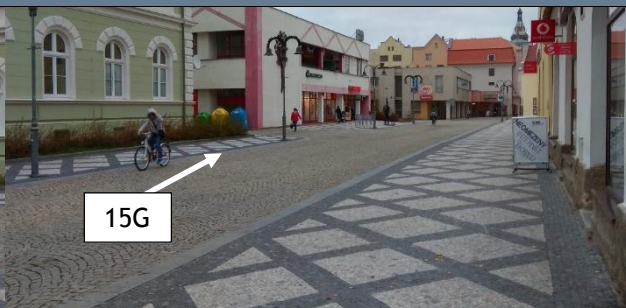
Odhad nákladů:

1,5 mil. Kč



Opatření č. 15: Napojení jižní části města na centrum Krnova (stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem v ulici Zámecká a k mostu v ulici Svatováclavská)

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



Popis: Vybudování stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, která bude spojovat existující stezku od gymnázia s existující stezkou v severovýchodní části Městského parku, tj. zhruba k mostu v ulici Svatováclavská. Zhruba polovina nové stezky bude vedena ulicí Zámecká, kde šířkové parametry současné stezky pro chodce umožňují transformaci na stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem bez nutnosti její rekonstrukce. V jižní části této ulice jsou dvě možné trasy vedení cyklistů, buď po existující stezce, nebo po vyšlapané pěšině, na které by muselo dojít k povrchovým úpravám, ale byla by o trochu bezpečnější z pohledu křížení se cyklistů s chodci u přechodu pro chodce v ulici Opavská, směrem do ulice Svatováclavská.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

340 metrů

Odhad nákladů:

1,5 mil. Kč



Opatření č. 30: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem u ZŠ Žižkova

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



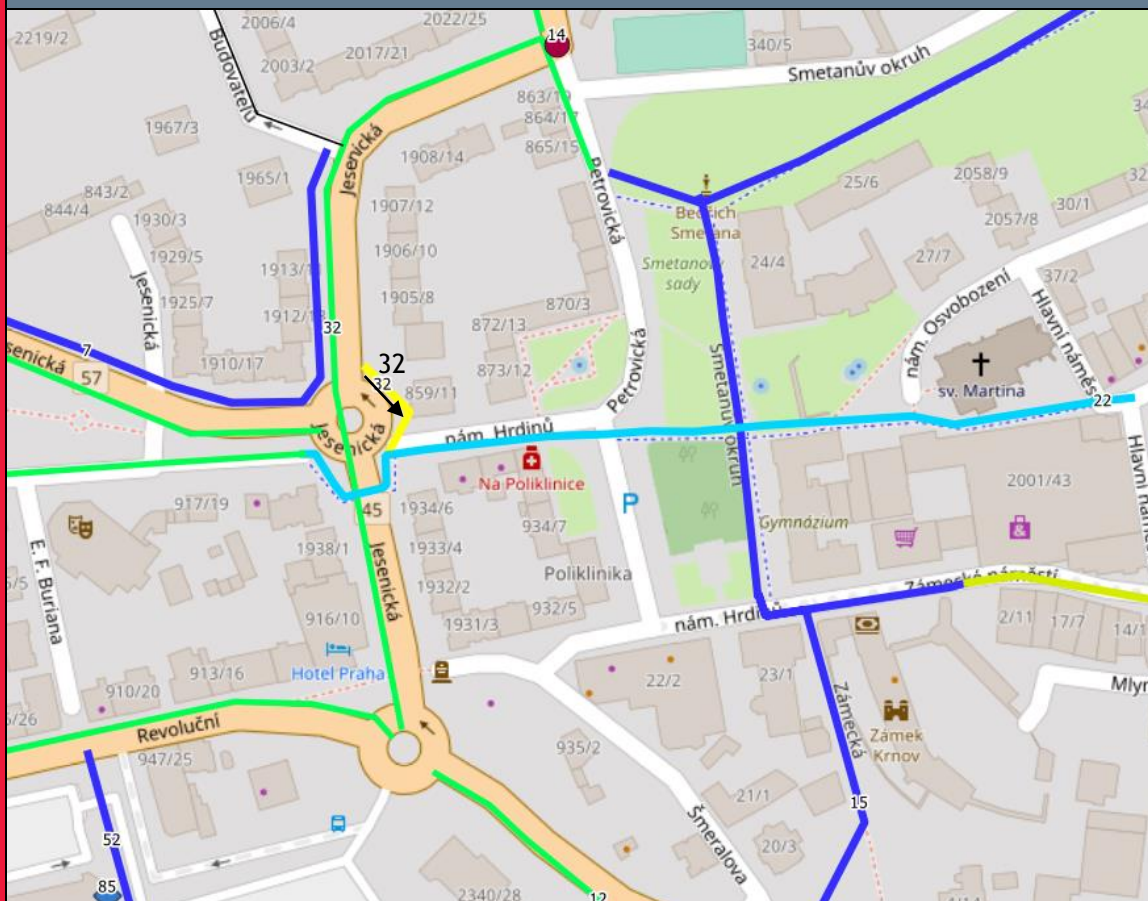
Popis: Je zpracován projekt na rekonstrukci celého areálu ZŠ zahrnující změny v dopravní infrastruktuře vč. cykloopatření spočívajících ve vybudování stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem v rozsahu zaneseném v příložené mapě.

Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů:
střední	260 metrů	1,7 mil. Kč



Opatření č. 32(2): Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem v lokalitě Jesenická - nám. Hrdinů společně s vyznačením cykloprůjezdu

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



ID
32
(2)



Popis: Propojení stezky navržené opatřením ID 7(2) na již existující stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem na náměstí Hrdinů skrze transformování stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

50 metrů

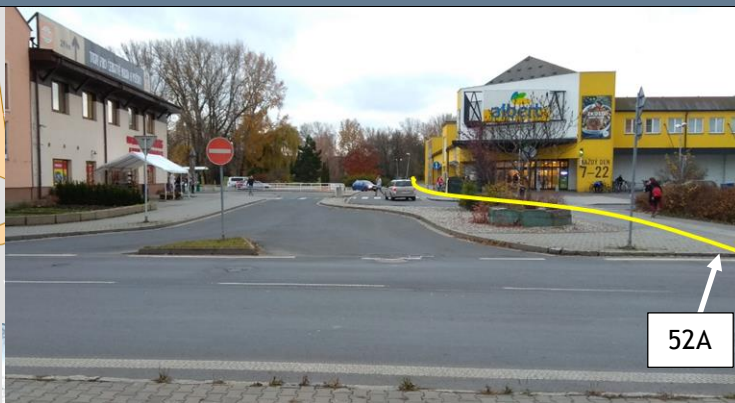
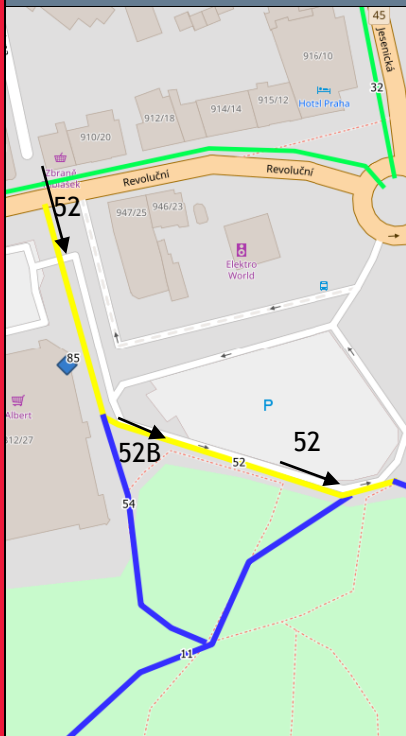
Odhad nákladů:

20 tis. Kč



Opatření č. 52(1): Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem kolem Alberta až ke stávající stezce v Městském parku

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



52A



52B



52C

Popis: Dobudování chybějícího úseku stezky pro chodce a cyklisty na okraji Městského parku až k ul. Revoluční podél Albertu.

Poznámka: Ve spojení s opatřením ID 15 dojde k napojení kina Mír na centrum města.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

280 metrů

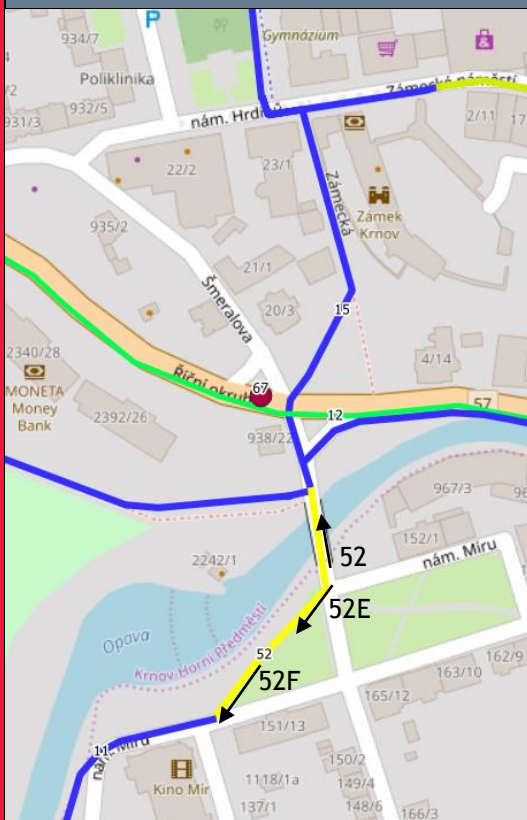
Odhad nákladů:

80 tis. Kč

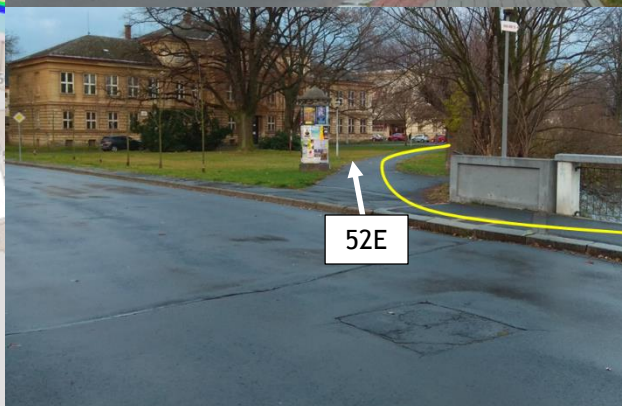
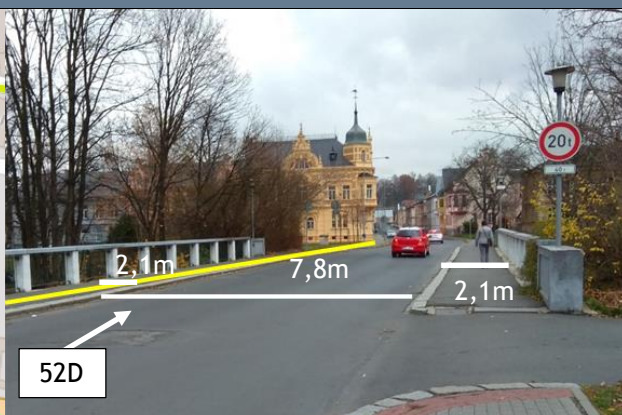


Opatření č. 52(2): Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem ke Kinu Mír přes řeku Opavu

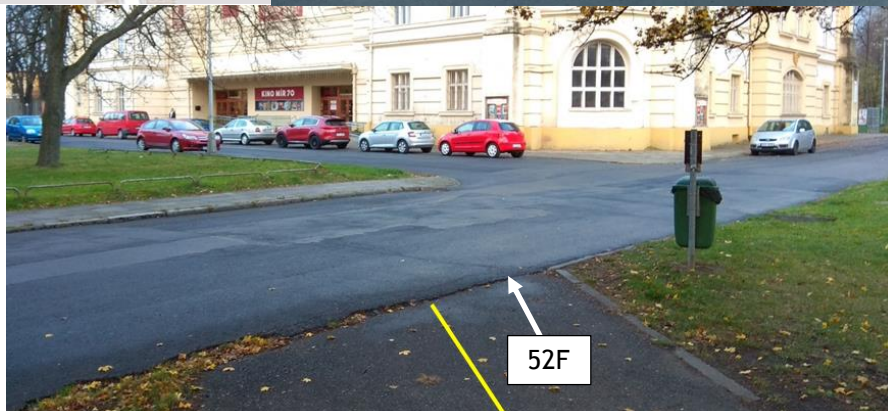
Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



ID
52
(2)



Popis: Ve spojení s opatřením ID 15 dojde k napojení Kina Mír na centrum města.



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

140 metrů

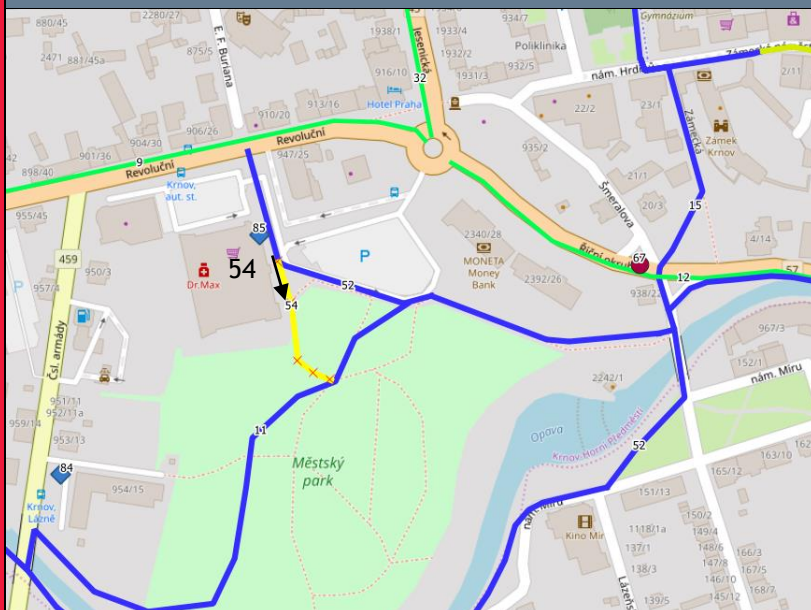
Odhad nákladů:

1,0 mil. Kč



Opatření č. 54: Zkrácení průjezdu od Alberta na plánovanou „nábrežní cyklostezku“

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



Popis: Efektivní propojení stezky navržené opatřením ID 52(1) s opatřením ID 11 skrze vybudování, případně vyznačení, stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem. Aktuálně šířkové i technické parametry umožňují to, aby opatření spočívalo pouze v přeznačení chodníku na požadovaný typ stezky, nicméně toto opatření má smysl realizovat až po vybudování stezky v rámci opatření ID 11 a lze předpokládat, že technický stav chodníku bude v té době již nevyhovující, pokud nebude v příštích 3 letech rekonstruován.

ID
54

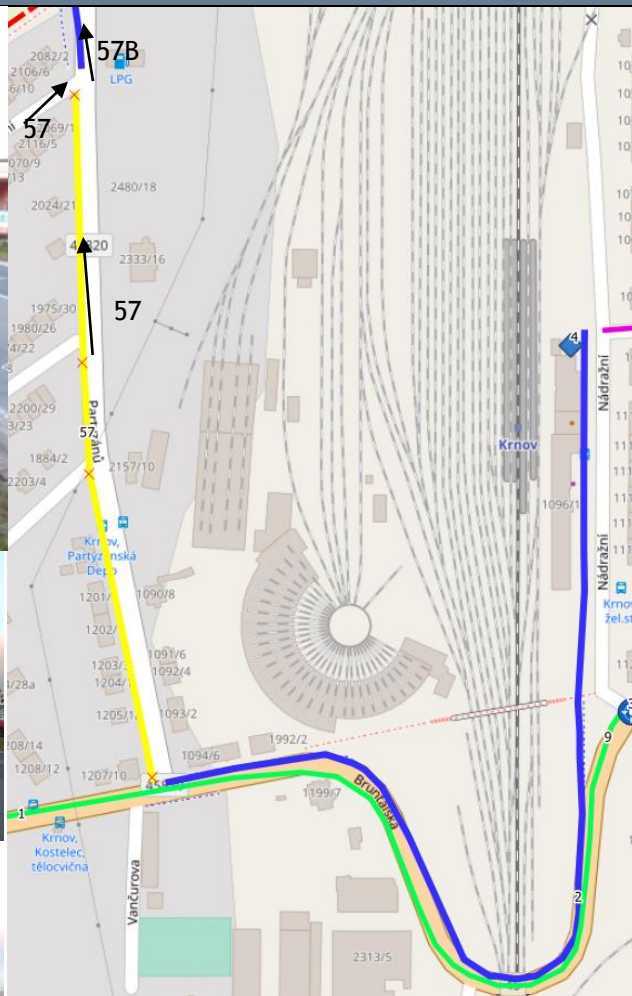


Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů:
nízká	110 metrů	80 tis. Kč



Opatření č. 57(1): Prodloužení stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem v ulici Partyzánů

Typ opatření: Stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



Popis: Prodloužení stezky v ul. Partyzánů od současného jižního konce až k ulici Bruntálská, kdy současná cyklostezka v ulici Partyzánů není spojitá jak v její severní části, tak ani v jižní části.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

430 metrů

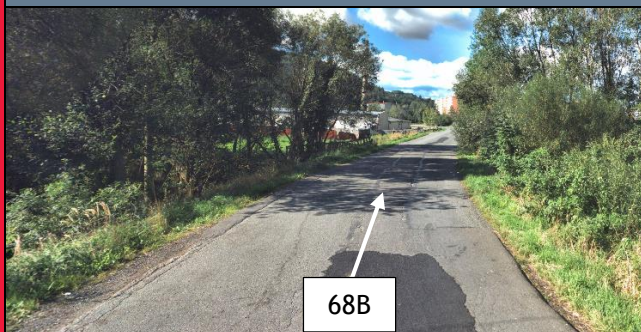
Odhad nákladů:

750 tis. Kč



Opatření č. 68(2): Smíšená stezka pro chodce a cyklisty východně od SPC k řece Opavě

Typ opatření: Stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem



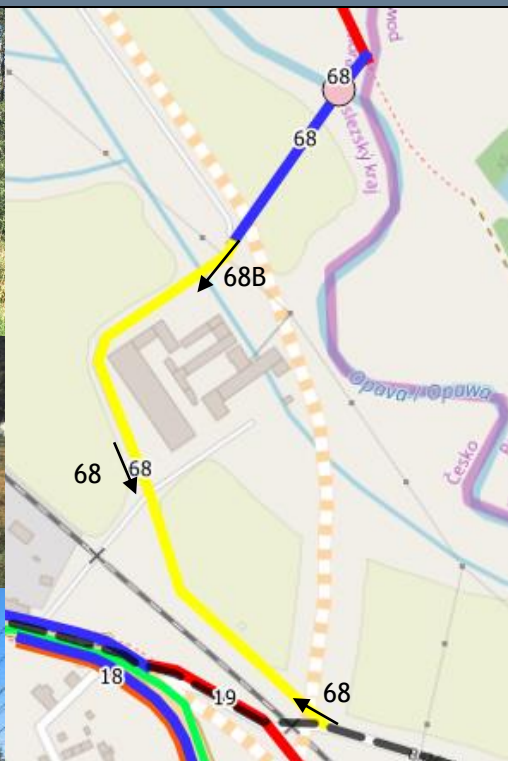
68B



68C



68D



Popis: Vybudování cca 540 metrů stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem kolem areálu Stavebniny DEK Krnov (východně od SPC) zvyšující spojitost sítě cyklostezek po výstavbě mostu/lávky přes řeku Opavku dle opatření ID 68(1).

Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

540 metrů

Odhad nákladů:

3,5 mil. Kč



5.2.4 Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol

Tato podkapitola definuje celkem 5 lokalit, kde by bylo vhodné vybudovat stezku pro chodce s povoleným vjezdem kol, z nichž nejzásadnější podjezd pod železniční tratí v ulici Albrechtická.

Opatření č. 5(1): Zvýšení bezpečnosti v podjezdu pod železniční tratí

Typ opatření: Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol

Popis: Preferovaným střednědobým řešením je rozšíření chodníků na obou stranách podjezdu natolik, aby se z něj mohla stát stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol.



