

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Michael Cestr

**SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA MĚSTA
KRNOVA A DESKRIPCE ZÁKLADNÍCH
PROBLÉMŮ ÚZEMNÍHO ROZVOJE**

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením doc. RNDr. Zdeňka Szczyrby, Ph.D. a uvedl veškerou použitou literaturu a zdroje.

V Olomouci dne

.....

Podpis autora

Rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu bakalářské práce doc. RNDr. Zdeňku Szczyrbovi, Ph.D. za odborné rady a cenné připomínky při tvorbě této práce. Děkuji také pracovníkům Odboru regionálního rozvoje Města Krnova za osobní konzultace a poskytnutí dokumentů územního rozvoje města.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michael CESTR**
Osobní číslo: **R09019**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Socioekonomická analýza města Krnova a deskripce
základních problémů územního rozvoje**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je představit základní socioekonomickou analýzu města Krnova s uvedením základních hybných sil prostorového rozvoje území (obyvatelstvo, průmysl, doprava). Současně se autor ve své práci zaměří na deskripci klíčových problémů pro rozvoj zájmového území, a to včetně předchozího vývoje do roku 1989. Ke své práci autor využije odbornou geografickou a jinou literaturu zabývající se problematikou vývojových etap měst.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Knox, P.L., Pinch, S.: Urban social geography - an introduction. 6th ed. Pearson Education: Harlow, 2010.

Vacková, B. akol.: Československé město včera a dnes: Každodennost - reprezentace - výzkum. Masarykova univerzita: Brno, 2010.

Gottdiener, M., Budd, L.: Key Concepts in Urban Studies. Sage: London, 2005. Ouředníček, M.: Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace. Geografie - sborník ČGS, 105, č. 4, 2000, s. 361-369.

Literatura k tématům: postfordistické město, postsocialistické město

Časopisy: Geografie, Sociologický časopis, Geografický časopis, Urban Studies, Urbanismus a územní rozvoj aj.

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **16. května 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 16. května 2011

OBSAH

1	Úvod.....	7
2	Cíle a metodika práce.....	8
3