ID
5
(1)



Upřesnění: Tento typ stezky vyžaduje šířku min. 1,5 metru, což znamená rozšíření obou chodníků o zhruba 50 centimetrů. Nejspíše tedy bude muset dojít také k zúžení vozovky v podjezdu.

Poznámka: Podjezd pod železniční tratí (ul. Albrechtická) je jedním z nejnebezpečnějších míst pro cyklisty v Krnově. Podjezd je příliš úzký pro vybudování cyklostezky. Muselo by dojít ke zrušení jednoho z chodníků. V dlouhodobém horizontu je vhodné zvýšit bezpečnost pohybu cyklistů a chodců v podjezdu prostřednictvím celkového rozšíření podjezdu vybudováním vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Tato změna je navržena v rámci opatření ID 7, které navrhuje vybudovat cyklopruhy po celé délce ulice Albrechtická.

Komentář: Toto opatření se částečně překrývá s ID 5(2) v kapitole Řešení nebezpečných míst.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

420 metrů

Odhad nákladů:

1,5 mil. Kč



Opatření č. 10: Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol od ulice Na Ostrově k ulici Brantická

Typ opatření: Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol



Popis: Cílem opatření je propojit „nábrežní cyklostezku“ (tj. opatření ID 11) s ulicí Brantická a lépe tak zajistit napojení pro cyklisty do obce Brantice.

Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

3 190 metrů

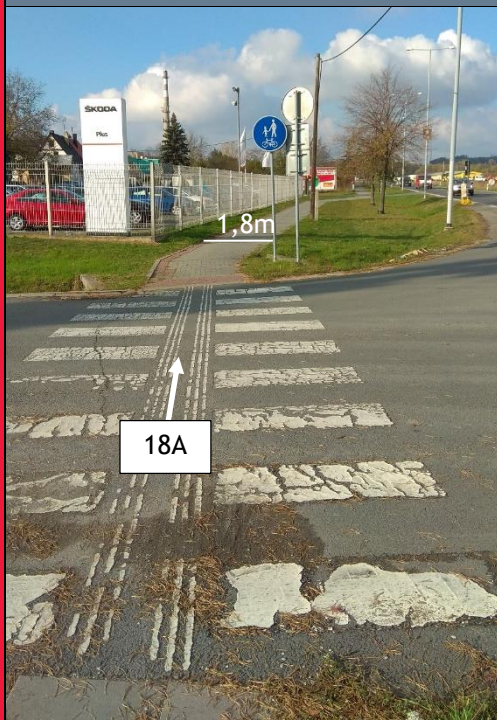
Odhad nákladů:

6,5 mil. Kč



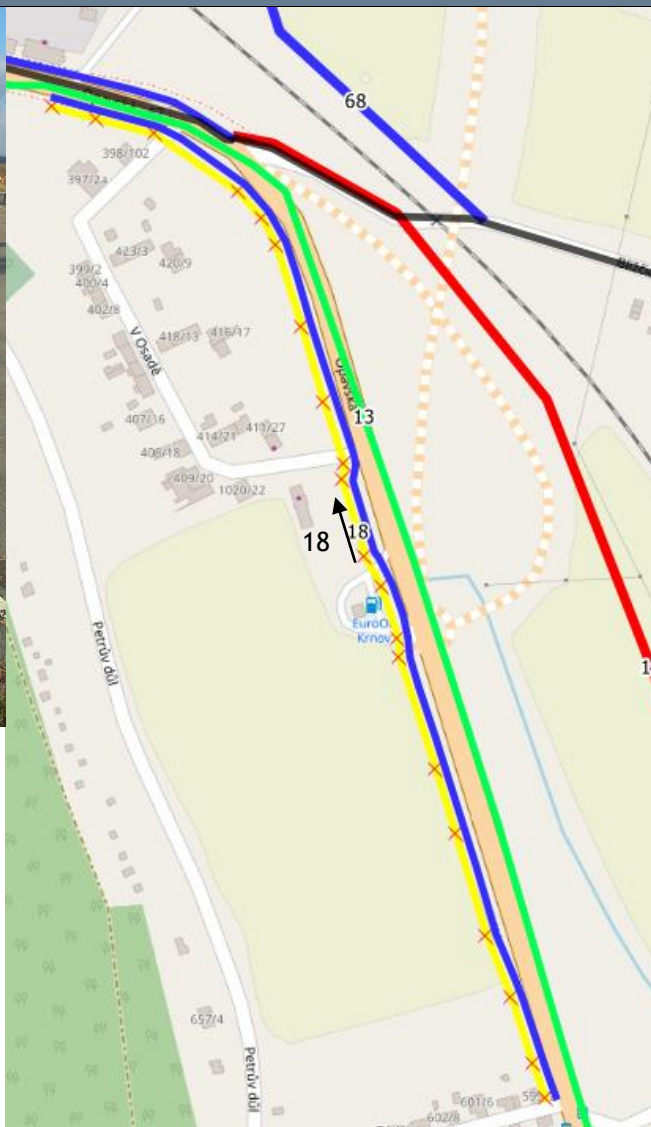
Opatření č. 18: Změna kategorie cyklostezky v ul. Opavská směrem na Úvalno od křižovatky s ul. K Řempu

Typ opatření: Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol



ID
18

Popis: Změna smíšené stezky pro chodce a cyklisty na stezku pro chodce s povoleným vjezdem kol, jelikož šířkové parametry této stezky nejsou dostačující pro současně vyznačený typ opatření pro cyklisty.



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

720 metrů

Odhad nákladů:

32 tis. Kč



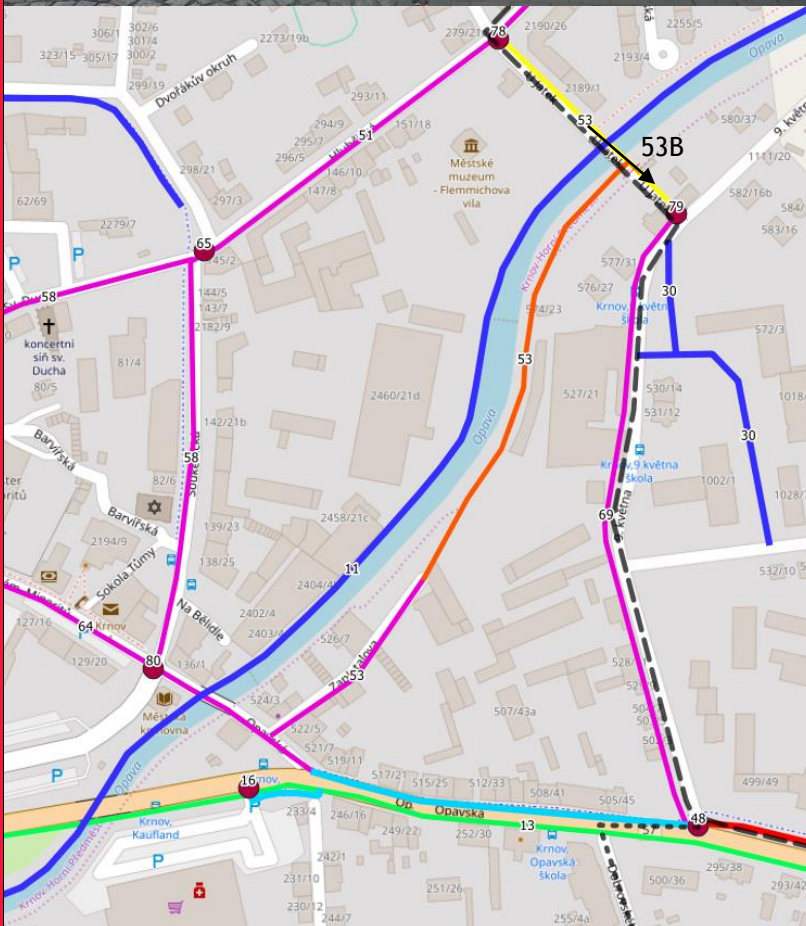
Opatření č. 53(2): Stezka pro chodce a cyklisty s povoleným vjezdem kol v ulici U Jatek (přes most)

Typ opatření: Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol



Popis: Opatření spočívá pouze v osazení dopravního značení. Šířka chodníků je dostatečná.

ID
53
(2)



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

180 metrů

Odhad nákladů:

40 tis. Kč



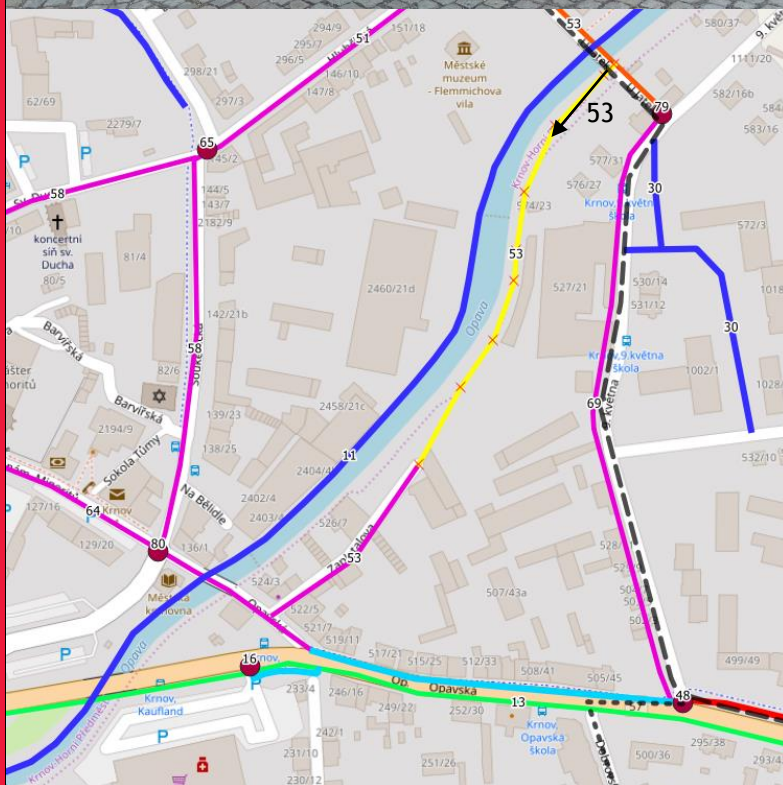
Opatření č. 53(3): Stezka pro chodce a cyklisty s povoleným vjezdem kol podél řeky spojující ulici U Jatek s ulicí Zapletalova

Typ opatření: Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol



Popis: Toto opatření je navrženo s cílem zvýšení spojitosti cyklostezek ve městě. Nicméně vzhledem k předpokládané paralelně vedené trase vedení „nábrežní cyklostezky“ na druhém břehu řeky Opavy je priorita tohoto nízká.

ID
53
(3)



Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

320 metrů

Odhad nákladů:

1,1 mil. Kč



5.3 Ostatní opatření pro rozvoj cyklistické dopravy a infrastruktury

5.3.1 Řešení křižovatek

Následující podkapitola identifikuje 11 problematických křižovatek z pohledu cyklistické dopravy, jež by bylo vhodné v budoucnu prostorově přeuspořádat, či do nich začlenit ochranné prvky pro cyklisty. Řešení složitějšího vjezdu ke Kauflandu, které by zde mohlo být také zaneseno, se neobjevuje v této podkapitole, nýbrž v podkapitole 5.3.3 Řešení nebezpečných míst.

Opatření č. 14: Řešení křižovatky ulic Jesenická a Petrovická (u atletického stadionu)

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis: V roce 2021 pravděpodobně dojde ke změně uspořádání, nicméně nebude zavedeno cykloopatření. Komunikace je ve vlastnictví ŘSD. V dlouhodobém horizontu bude nutné toto místo vyřešit samostatným technickým projektem, a to v návaznosti na opatření ID 33 a ID 32.

Priorita:

vysoká

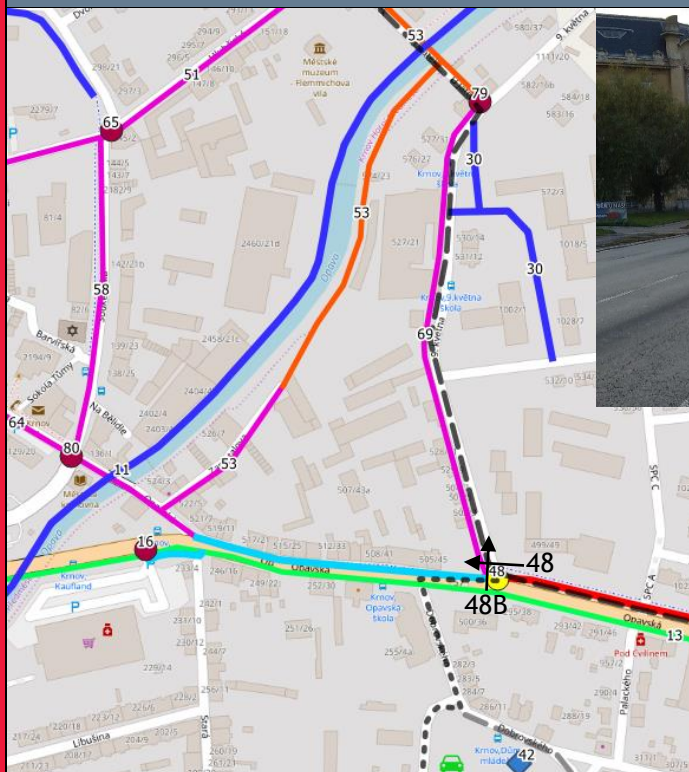
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 48: Řešení křižovatky ulic Opavská a 9. května

Typ opatření: Řešení křižovatek



48A

Popis: Cílem opatření je zvýšit bezpečnost cyklistů v křižovatce Opavská - 9. května, kdy na veřejném projednávání této Konceptce bylo zmíněno, že se cyklistům dává v této křižovatce přednost, i když by neměla, a bylo by potřeba přinejmenším řešit toto místo lepším dopravním značením. Nicméně dle Zpracovatele Konceptce je současný stav relativně dobrý. Rekonstrukce křižovatky je tak navržena až v dlouhodobém horizontu v rámci kompletní rekonstrukce ul. Opavská.

ID
48



48B

Priorita:

vysoká

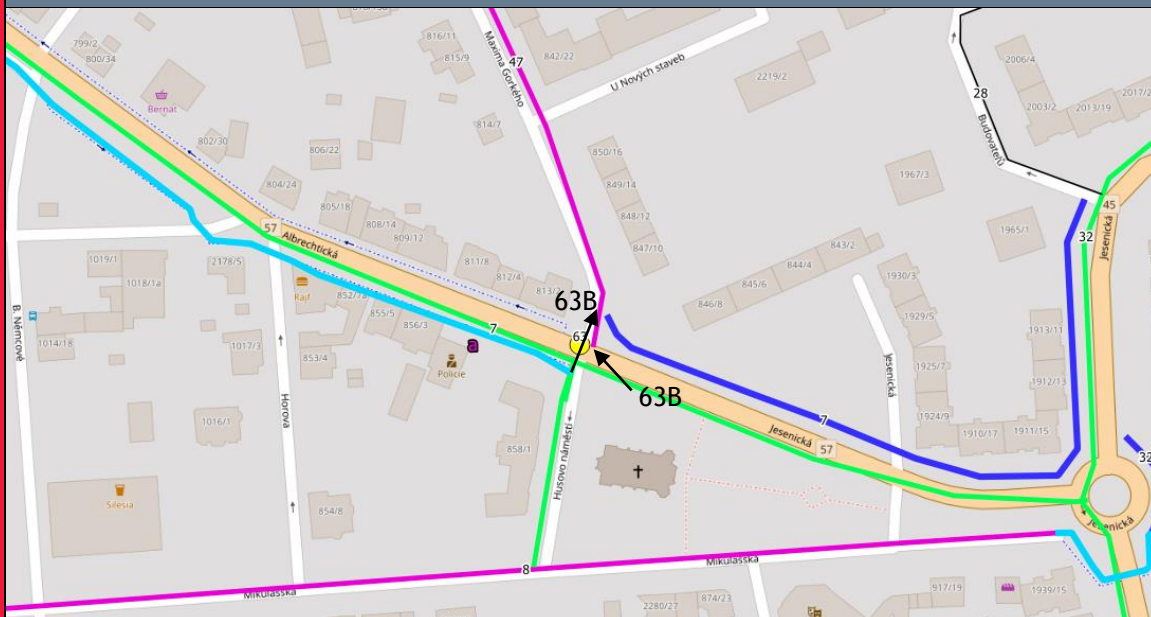
Odhad nákladů:

nelze určit

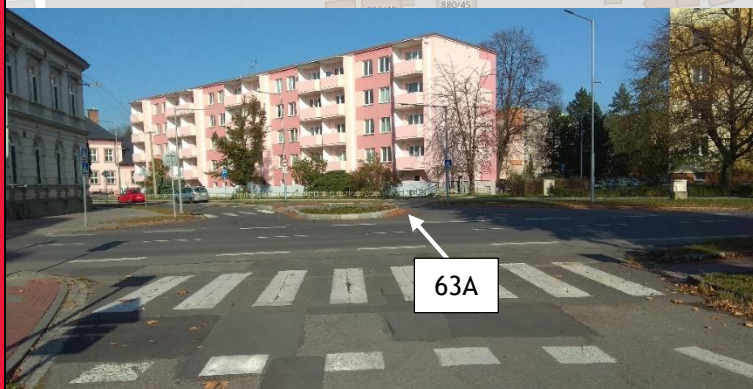


Opatření č. 63: Řešení křižovatky ulic Albrechtická, Jesenická, Maxima Gorkého a Husovo náměstí

Typ opatření: Řešení křižovatek



ID
63



Popis: Cílem je vyřešení problematického vjezdu na silnici první třídy. Bude řešeno externím projektem v návaznosti na opatření ID 7 a 47.

Priorita:

vysoká

Odhad nákladů:

nelze určit

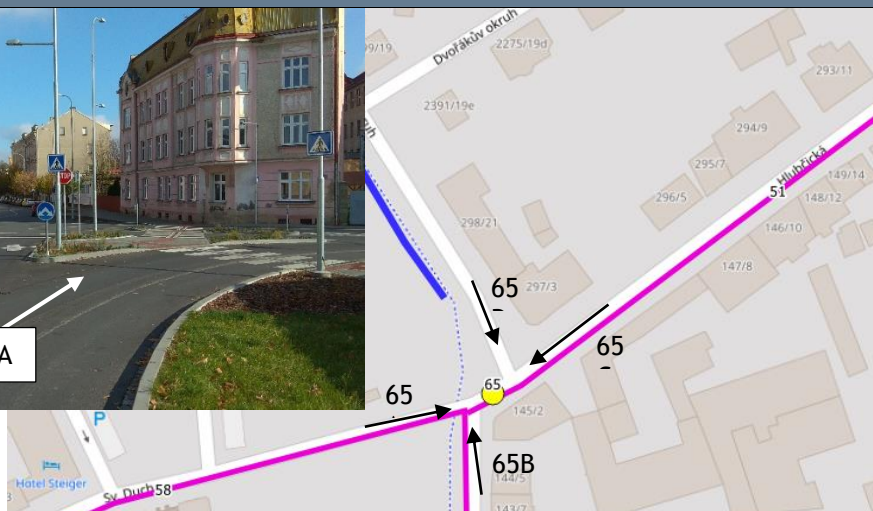


Opatření č. 65: Řešení křižovatky ul. Sv. Ducha - ul. Soukenická - ul. Dvořákův okruh - ul. Hlubčická

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis: Bude řešeno externím projektem v návaznosti na opatření ID 58 a 51.



Priorita:

vysoká

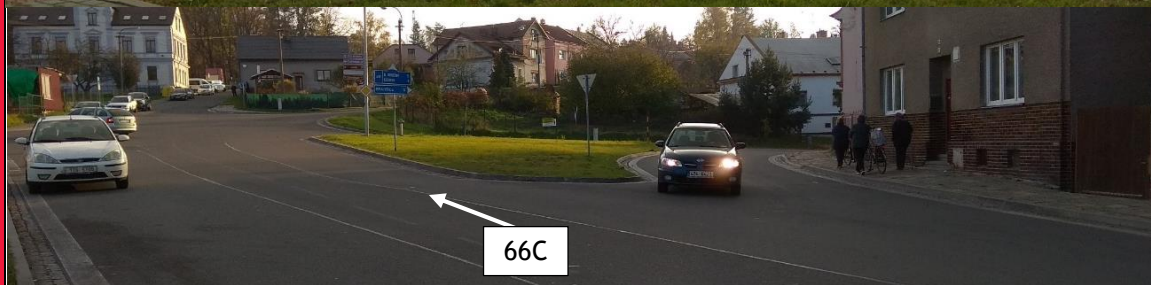
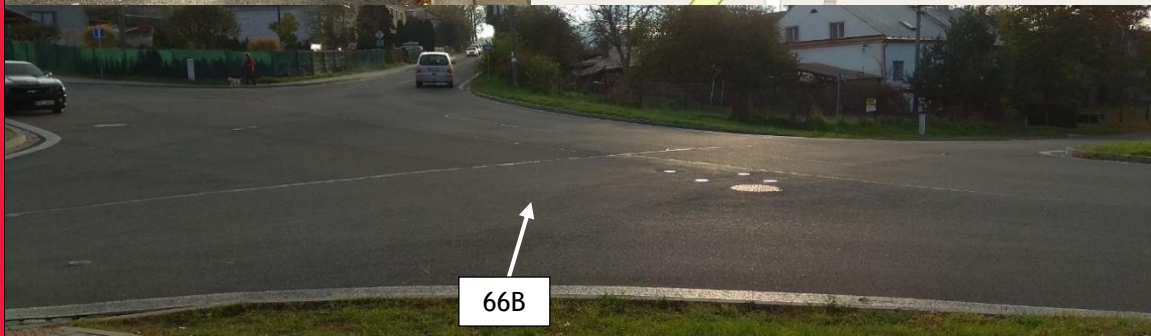
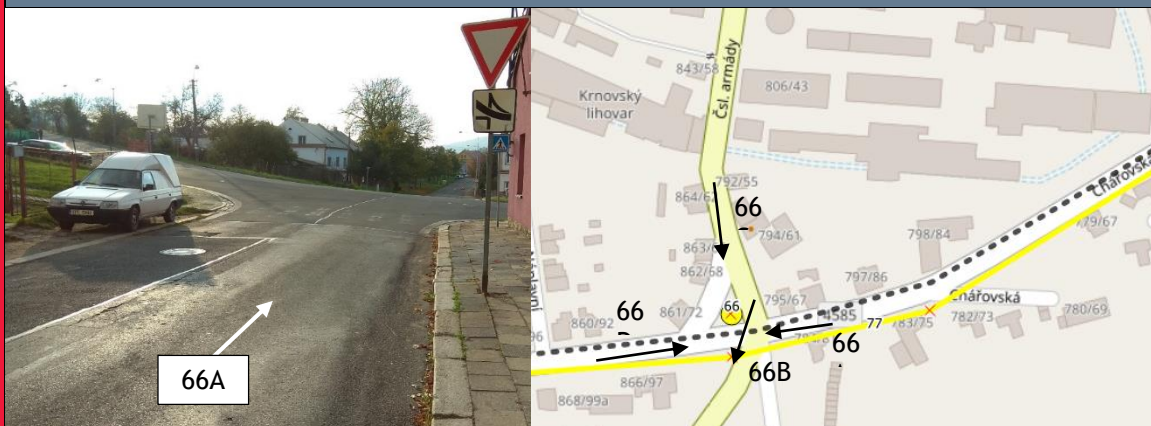
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 66: Řešení křižovatky ul. Čsl. armády - ul. Chářovská

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis:

Priorita:

vysoká

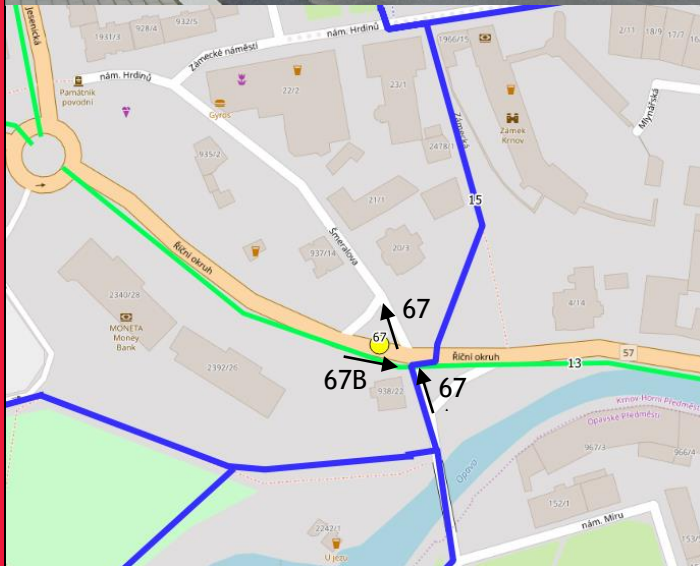
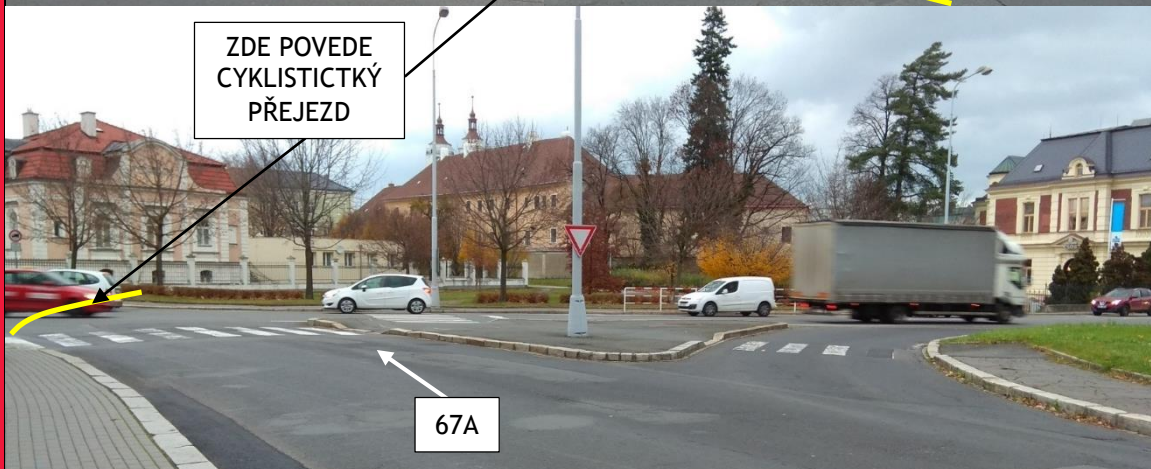
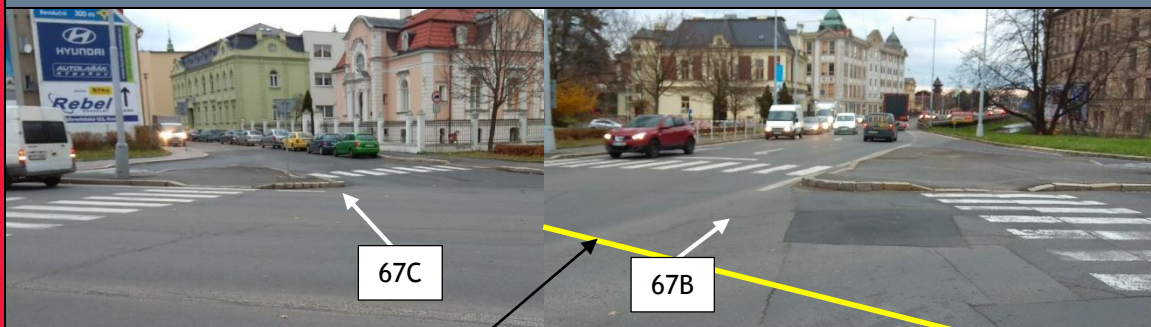
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 67: Řešení křižovatky ul. Šmeralova - ulice Říční okruh - ul. Svatováclavská

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis: V roce 2020, případně 2021 by mělo dojít k úpravě křižovatky, kdy dojde k přesunutí přechodu pro chodce na efektivnější místo. Bylo by vhodné tento přechod transformovat do sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty. Koncepční řešení bude ale nejspíše zajištěno až v rámci komplexní rekonstrukce ulic Opavská a Říční okruh (tj. cca za 10 let).

Priorita:

vysoká

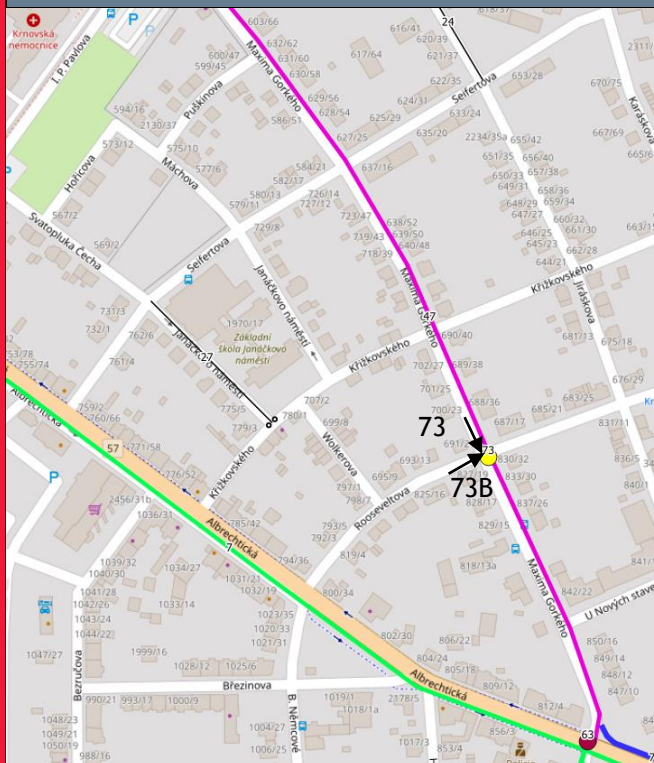
Odhad nákladů:

nelze určit (částečně řešeno externím projektem)

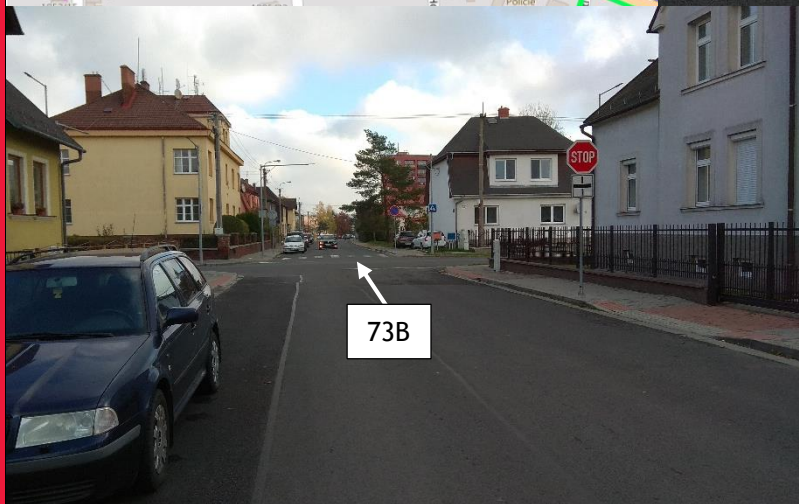


Opatření č. 73: Řešení křižovatky ulic Maxima Gorkého a Rooseveltova

Typ opatření: Řešení křižovatek



ID
73



Popis: Nutno řešit v rámci samostatného technického projektu.

Priorita:

střední

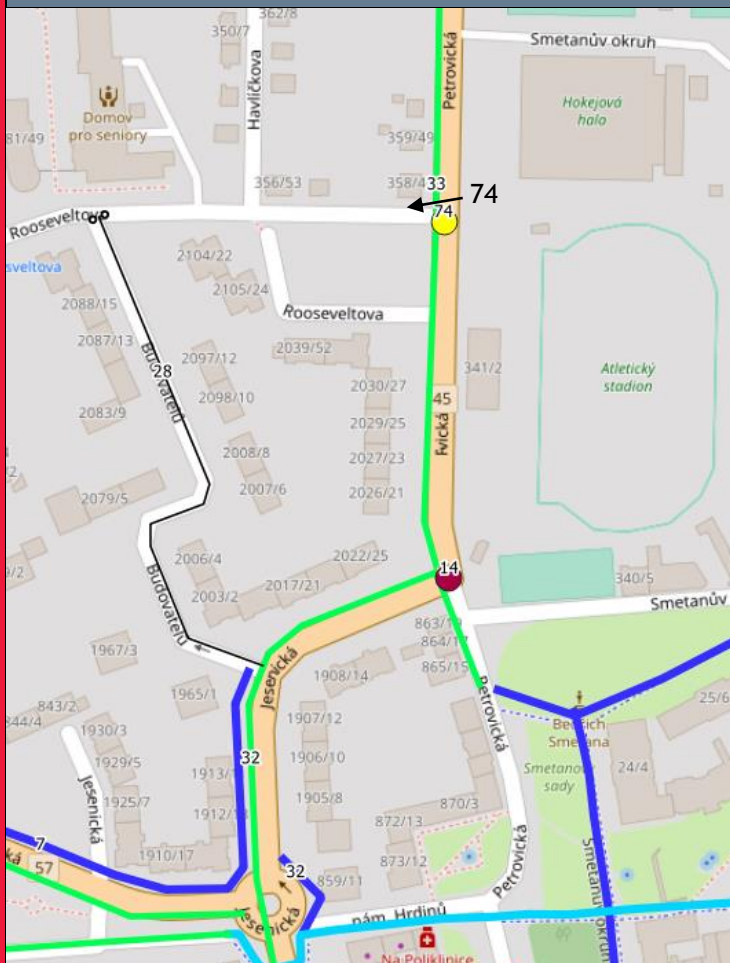
Odhad nákladů:

nelze určit



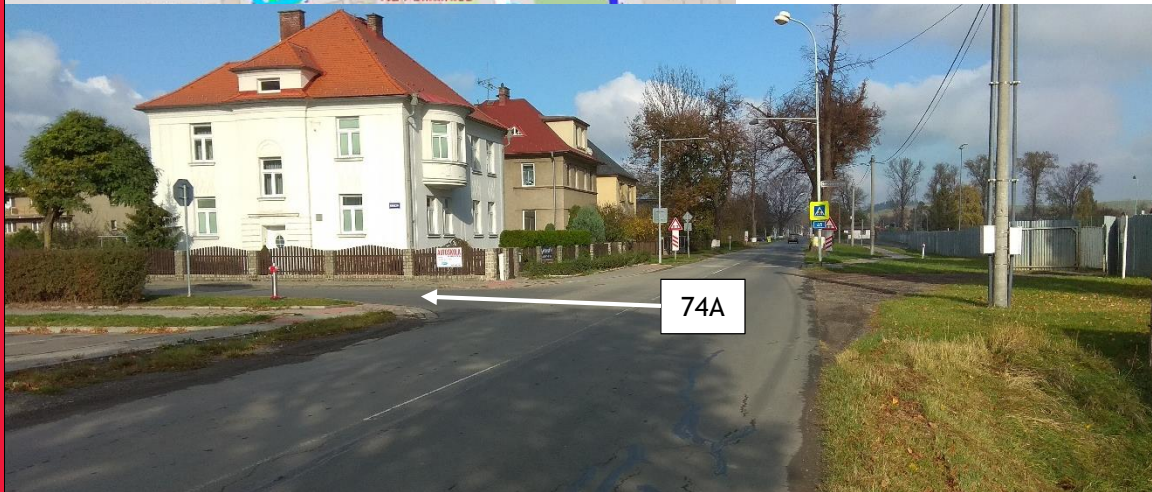
Opatření č. 74: Řešení křižovatky ulic Petrovická a Rooseveltova

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis: Bude řešeno samostatným technickým projektem v rámci rekonstrukce ulice Petrovická (opatření ID 33).

ID
74



Priorita:

střední

Odhad nákladů:

nelze určit



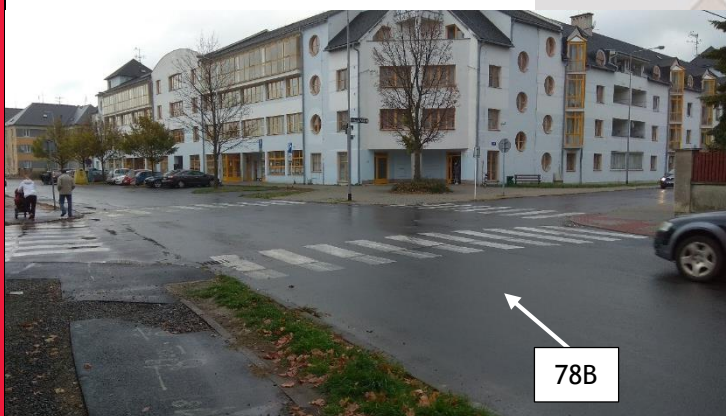
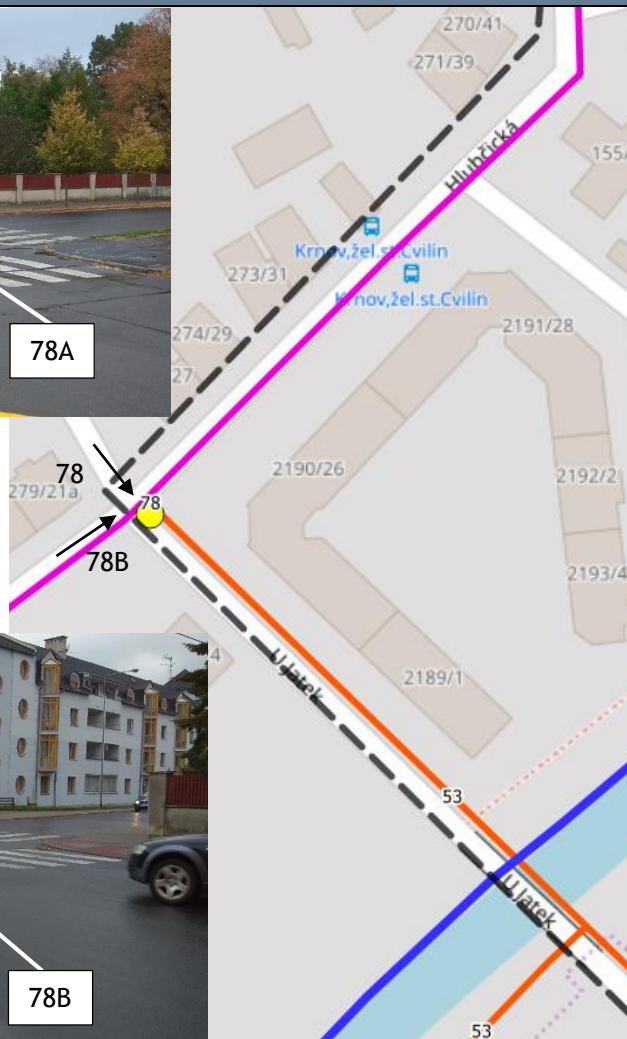
Opatření č. 78: Řešení křižovatky ul. Hlubčická - ul. U Jatek - ul. Tolstého

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis: Bude řešeno externím projektem v návaznosti na opatření ID 51 a 53.

ID
78



Priorita:

střední

Odhad nákladů:

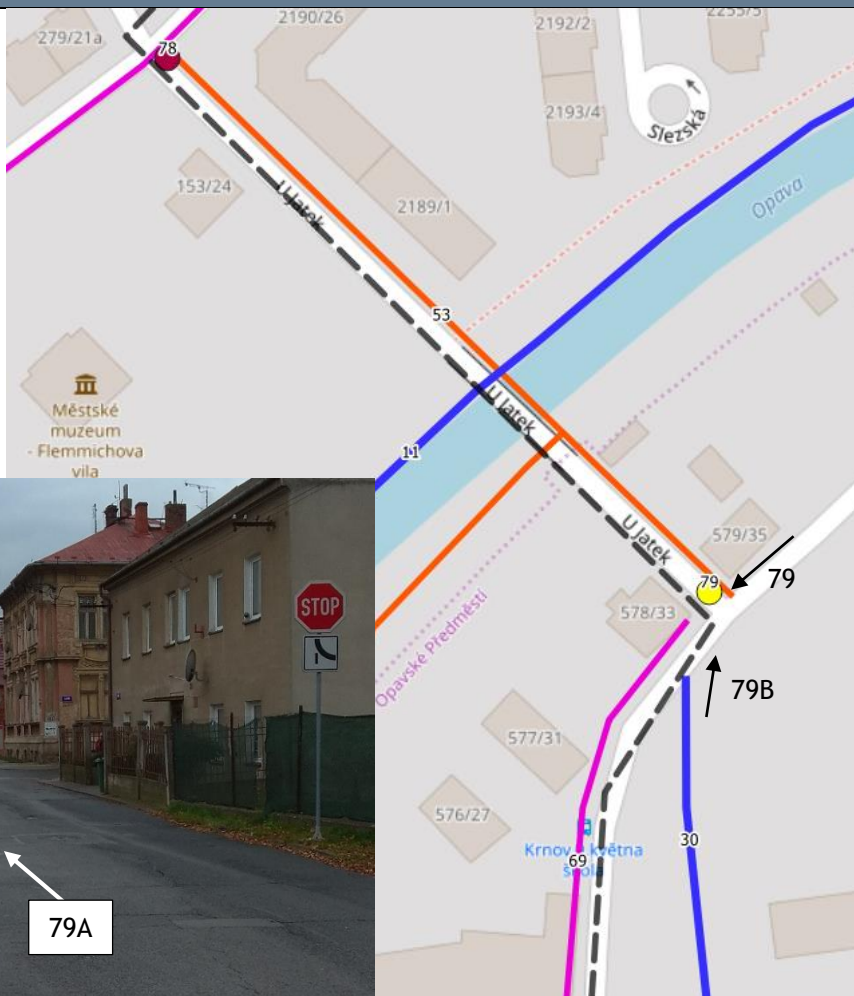
nelze určit



Opatření č. 79: Řešení křižovatky ul. U Jatek - ul. 9 května

Typ opatření: Řešení křižovatek

Popis: Bude řešeno externím projektem v návaznosti na opatření ID 53, 69 a 30. Lze očekávat možnost řešit vyznačením přejezdů pro cyklisty.



ID
79



Priorita:

vysoká

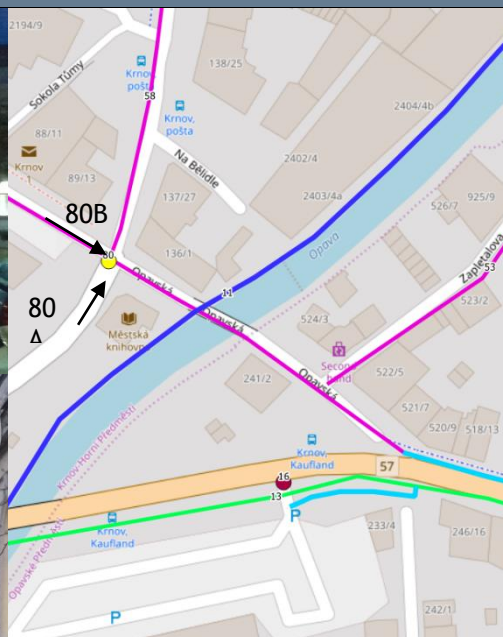
Odhad nákladů:

300 tis. Kč



Opatření č. 80: Řešení křižovatky nám. Minoritů - Soukenická - Opavská

Typ opatření: Řešení křižovatek



Popis: Bude řešeno externím projektem v návaznosti na opatření ID 58 a 64.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

nelze určit

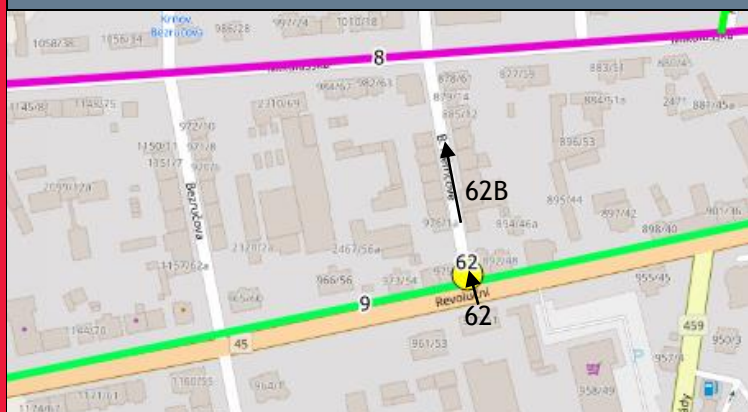


5.3.2 Vytvoření nájezdu

Vytvoření nájezdu, který umožní plynulé napojení pro cyklisty při výjezdu z některé ze slepých ulic, bylo navrženo ve dvou ulicích, a to v ulici B. Němcové a ulici Karla Čapka. Druhá ze jmenovaných ulic má v širším kontextu propustnosti města strategičtější pozici a měla by tedy být řešena přednostně.

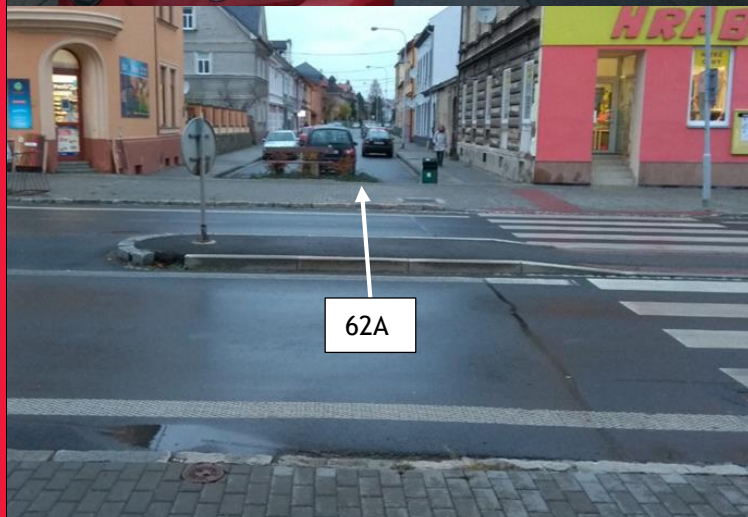
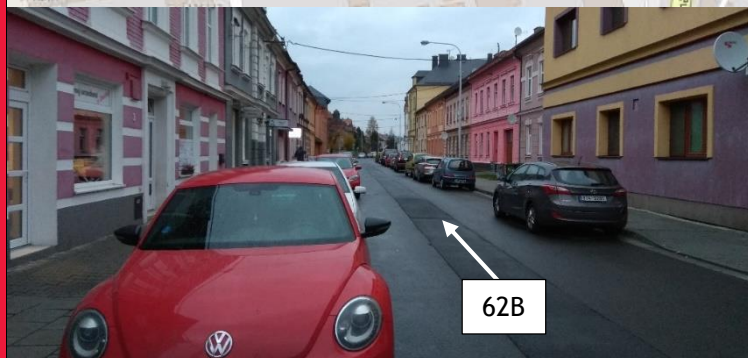
Opatření č. 62: Vytvoření nájezdu pro cyklisty z ulice B. Němcové na ulici Revoluční

Typ opatření: Vytvoření nájezdu



Popis: Je vhodné vytvořit nájezd / propojení pro cyklisty z ulice Boženy Němcové na ulici Revoluční. Vzhledem k nízké prioritě je navrženo řešit tuto lokalitu až společně s transformací ulice Revoluční.

ID
62



Priorita:

nízká

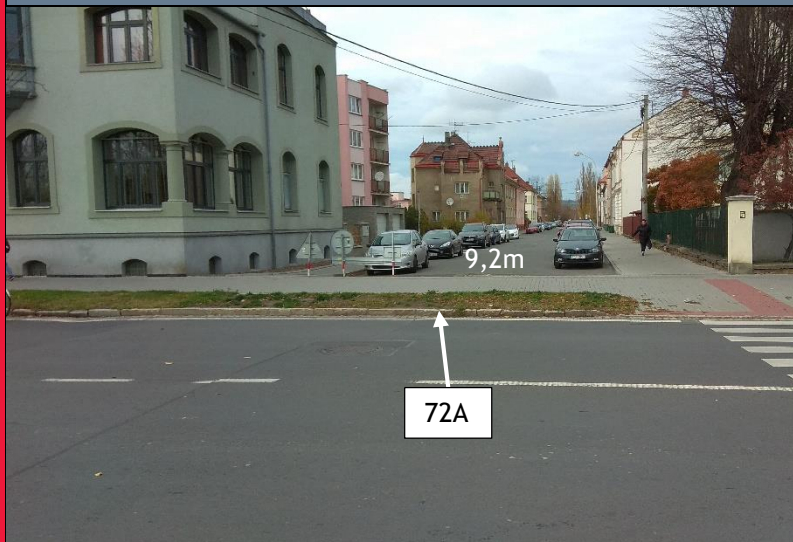
Odhad nákladů:

150 tis. Kč



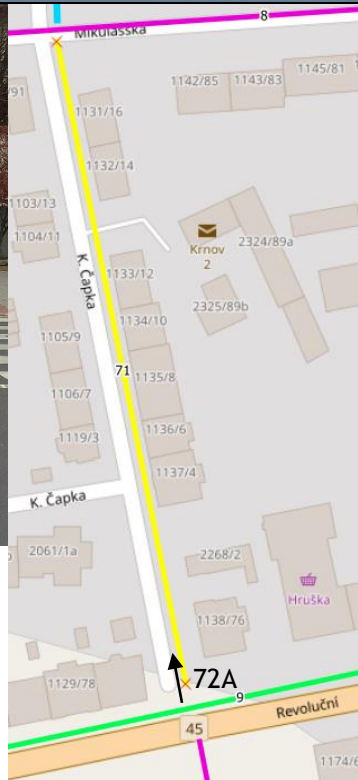
Opatření č. 72: Vytvoření nájezdu pro cyklisty z ulice Karla Čapka do ulice Revoluční

Typ opatření: Piktogramové koridory



ID
72

Popis: Vybudování nájezdu z ulice K. Čapka do ulice Revoluční, čímž dojde k posílení plynulosti průjezdu mezi severozápadní částí města a jižní částí města, ve které by měla být vybudována „nábrežní cyklostezka“ (viz ID 11).



Priorita:

střední

Odhad nákladů:

150 tis. Kč



5.3.3 Řešení nebezpečných míst

Tato podkapitola definuje 6 opatření, jejichž cílem je zvýšit bezpečnost vybraných lokalit, a to povětšinou prostřednictvím nalezení optimálního technického řešení samostatnou expertní studií. U většiny těchto opatření jsou navrženy určité možnosti optimalizace, jež bude vhodné vzít v úvahu při hledání ideální varianty budoucího stavu.

Opatření č. 5(2): Zvýšení bezpečnosti v podjezdu pod železniční tratí

Typ opatření: Řešení nebezpečných míst

Popis: V dlouhodobém horizontu je vhodné zvýšit bezpečnost pohybu cyklistů a chodců v podjezdu prostřednictvím celkového rozšíření podjezdu vybudováním vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty.



Poznámka: Podjezd pod železniční tratí (ul. Albrechtická) je jedním z nejnebezpečnějších míst pro cyklisty v Krnově. Podjezd je příliš úzký pro vybudování cyklostezky. Muselo by dojít ke zrušení jednoho z chodníků. Preferovaným střednědobým řešením je tak rozšíření chodníků na obou stranách podjezdu natolik, aby se z něj mohla stát stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol.

Komentář: Toto opatření se překrývá s ID 5(1) v kapitole Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

420 metrů

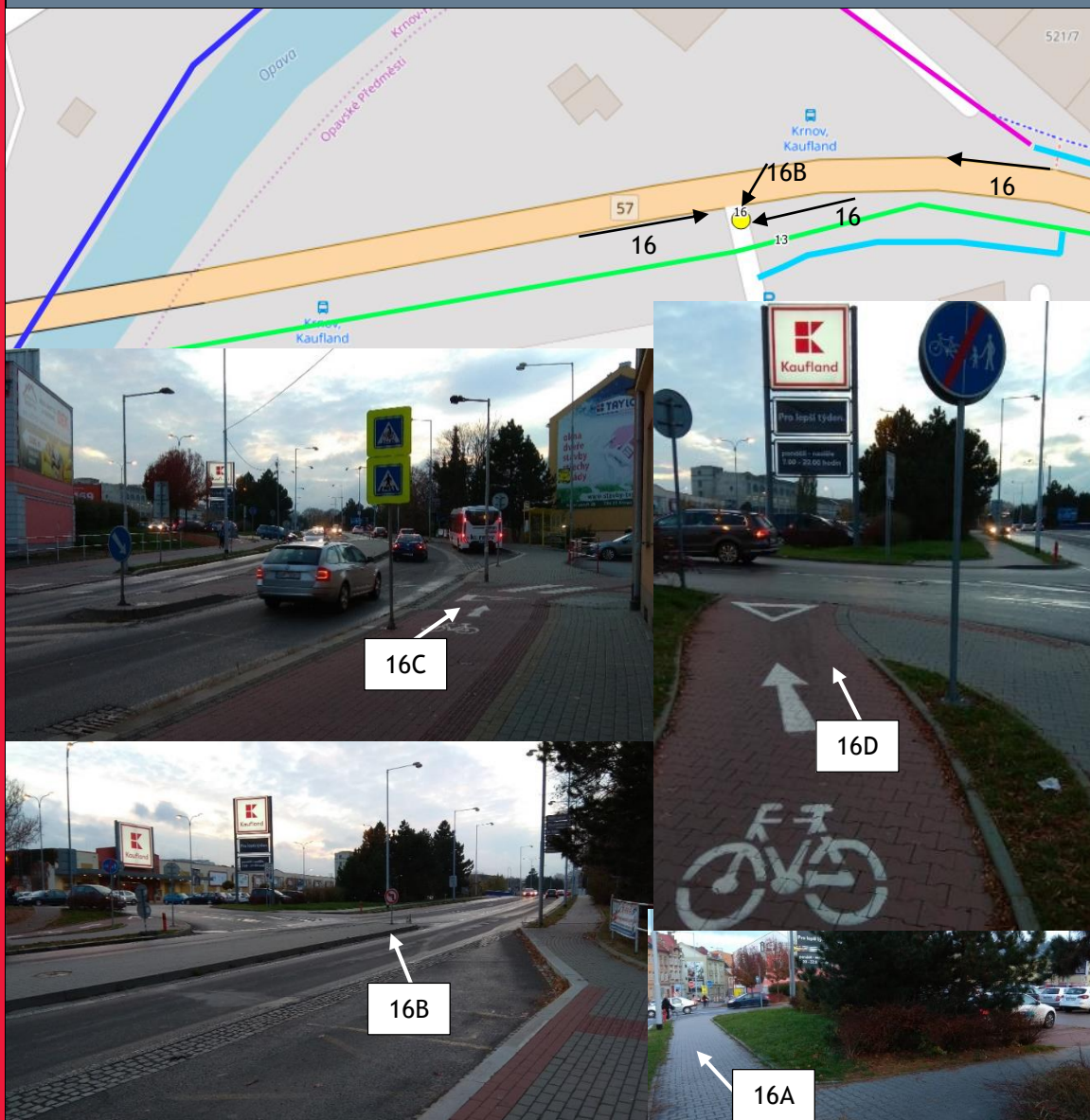
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 16: Řešení nebezpečného vjezdu ke Kauflandu

Typ opatření: Řešení nebezpečného místa



ID
16

Popis: Potřeba zvýšit bezpečnost cyklistů v okolí Kauflandu (zejm. nájezd na cyklostezku a výjezd z ní) je vnímána jako vysoce prioritní. Nicméně z důvodu nedostatku místa v dané lokalitě nebylo nalezeno žádné přechodné řešení. Situaci může vyřešit až kompletní rekonstrukce ulice Opavská, v rámci které se počítá s vybudováním samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve vozovce.

Priorita:

vysoká

Odhad nákladů:

nelze určit

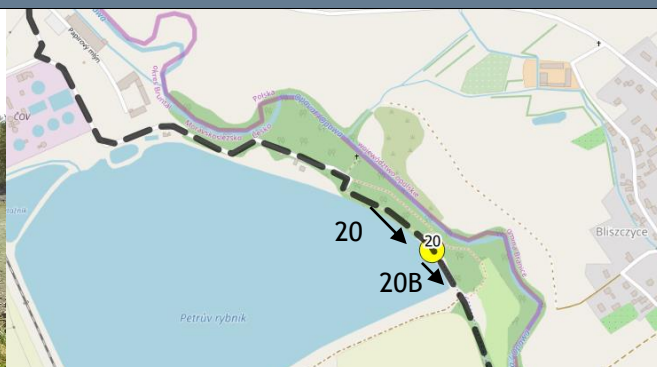


Opatření č. 20: Řešení hráze Petrova rybníka

Typ opatření: Řešení nebezpečných míst



20A



20

20B



20B

ID
20

Popis: Vytvoření pohodlné a bezpečné možnosti projet kolem rybníka (hráz rybníka je často pod vodou). Zatím je místo řešeno nouzovým opatřením (převádění kola po kamenech). Navržené řešení lokality musí být v souladu s podmínkami Povodí Odry. Nejspíše by stezka měla vést přes pole. Cykloskupina města Krnov předala řešení lokality na Odbor správy majetku. Nicméně by bylo vhodnější, aby opatření řešil spíše Odbor veřejných zakázek a architekt města.

Podmínky jsou následující:

- Okraj konstrukce nově zřízené vozovky bude nejméně 6 metrů od vzdušné paty hráze Petrova rybníka.
- V celé délce přeložky podél tělesa hráze musí být konstrukce vozovky dimenzována tak, aby umožňovala běžný průjezd techniky Povodí Odry do celkové hmotnosti 30 t. Šířka vozovky musí být nejméně 3 metry.
- V prostoru pod bezpečnostním přelivem musí být stezka zpevněna na převádění povodňových průtoků, kdy propustek pravděpodobně nebude schopen převést kapacitu bezpečnostní přelivu, tj cca 25 m³/s.
- Případná nová trasa musí být vedena po parcele č. 2820/1, k. ú. Opavské Předměstí a nesmí zasahovat do parcely č. 2823/7, která slouží správci toku a v některých případech i zemědělcům jako účelová obslužná komunikace.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

75 - 200 metrů

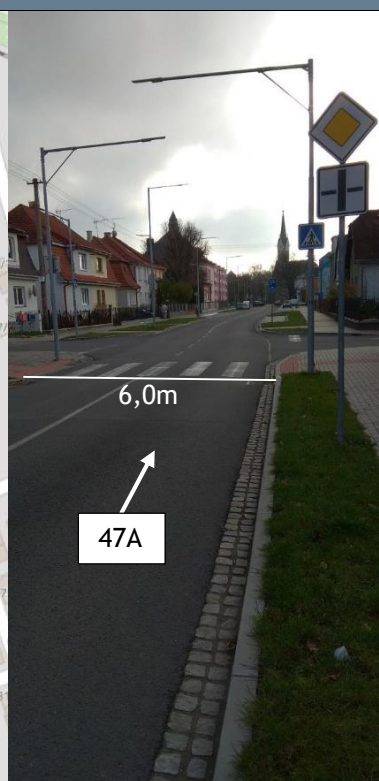
Odhad nákladů:

nelze určit (více než 3 mil. Kč)



Opatření č. 47: Zvýšení bezpečnosti cyklistů v ul. Maxima Gorkého

Typ opatření: Řešení nebezpečného místa



Popis: Cílem opatření je zvýšit bezpečnost průjezdu pro cyklisty v ulici Maxima Gorkého, která je frekventovaně využívána po cestě do nemocnice. Vozovka je zde velmi úzká a neumožňuje bezpečné předjíždění cyklistů osobními automobily. Přesto cyklisté téměř nejezdí po paralelní a výrazně bezpečnější ulici Jiráskova, jelikož by si o pár desítek metrů zajeli.

Poznámka: Vedení města konzultovalo možnost dodatečných úprav v ulici Maxima Gorkého s externím expertem a situace byla vyhodnocena tak, že nelze rozšířit stávající vozovku tak, aby nemusela být celá znovu vyfrézována. Z tohoto důvodu nebude ulice Maxima Gorkého nijak výrazněji rekonstruována v horizontu příštích 8 let. Šířka vozovky zde je 6,0 metru a chodníky měří zhruba 1,8 metru.

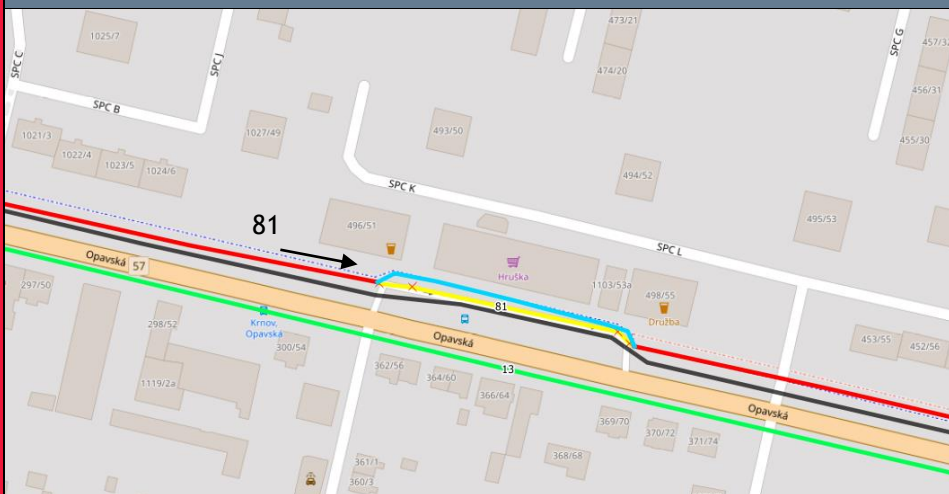
Komentář: Toto opatření je vědomě zaneseno duplicitně na dvou místech, zaprvé v podkapitole Piktogramové koridory a zadruhé zde v podkapitole Řešení nebezpečných míst, a to z důvodu, že v dlouhodobém horizontu by měla být lokalita řešena efektivněji, než skrze piktogramové koridory.

Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů:
střední	730 metrů	nelze určit nákladnost opatření v dlouhodobém horizontu



Opatření č. 81: Řešení průjezdu cyklistů parkovištěm v ulici Opavská (u obchodu Hruška)

Typ opatření: Řešení nebezpečného místa



Popis: Průjezd na parkoviště u obchodu Hruška v ulici Opavská je ve směru centra nebezpečný. Vzhledem k prostorovému omezení by bylo vhodné osadit pro řidiče upozorňující značku „Pozor cyklisté“, a dále pak v dlouhodobém horizontu, nejspíše v rámci kompletní rekonstrukce ulice Opavská, rozšířit cyklostezku natolik, aby byla obousměrná. Nicméně toto dlouhodobé opatření bude vyžadovat posunutí autobusové zastávky, redukci parkovacích ploch nebo redukci zeleně v rámci větší rekonstrukce. Vzhledem k nákladnosti dlouhodobého řešení nemůže být prioritou řešení tohoto místa vysoká.



ID
81

Priorita:	Přibližná délka úseku:	Odhad nákladů:
střední	110 metrů	6 tis. Kč (krátkodobě) 0,5 - 2 mil. Kč (dlouhodobě)



Opatření č. 82: Výměna povrchu silnice v části ulici Nová Cvilínská

Typ opatření: Řešení nebezpečných míst

Popis: Aktuálně jsou v tomto úseku kočičí hlavy, které mohou být v případě deště kluzké. Navíc je úsek velmi hrbolatý. Je tedy vhodné jej vyměnit například za asfalt. Jelikož se jedná primárně o opatření pro automobilovou dopravu, tak není zaneseno (jako jediné) v mapě optimálního budoucího stavu.



Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

200 metrů

Odhad nákladů:

1,8 mil. Kč



5.3.4 Mosty / lávky přes řeku

V rámci proběhlých jednání při přípravě Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov byly identifikovány celkem tři místa, kde by bylo vhodné vybudovat lávku přes řeku. Dvě z nich jsou zachyceny opatřeními níže a třetí z nich je řešeno externím projektem v rámci opatření ID 11 (jedná se o zřízení relativně malé a levné lávky přes potok poblíž ulice Na Ostrově).

Opatření č. 31: Vybudování lávky přes řeku Opavu a navazujících 100 - 200 m stezky pro chodce a cyklisty

Typ opatření: Mosty / lávky přes řeku



Popis: Vybudování mostu z Krnova do Bliszczyce a navazujících 100 až 200 metrů cyklostezky pro chodce a cyklisty, ať již se smíšeným, nebo s odděleným provozem. Vzhledem k očekávaným protipovodňovým opatřením bude toto opatření velmi nákladné.

Priorita:

vysoká

Odhad nákladů:

nelze určit (více než 15 mil. Kč)



Opatření č. 68(1): Lávka přes řeku Opavu a smíšená stezka pro chodce a cyklisty východně od SPC

Typ opatření: Mosty / lávky přes řeku

Popis: Vybudování lávky přes Opavu poblíž ulice K Řempu, respektive u poldru. Podél řeky by se dalo jet z Bliszczyce do Města Albrechtice a cyklisté by se tak vyhnuli ulicím Opavská a Albrechtická. Je nutné vybudovat také 200 metrů cyklostezky, potažmo stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, aby byla lávka dostupná.



ID
68
(1)

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

nelze určit (více než 15 mil. Kč)

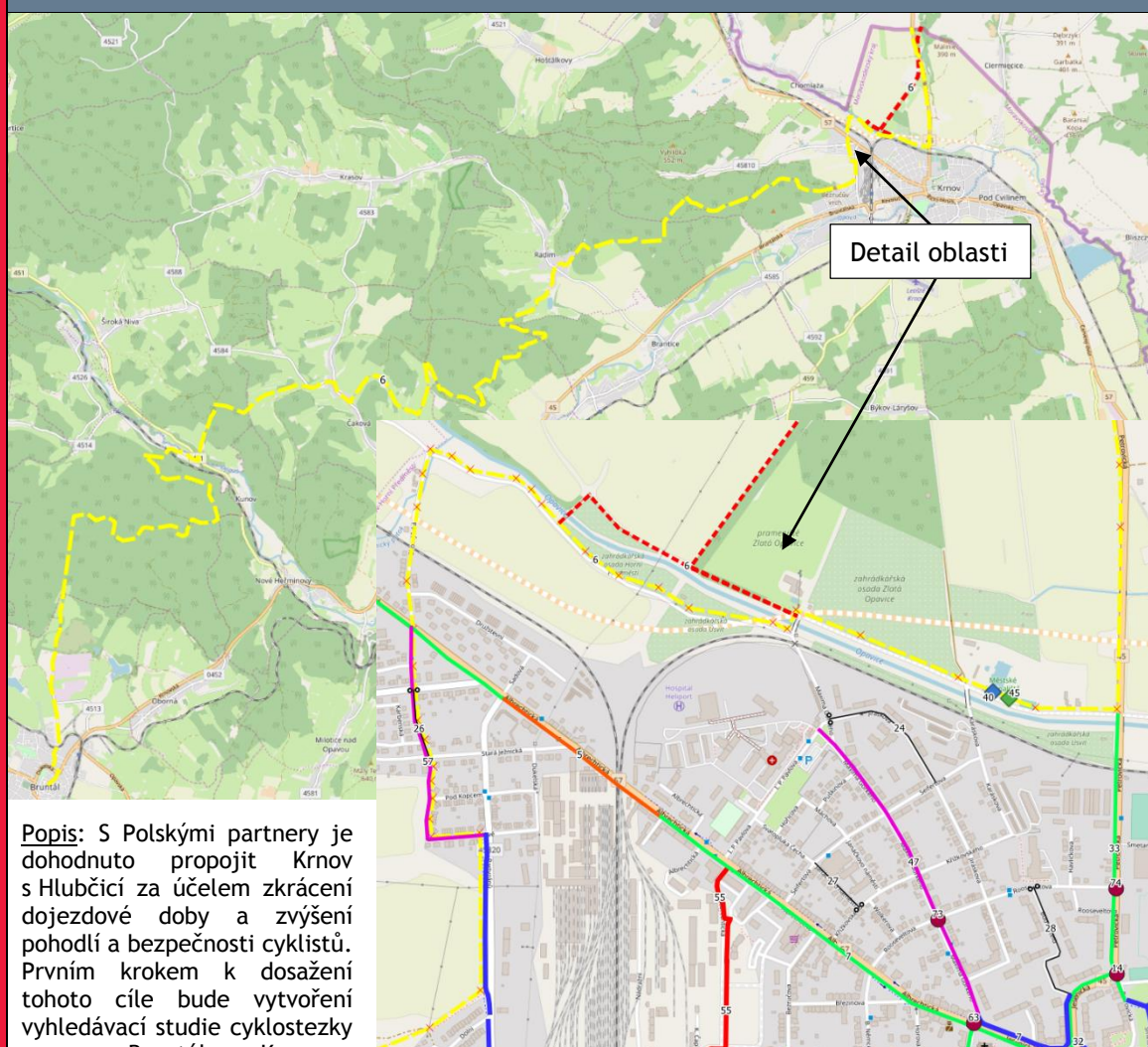


5.3.5 Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst

Tato podkapitola zahrnuje 5 opatření spočívajících v zajištění lepší dostupnosti míst, či propustnosti vybraného území. Všechna tato opatření jsou specifická tím, že jsou buď nepřímo řešena jinými opatřeními, nebo jsou řešena externími projekty. Vyjma níže prezentované cyklostezky na ose Bruntál - Krnov - Hlubčice, je zde řešena dopravní infrastruktura pro cyklisty v Sídlišti Pod Cvilínem a zajištění lepší dostupnosti obou vlakových nádraží a Sdruženého zdravotnického zařízení Krnov.

Opatření č. 6: Cyklostezka propojující Krnov s Hlubčicí a Bruntálem

Typ opatření: Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst



Popis: S Polskými partnery je dohodnuto propojit Krnov s Hlubčicí za účelem zkrácení dojezdové doby a zvýšení pohodlí a bezpečnosti cyklistů. Prvním krokem k dosažení tohoto cíle bude vytvoření vyhledávací studie cyklostezky na ose Bruntál - Krnov - Hlubčice (Głubczyce), která bude vznikat od ledna 2020. Samotná realizace bude ukončena nejdříve v roce 2024, jelikož vznik projektové dokumentace k projektu bude minimálně na 2 roky. Předpokládané vedení na území města Krnova je od hranic s obcí Brantice přes lesy na západě města, kolem zahradních osad Horní Předměstí a Úsvit a podél ulice Petrovická až na hranici s Polskem.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

9 500 metrů (na území města)

Odhad nákladů:

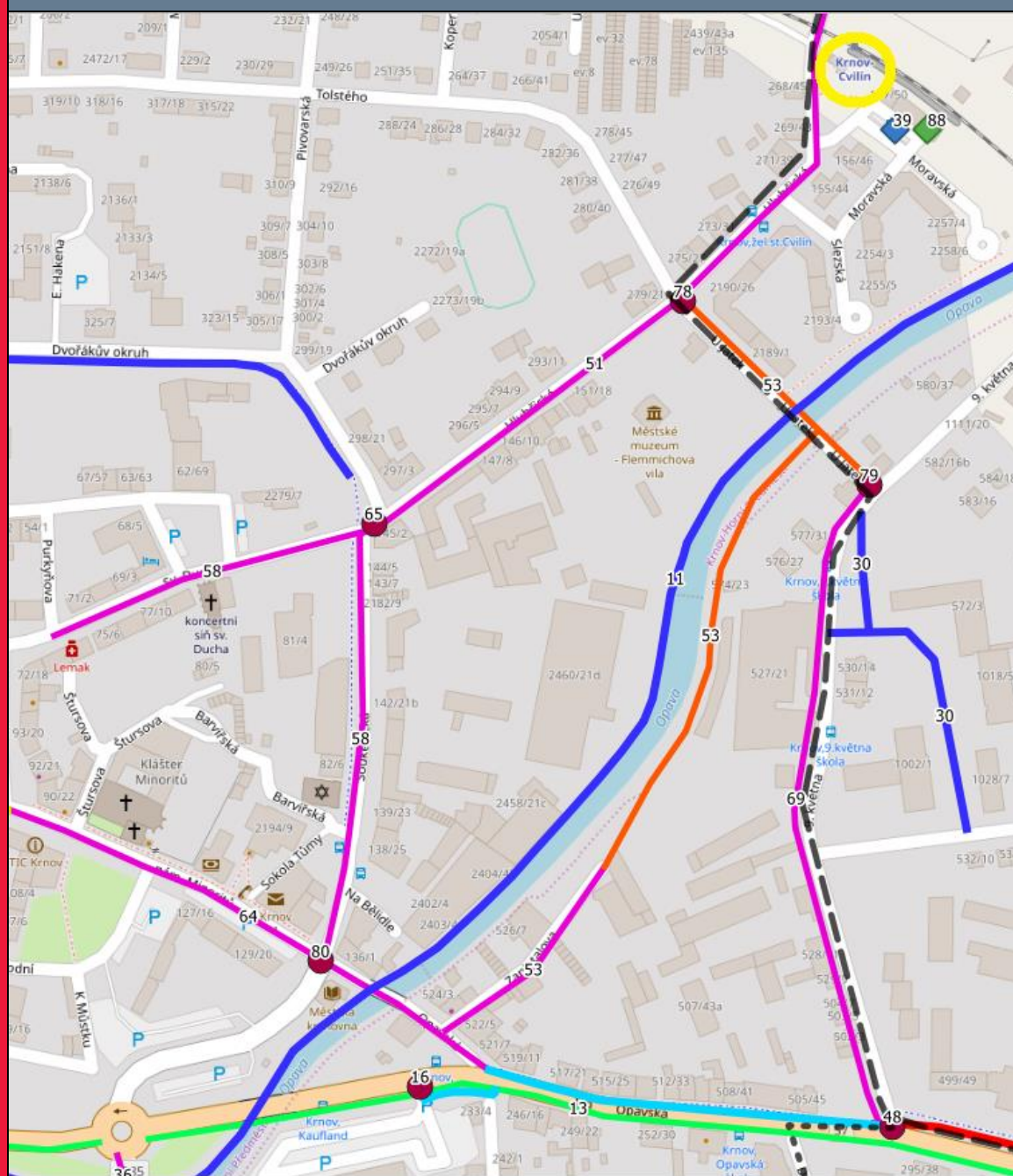
nelze určit (>60 mil. Kč)



Opatření č. 46: Zlepšení dostupnosti vlakové stanice Krnov-Cvilín

Typ opatření: Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst

ID
46



Popis: Zlepšení dostupnosti vlakové stanice Krnov-Cvilín bude dosaženo především prostřednictvím opatření ID 51, 11, 53, 58, 65, 69, 78 a 79.

Priorita:

vysoká

Přibližná délka úseku:

nelze stanovit

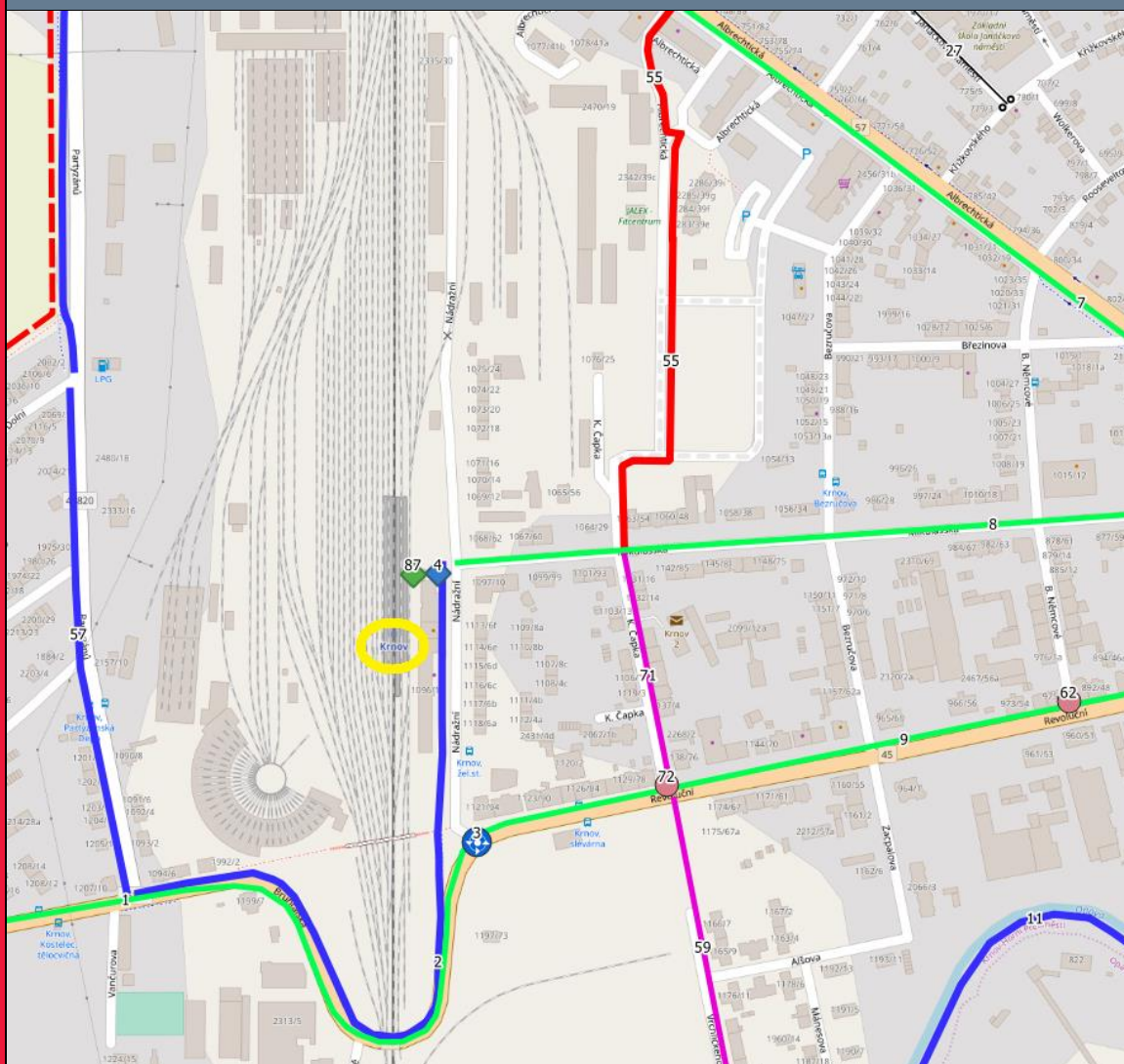
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 49: Zlepšení dostupnosti vlakové stanice Krnov

Typ opatření: Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst



Popis: Zlepšení dostupnosti vlakové stanice Krnov bude dosaženo především prostřednictvím opatření ID 2, 8, 1, 9, 55, 71, 72, 59 a 11.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

nelze stanovit

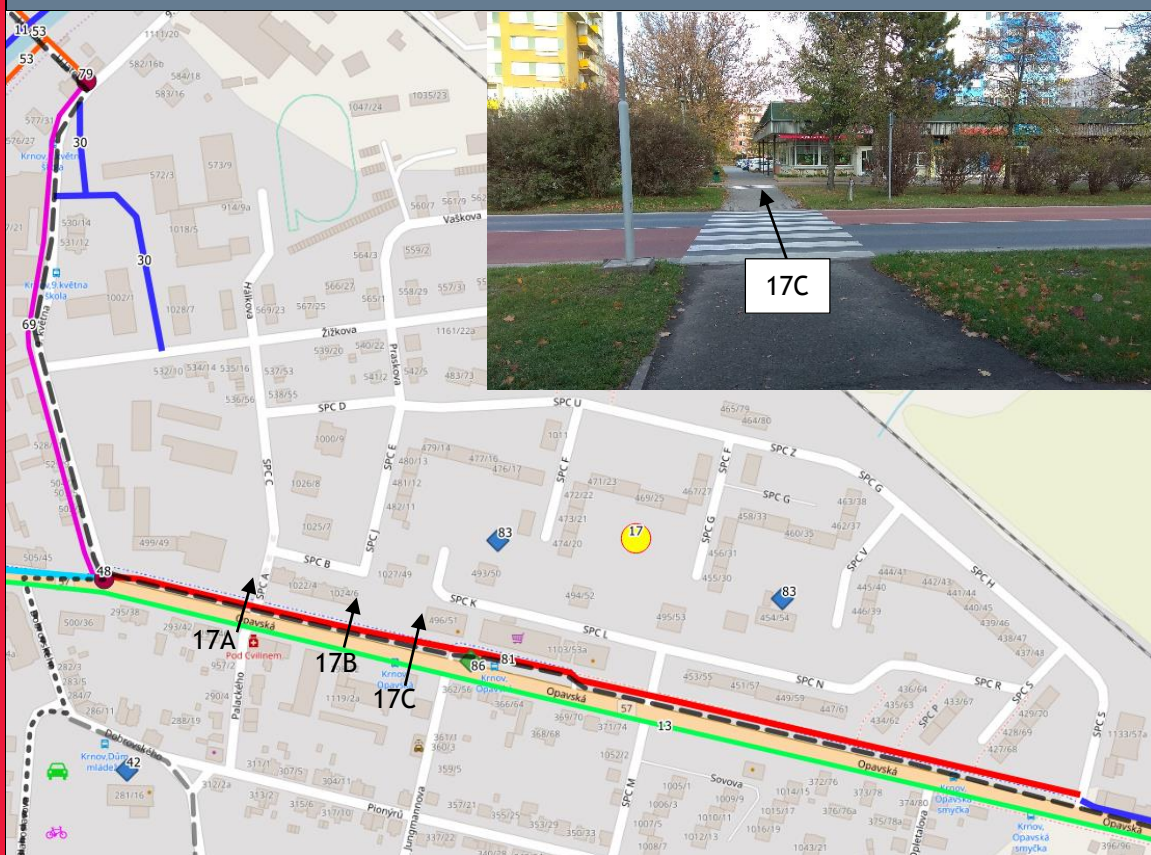
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 17: Zlepšení napojení SPC na ulici Opavská a řešení pohybu cyklistů po sídlišti

Typ opatření: Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst



ID
17



Popis: Cílem opatření je napojení sídliště „SPC“ na existující cyklostezku v uli ci Opavská. Dle proběhlých jednání se jedná o relativně malý problém, který se bude řešit v rámci komplexní revitalizace dotčeného sídliště, a to v rámci samostatného projektu. Řešeny by měly být zejména: A) spojnice od ulice Hábkova kolem Střední školy automobilní; B) chodník k SPC J a SPC A; C) chodník k SPC K kolem Cukrárny-Oáza.

Priorita:

nízká

Přibližná délka úseku:

nelze stanovit

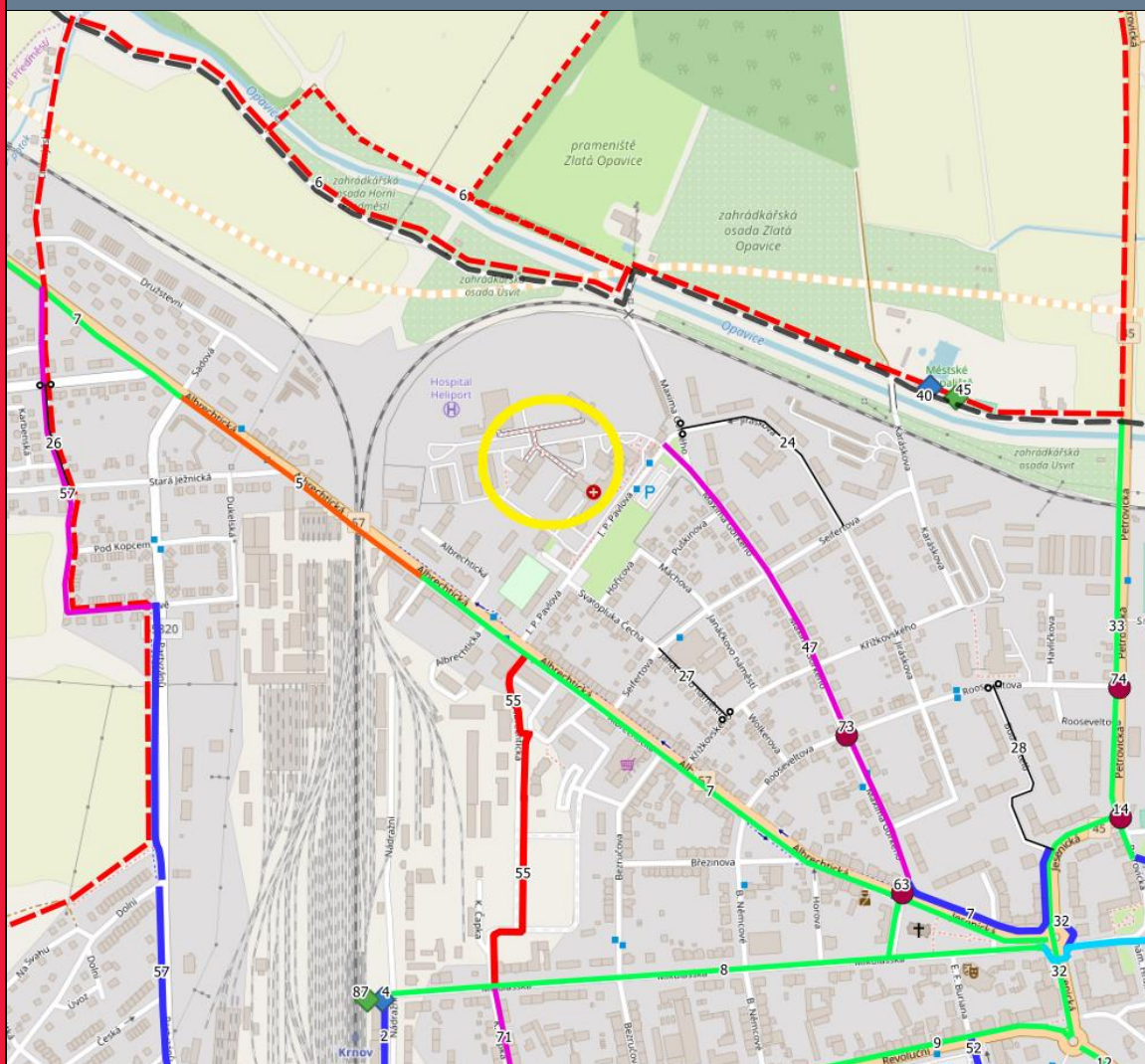
Odhad nákladů:

nelze určit



Opatření č. 34: Zlepšení dostupnosti nemocnice v ulici I. P. Pavlova

Typ opatření: Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit a míst



Popis: Zlepšení dostupnosti Sdruženého zdravotnického zařízení Krnov je podpořeno primárně opatřením ID 47, a dále pak také opatřeními ID 24, 32, 55, 7, 28, 73, 14, 33, 74 a 5. Nicméně v ulici I. P. Pavlova není doporučeno žádné opatření, a to z důvodu nedostatečné šířky vozovky a chodníků i příliš vysoké intenzity provozu motorových vozidel a pohybu chodců. V rámci pracovní skupiny bylo dohodnuto, že není vhodné do této ulice navádět cyklisty skrze piktogramové koridory.

Priorita:

střední

Přibližná délka úseku:

nelze stanovit

Odhad nákladů:

nelze určit



5.3.6 Rozšíření mobiliáře

Následující podkapitole navrhuje celkem 7 míst, kde by měly být nainstalovány cykloboxy, 7 míst, kde by bylo vhodné zřídit nabíjecí stanici na elektrokola a dále také identifikuje jedno z nejvhodnějších míst pro potenciální vystavění cyklověže.

Opatření č. 4: Zřízení cykloboxu u železniční stanice Krnov

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



Popis: Cílem opatření je zvýšit ochranu jízdních kol proti krádeži skrze nainstalování cykloboxu u hlavního nádraží v Krnově. Tím by mohla stoupnout atraktivita jízdního kola jako dopravního prostředku pro pohyb po městě. Cykloboxy budou v Krnově v blízké budoucnosti instalovány na 4 místa. Přesná budoucí lokace tohoto cykloboxu zatím není potvrzena a výstavba zatím není ani ve fázi příprav. V rámci jednání pracovních skupin ke Koncepti byla vytipována 3 potenciální místa, kam cyklobox umístit. Ta jsou prezentována na přiložené mapě a fotodokumentaci.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

125 tis. Kč



Opatření č. 39: Zřízení cykloboxu u železniční stanice Krnov-Cvilín

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



Popis: Nainstalování cykloboxu na nádraží Krnov-Cvilín je již v přípravě.

Priorita:

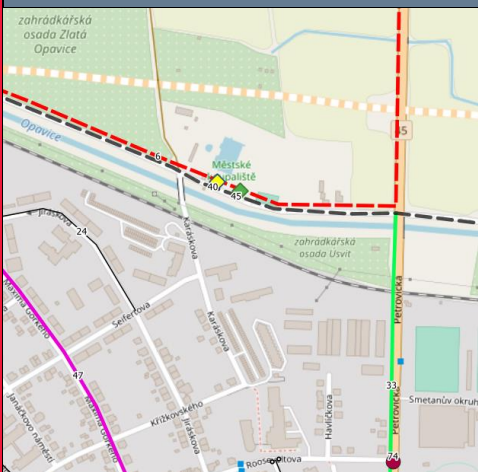
střední

Odhad nákladů:

již byla získána dotace

Opatření č. 40: Zřízení cykloboxu u Koupaliště Krnov

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



Popis: Nainstalování cykloboxu u Koupaliště Krnov (Petrovická 365/41) je již v přípravě.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

již byla získána dotace

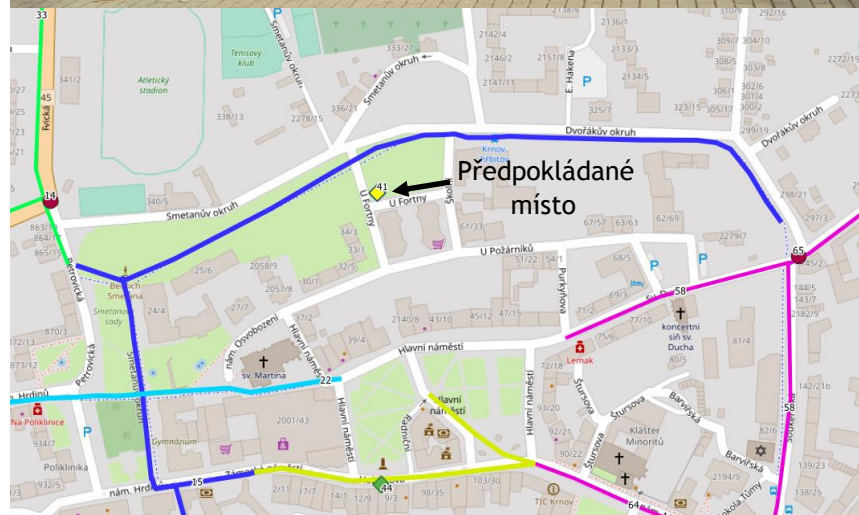


Opatření č. 41: Zřízení cykloboxu v parku Bedřicha Smetany

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



ID
41



Popis: Nainstalování cykloboxu v parku B. Smetany (poblíž ulice U Fortny) je již v přípravě.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

již byla získána dotace



Opatření č. 42: Zřízení cykloboxu u Střediska volného času Krnov

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



ID
42



Popis: Nainstalování cykloboxu u Střediska volného času Krnov (Dobrovského 281/16) je již v přípravě.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

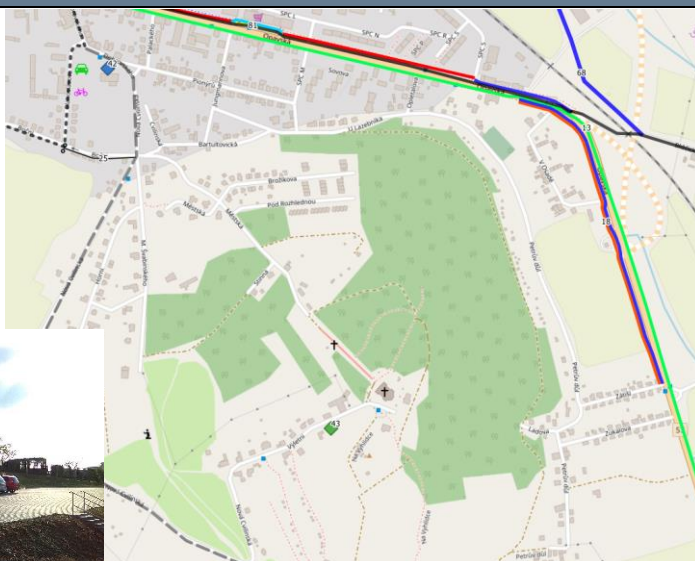
již byla získána dotace



Opatření č. 43: Nabíjecí stanice na elektrokola u Hotelu Cvilín

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře

Popis: Lokalita Hotelu Cvilín je jedním ze třech strategických míst, na kterém město Krnov plánuje zřídit nabíjecí stanice na elektrokola. U hotelu se v současnosti parkuje na 3 místech. Za nejvhodnější z nich Zpracovatel považuje severozápadní parkoviště, na které je z hotelu nejlepší výhled (v obrázcích níže je vyznačeno *).



Priorita:

střední

Odhad nákladů:

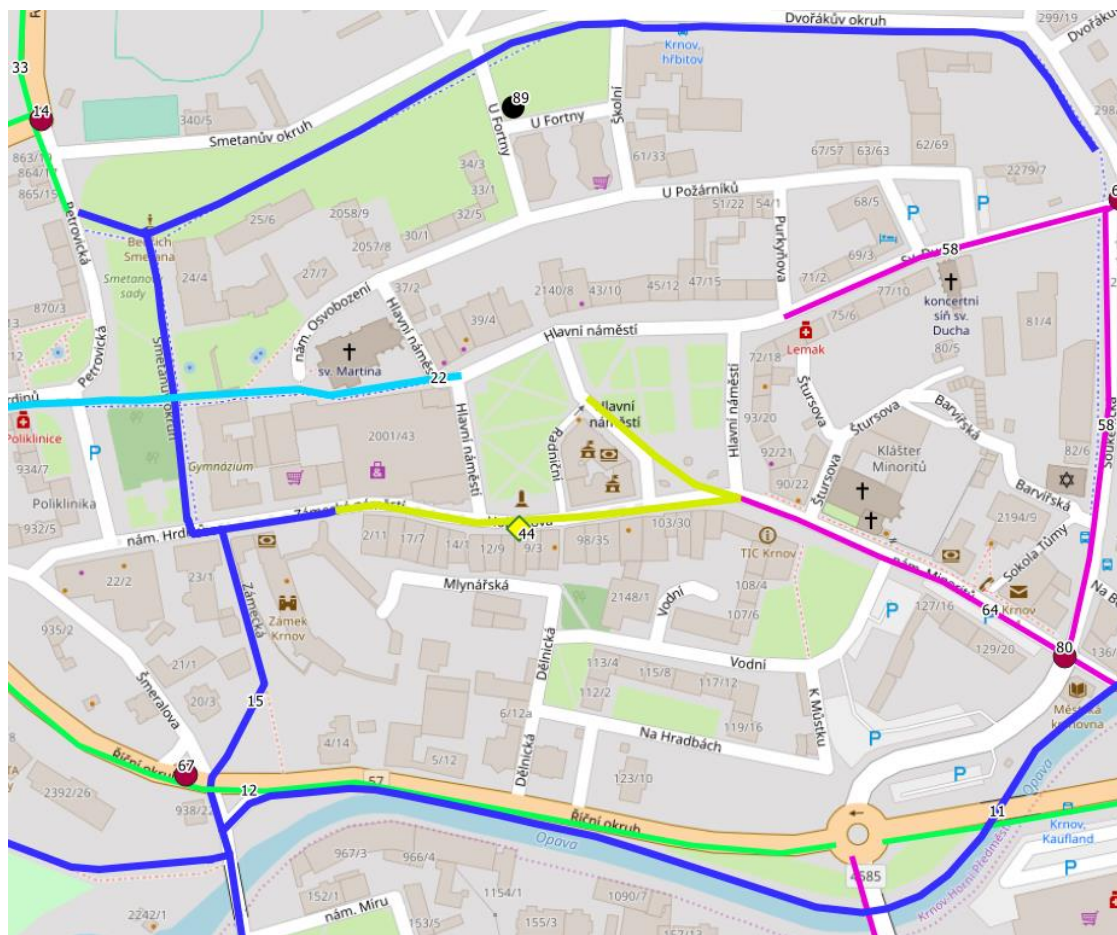
financování je již zajištěno



Opatření č. 44: Nabíjecí stanice na elektrokola v nové lokalitě Turistického informačního centra

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře

Popis: Přesun nabíjecí stanice uskladněné v současném Turistickém informačním centru do nové lokality TIC v Hobzíkově ulici. Jedná se o přesun již nakoupené stanice, takže není potřeba investovat.



Poznámka: K přesunu nabíjecí stanice na elektrokola do ulice Hobzíkovy došlo ke konci listopadu 2019, kdy byla finalizována tato Koncepce. Nabíjecí stanice v původním TIC byla zachována.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

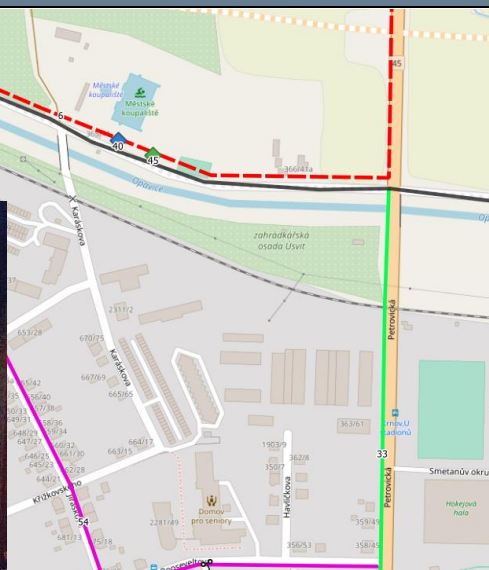
již realizováno



Opatření č. 45: Nabíjecí stanice na elektro kola u Městského koupaliště

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře

Popis: Lokalita u Městského koupaliště je jedním ze třech strategických míst, na kterém město Krnov plánuje zřídit nabíjecí stanici na elektro kola.



Priorita:

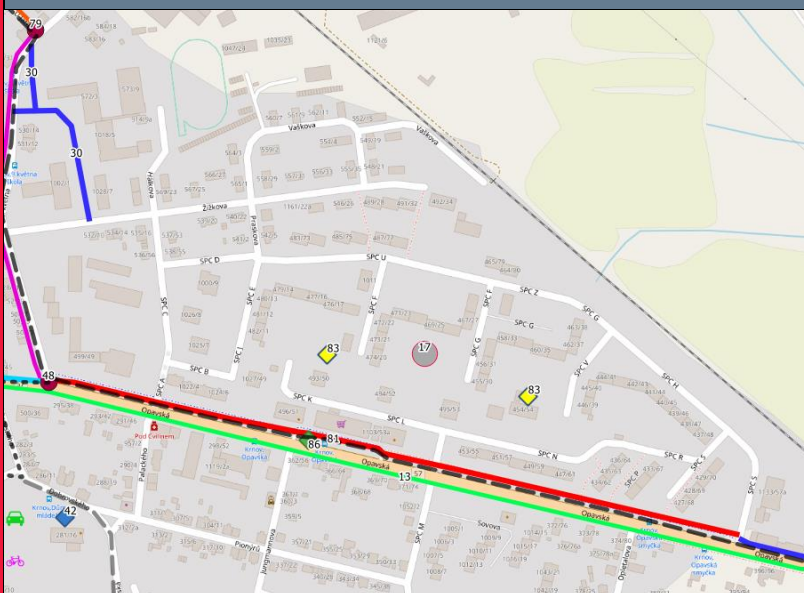
střední

Odhad nákladů:

financování je již zajištěno

Opatření č. 83: Zřízení cykloboxu - SPC (v rámci kompletní revitalizace sídliště)

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



Popis: Opatření bude realizováno v rámci kompletní revitalizace sídliště Pod Cvilínem („SPC“). Přesné umístění cykloboxů nebylo v rámci Konceptu vytipováno. Doporučený počet cykloboxů je 12, s rozmístěním na dvě místa v rámci sídliště.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

250 tis. Kč

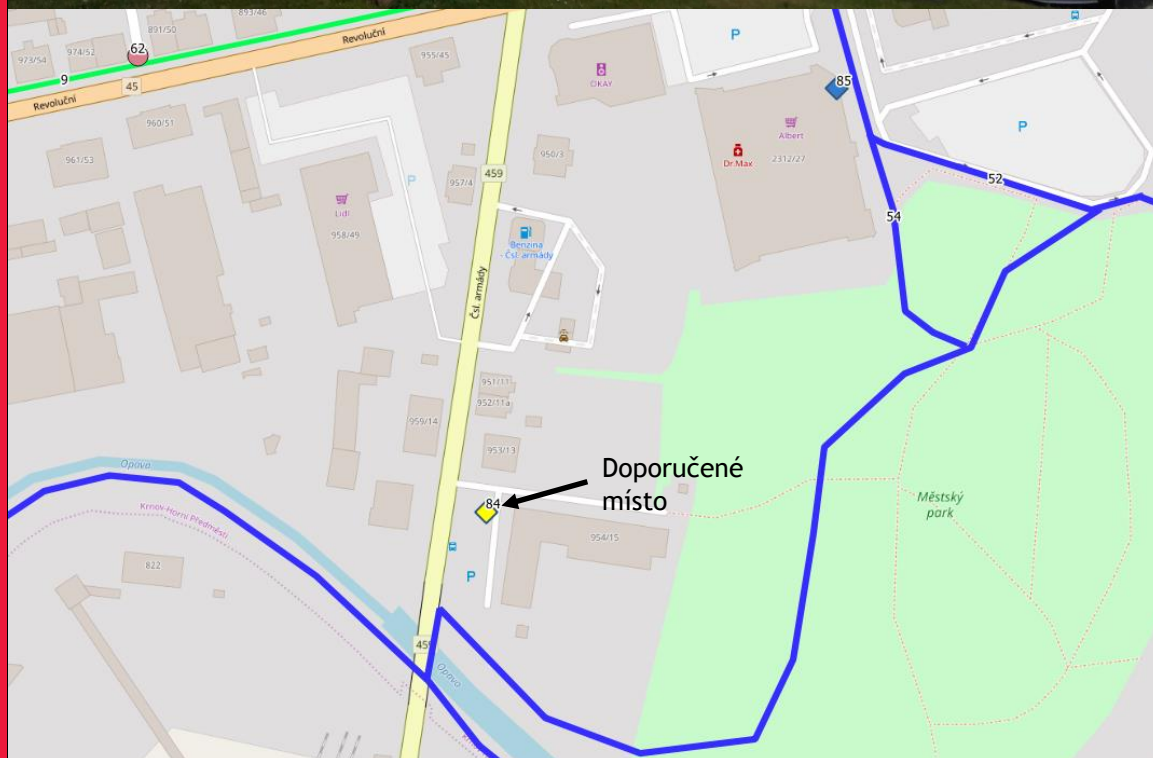


Opatření č. 84: Zřízení cykloboxu - Městské lázně

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



ID
84



Popis: Poptávka po zřízení cykloboxů u Městských lázní byla identifikována na základě dotazníkového šetření, respektive ankety.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

125 tis. Kč



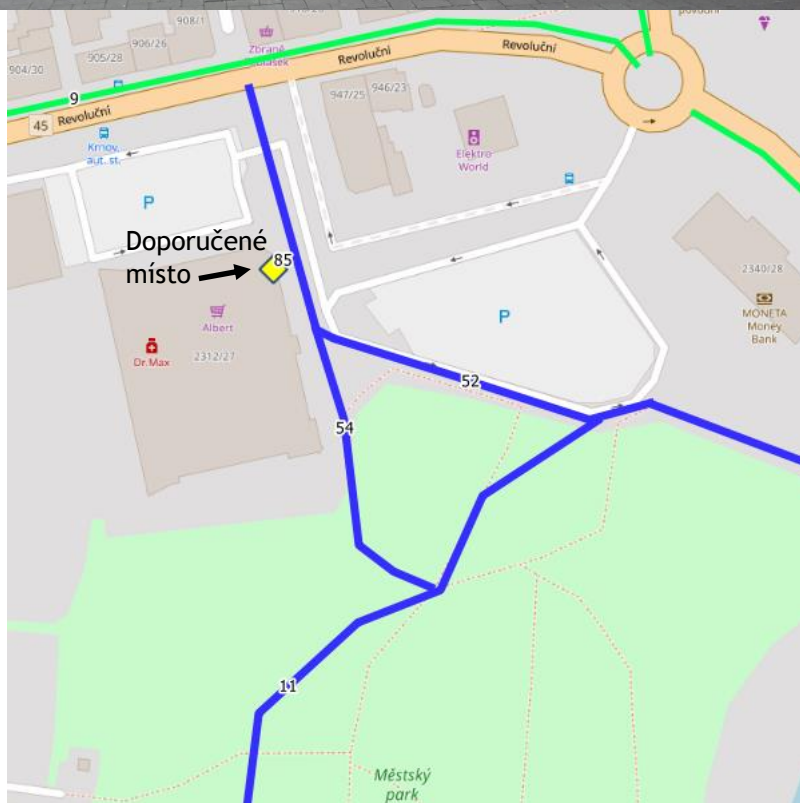
Opatření č. 85: Zřízení cykloboxu - Albert

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



Popis: Poptávka po zřízení cykloboxů v lokalitě u Alberta byla identifikována na základě dotazníkového šetření, respektive ankety.

ID
85



Priorita:

střední

Odhad nákladů:

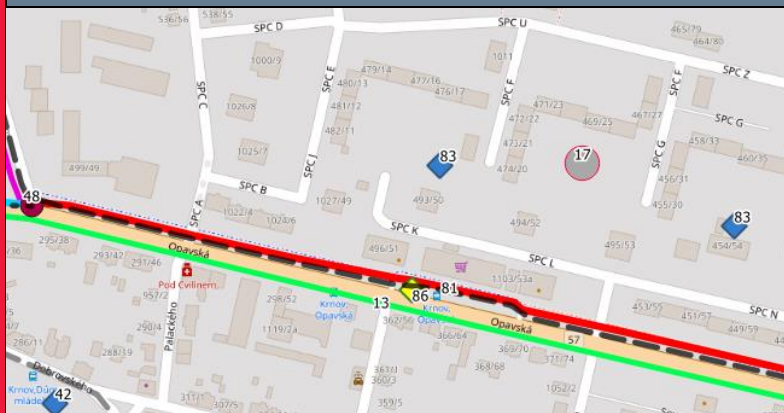
125 tis. Kč



Opatření č. 86: Nabíjecí stanice na elektrokola - Obchod Hruška (ulice Opavská)

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře

ID
86



Popis: Tato lokalita je doporučena k nainstalování nabíjecí stanice na elektrokola vzhledem ke strategickému umístění tohoto obchodu. Priorita opatření je nízká z důvodu, že se ve městě nacházejí vytiženější obchody (Albert, Kaufland, Lidl), u kterých nebylo navrženo zřídit nabíjecí stanici na elektrokola z bezpečnostních důvodů (vysoké riziko krádeže kola při návštěvě obchodu).

Priorita:

nízká

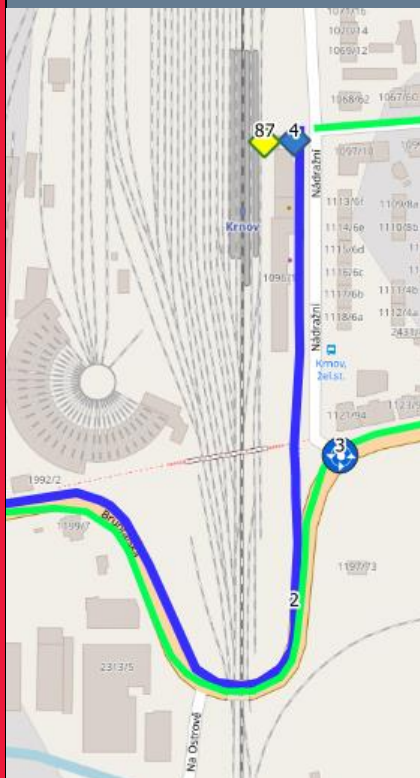
Odhad nákladů:

20 tis. Kč + případné stavební práce

Opatření č. 87: Nabíjecí stanice na elektrokola - Železniční stanice - Krnov

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře

ID
87



Popis: Nabíjecí stanice u železniční stanice Krnov by měla být v ideálním případě propojená s navrženými cykloboxy v této lokalitě opatřením ID 4. V opatření ID 4 jsou definována 3 doporučená místa, kde cyklobox, a tedy potažmo i nabíjecí stanice, zřídit. Nejvíce preferované z těchto míst je zachyceno na fotografii níže.

Doporučené místo



Priorita:

střední

Odhad nákladů:

60 tis. Kč + případné stavební práce

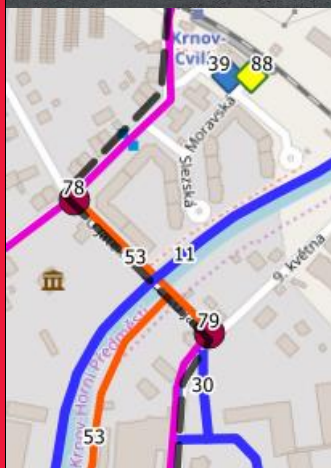


Opatření č. 88: Nabíjecí stanice na elektrokola - Železniční stanice - Krnov-Cvilín

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



ID
88



Popis: Nabíjecí stanice u železniční stanice Krnov-Cvilín by měla být v ideálním případě propojená s navrženými cykloboxy v této lokalitě opatřením ID 39. Doporučené místo, kde by měly být cyklobox i nabíjecí stanice umístěny, je zachyceno na fotografii níže.

Priorita:

střední

Odhad nákladů:

60 tis. Kč + případné stavební práce

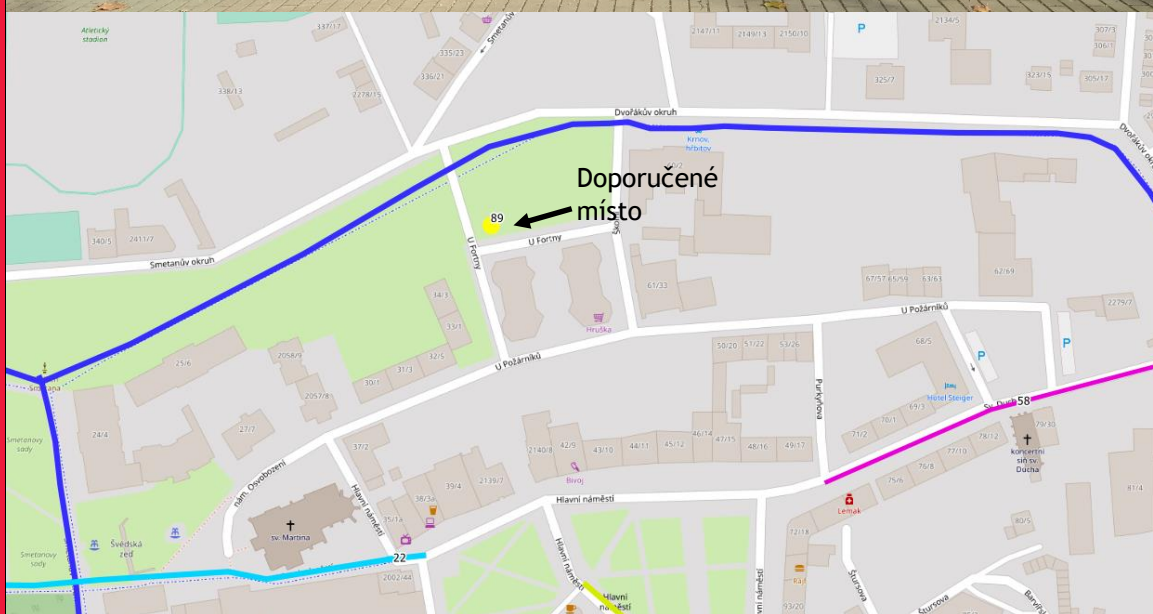


Opatření č. 89: Cyklověž

Typ opatření: Rozšíření mobiliáře



ID
89



Popis: Investiční náklady cyklověže se pohybují od 10 do 15 milionu Kč a je potřeba vyhradit plochu o rozloze (přibližně ve tvaru čtverce) 60-70 m². Provozní náklady pak dosahují hodnot kolem 200 tisíc Kč ročně. Zpracovatel předpokládá, že poplatky za využití věže pokryjí 50 až 75 procent provozních nákladů. Je vhodné vytvořit analýzu nákladů a přínosů výstavby cyklověže (například v roce 2030) a dle jejích výsledků rozhodnout o tom, zda má její výstavba v Krnově smysl (tj. jestli všechny společenské přínosy zřízení cyklověže v dlouhodobém převýší její investiční a provozní náklady).

Priorita:

nízká

Odhad nákladů:

12 mil. Kč



5.3.7 Aktivní politika města

V rámci této podkapitoly jsou specifikovány dvě hlavní priority města v oblasti rozvoje cyklistické dopravy v nadcházejících letech, a to jmenovitě otestování služby sdílených kol a budování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty.

Opatření č. 90: Spuštění pilotního projektu sdílených kol

ID 90	Typ opatření: Aktivní politika města	
	Popis: Pilotní projekt sdílených kol je již ve fázi příprav a rozpočet města na rok 2020 s ním počítá.	
	Priorita: vysoká	Odhad nákladů: 1,5 mil. Kč

Opatření č. 91: Průběžná snaha o urychlení možnosti vybudování samostatných cyklistických pruhů na hlavních dopravních tazích města

ID 91	Typ opatření: Aktivní politika města	
	Popis: Priorita tohoto opatření je vysoká jak v očích veřejnosti, tak v očích vedení města. Zatím se podařilo vyjednat, že město může začít plánovat opatření v ulici Říční okruh. Dále by město vedení města Krnova mělo průběžně jednat o vybudování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v ulicích Opavská, Albrechtická, Jesenická, Revoluční a Bruntálská.	
	Priorita: vysoká	Odhad nákladů: nelze určit (přímé náklady mohou být nulové)



C. IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

6. IMPLEMENTACE OPATŘENÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI KONCEPCE

Po akceptaci Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov příslušnými statutárními orgány města by mělo dojít k pověření osoby (ideálně cyklokoordinátora) zodpovědné za monitoring a evaluaci naplňování jednotlivých opatření definovaných touto Konceptí. Hlavním nástrojem implementace bude Akční plán, ve kterém budou vždy na minimálně jeden kalendářní rok dopředu definovány a operativně upřesňovány opatření, jejichž realizace by měla být uskutečněna nebo by měla začít být připravována v krátkodobém časovém horizontu (tj. maximálně 2 let), a to s ohledem na ekonomické možnosti města, dotační programy a další relevantní faktory. V tomto kontextu by tedy Akční plán měl být vždy v přímém souladu se střednědobým výhledem rozpočtu města Krnova tak, aby bylo zajištěno financování plánovaných investičních akcí. Jinými slovy je potřeba zajistit to, aby v budoucnu došlo k zohlednění plánovaných opatření cyklistické dopravy a infrastruktury ve střednědobých rozpočtových výhledech města Krnova.

Každý rok by mělo dojít k vyhodnocení Akčního plánu, jeho aktualizaci s ohledem na nové skutečnosti a formulaci Akčního plánu pro rok následující. Vyhodnocení Akčního plánu by mělo obsahovat informace o tom, jaké aktivity již byly realizovány, v jakém stavu jsou právě realizované aktivity, jaké aktivity jsou připravovány, a jaké plánované aktivity nemohly být oproti původnímu plánu realizovány. Zároveň je s ohledem na aktuálnost nutná průběžná revize navrhovaných opatření. Součástí vyhodnocení Akčního plánu bude vyhodnocení ukazatelů plnění navržených v kapitole 7 této Koncepce. Výše uvedený proces může vést k úpravám stávajících aktivit či navržení aktivit nových v závislosti na nových skutečnostech. Akční plán na roky 2020 a 2021 tvoří přílohu č. 1 této Koncepce.

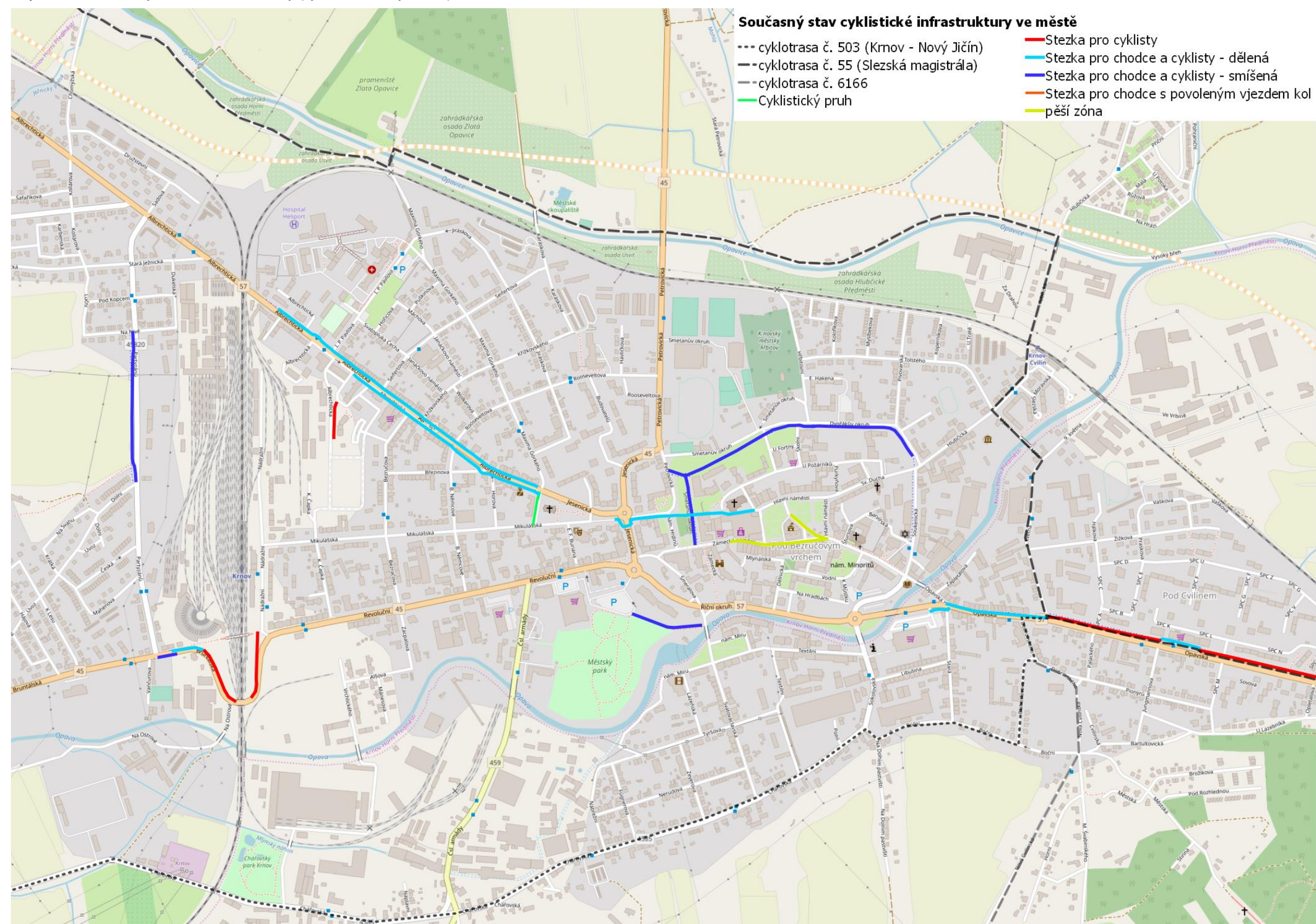
V definovaném rozsahu aktivit Akčním plánem se počítá s externími zdroji financování, které jsou ale vzhledem ke končícímu programovému období Evropských strukturálních a investičních fondů hůře předvídatelné. V současném programovém období (2014 - 2020) je možné například z Integrovaného regionálního operačního programu v rámci specifického cíle 1.2 - podpora podílu udržitelných forem dopravy dotace na Rekonstrukce, modernizace a výstavba komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami, které se vztahuje na samostatné stezky i jízdní pruhy, včetně doprovodné infrastruktury a výsadby zeleně. Další možnost financování nabízí Státní fond dopravní infrastruktury, a to jmenovitě příspěvky na financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty pro rok 2020⁹. Na základě doporučení Ministerstva dopravy ČR a struktury rozpočtu Moravského kraje lze do konce roku 2020 možné žádat o finanční prostředky na rozvoj cyklistické dopravy také z krajského rozpočtu. Mimo to lze zvážit také využití krajských finančních prostředků skrze finanční nástroj Jessica II, díky kterému si mohou obce ležící v tomto kraji půjčit peníze na rozsáhlé rozvojové projekty s výhodnou úrokovou sazbou, bez nutnosti složité administrace dotačních titulů. Z tohoto nástroje lze financovat například výstavbu lávek přes řeku a v oblasti rozvoje cyklostezky nejen jejich samotnou výstavbu, ale také i demolici stávajících komunikací a výkupy nemovitostí.

Následující 4 mapy zachycují optimální průběh implementace této Koncepce, kdy: 1) Mapa 6 zachycuje současný stav; 2) Mapa 7 prezentuje ideální stav na konci roku 2021, kdy by mělo dojít k implementaci části opatření Akčního plánu; 3) Mapa 8 ilustruje předpokládaný budoucí stav po implementaci všech opatření Akčního plánu; 4) Mapa 9 stanovuje optimální cílovou infrastrukturu.

⁹ <https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/cyklisticke-stezky/>



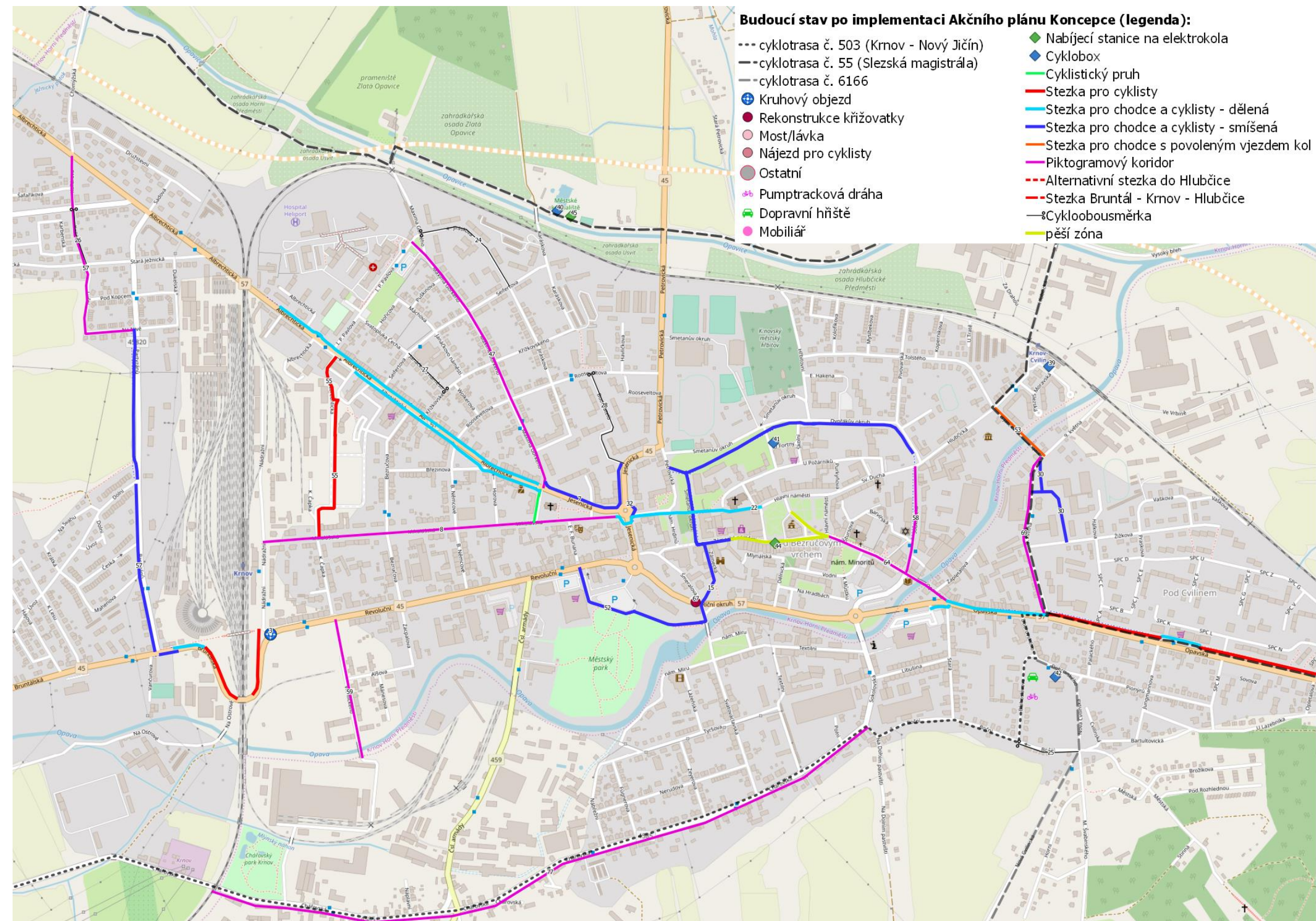
Mapa 6 Současná síť cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov



Zdroj: Vlastní zpracování z podkladů města Krnov a na základě čtyřdenního terénního šetření



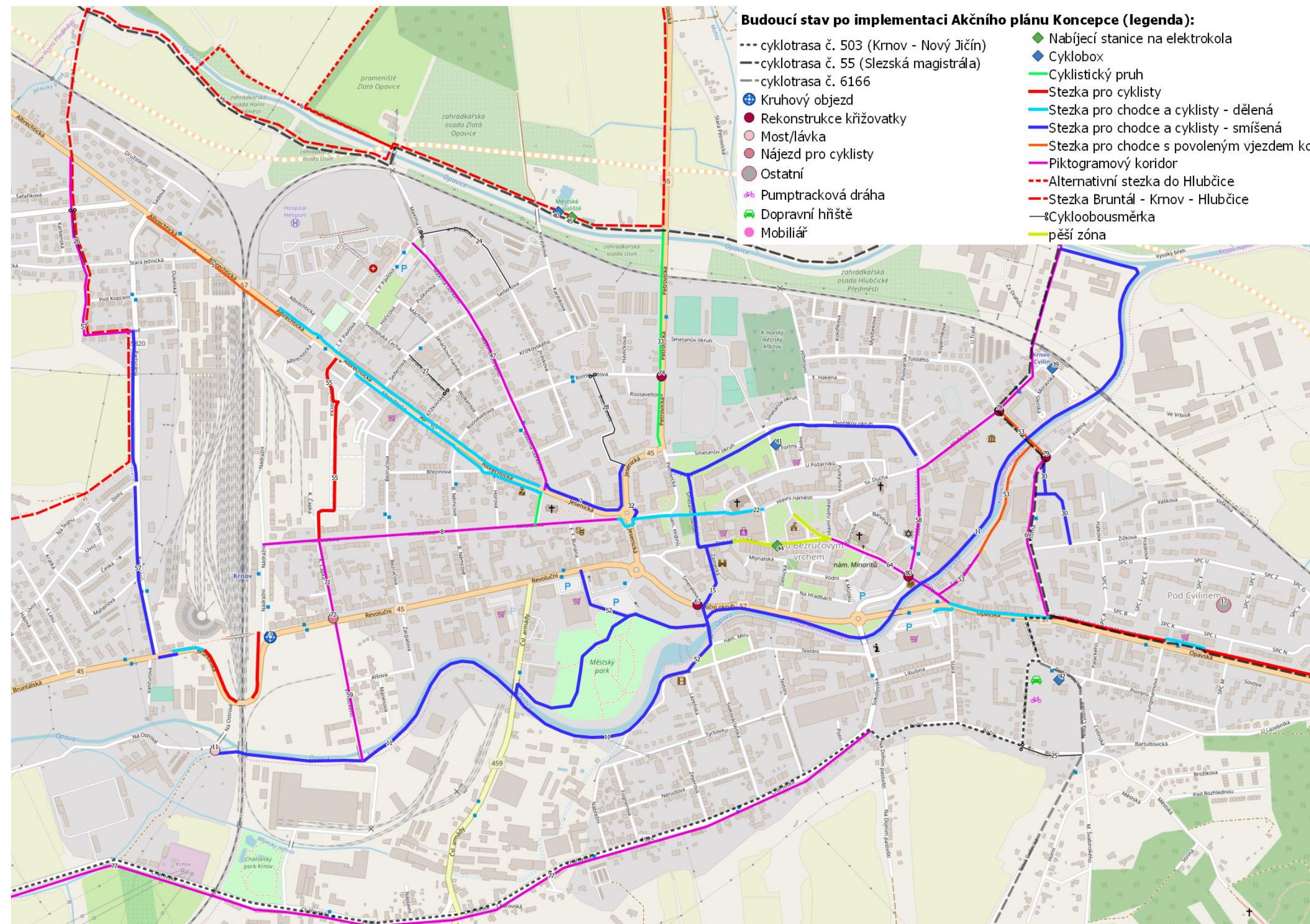
Mapa 7 Vize optimální sítě cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov v roce 2021



Zdroj: Vlastní zpracování na základě proběhlých jednání a uskutečnění čtyřdenního terénního šetření



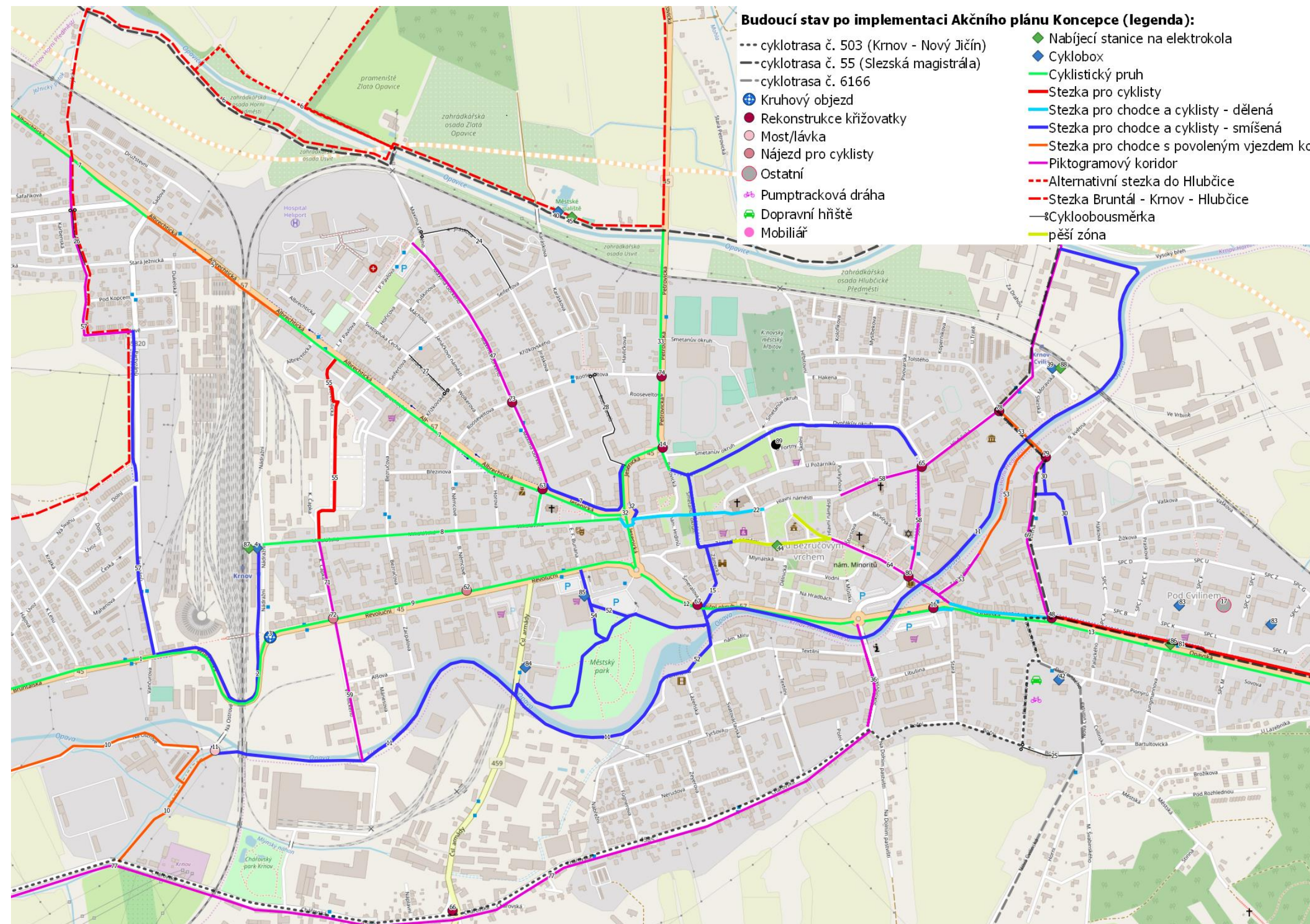
Mapa 8 Vize optimální sítě cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov po implementaci všech opatření Akčního plánu (zhruba rok 2025)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě proběhlých jednání a uskutečnění čtyřdenního terénního šetření



Mapa 9 Vize optimální sítě cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov po implementaci kompletní návrhové části Konceptce



Zdroj: Vlastní zpracování na základě proběhlých jednání a uskutečnění čtyřdenního terénního šetření



7. MONITORING IMPLEMENTACE KONCEPCE A AKČNÍHO PLÁNU

Monitoring implementace naplnění opatření, potažmo cílů, této Koncepce Zpracovatel doporučuje prostřednictvím následující sady heterogenních ukazatelů. Uvedeny jsou dvě cílové hodnoty, kdy první z nich slouží k monitorování míry naplnění Akčního plánu. Nejpozději koncem roku 2021 by mělo dojít k ověření míry naplnění jednotlivých ukazatelů a následnému aktualizování Akčního plánu a vydefinování nové cílové hodnoty v roce 2023. Druhá hodnota je cílovou hodnotou optimálního budoucího stavu, kterého by mohlo být dosaženo nejdříve v roce 2030.

Tabulka 10 Seznam ukazatelů monitoringu implementace Koncepce a Akčního plánu

Ukazatel	Výchozí hodnota	Cíl v roce 2021	Cíl v roce 2030
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Opavská (cca 4 683 metrů)	-	-	Zahájení či dokončení realizace
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Albrechtická (cca 12 292 m)	-	-	Zahájení či dokončení realizace
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Říční okruh (cca 579 metrů)	-	-	Zahájení či dokončení realizace
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Jesenická (cca 438 metrů)	-	-	Zahájení či dokončení realizace
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Petrovická (cca 556 metrů)	-	Tvorba projektové dokumentace	Již proběhla kolaudace
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Bruntálská (cca 2 274 metrů)	-	-	Zahájení či dokončení realizace
Vybudování cyklistických pruhů v ul. Revoluční (cca 1 031 metrů)	-	-	Zahájení či dokončení realizace
Vybudování stezky Bruntál - Krnov - Hlubčice	Realizace vyhledávací studie	Tvorba projektové dokumentace	Již proběhla kolaudace
Stezky pro cyklisty (vyjma stezky Bruntál - Krnov - Hlubčice)	3 368 metrů	3 810 metrů	8 030 metrů
Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem	1 585 metrů	1 600 metrů	710 metrů
Stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem	2 722 metrů	4 330 metrů	8 140 metrů
Piktogramový koridor	0 metrů	5 500 metrů	9 870 metrů
Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol	0 metrů	900 metrů	1 640 metrů
Počet nově vytvořených cykloobousměrek	-	5	5
Počet zrekonstruovaných křižovatek s rozšířenou infrastrukturou pro cyklisty	-	5	11
Počet nově zřízených nájezdů na silnici první třídy v ulici Revoluční	-	1	2



Ukazatel	Výchozí hodnota	Cíl v roce 2021	Cíl v roce 2030
Počet nově zřízených nájezdů na silnici první třídy v ulici Opavská v rámci kompletní revitalizace SPC	-	0	3
Počet cykloboxů	0	4	9
Počet nabíjecích stanic na elektro kola	1	3	6
Počet cyklověží*	0	0	1*
Zajištění bezproblémového průjezdu cyklistů kolem hráze Petrova rybníka	-	Tvorba projektové dokumentace	ano
Rozšíření aktuálního počtu lávek/mostů přes řeku	19	19	21

* Je vhodné nejdříve vytvořit analýzu nákladů a přínosů (tzv. CBA) cyklověže a případně od její výstavby upustit.



8. SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A MAP

8.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 Katastrální členění města	4
Tabulka 2 Pozemková struktura města Krnov.....	4
Tabulka 3 Vývoj počtu obyvatel města Krnov v letech 2013 až 2018.....	6
Tabulka 4 Intenzita dopravy ve městě Krnov	7
Tabulka 5 Analýza dojížd'ky a vyjížd'ky za zaměstnáním a do škol z/do Krnova (dle SLDB 2011)	12
Tabulka 6 Analýza obcí v ČR s dojezdovou dobou na kole do Krnova kratší než 60 minut.....	13
Tabulka 7 Silné a slabé stránky cyklistické dopravy v Krnově	17
Tabulka 8 Příležitosti a hrozby cyklistické dopravy v Krnově	18
Tabulka 9 Ilustrace možného způsobu měření míry naplnění opatření v impl. části Koncepce	21
Tabulka 10 Seznam ukazatelů monitoringu implementace Koncepce a Akčního plánu	118

8.2 Seznam grafů

Graf 1 Vývoj počtu obyv. (k 1. 1. daného roku) ve vybraných obcích v okolí Krnova a v ORP Krnov ...	6
Graf 2 Odpověď na otázku č. 1 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)	14
Graf 3 Odpověď na otázku č. 2 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)	15
Graf 4 Odpověď na otázku č. 3 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)	15
Graf 5 Odpověď na otázku č. 4 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)	16
Graf 6 Odpověď na otázku č. 5 v rámci provedeného dotazníkového šetření (ankety)	16

8.3 Seznam map

Mapa 1 Obchvat města Krnova, současné vytížení silnic a infrastruktura pro cyklisty	7
Mapa 2 Lokalizace půjčoven, prodejen a servisních míst jízdních kol a pracovišť policie v Krnově....	9
Mapa 3 Stávající cyklostezky a cyklotrasy ve městě Krnov.....	10
Mapa 4 Vyznačení dostupných lokalit z Krnova na kole.....	13
Mapa 5 Vize optimálního budoucího stavu cyklistické infrastruktury ve městě Krnov	25
Mapa 6 Současná síť cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov	114
Mapa 7 Vize optimální sítě cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov v roce 2021.....	115
Mapa 8 Vize optimální sítě cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov po implementaci všech opatření Akčního plánu (zhruba rok 2025).....	116
Mapa 9 Vize optimální sítě cyklistické infrastruktury (cyklostezek a cyklotras) ve městě Krnov po implementaci kompletní návrhové části Koncepce	117



9. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - Akční plán Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov na roky 2020 - 2021

Akční plán Koncepce cyklistické dopravy ve městě Krnov na roky 2020 - 2021 („Akční plán“) tvoří samostatnou přílohu této Koncepce, a to ve formátu .docx.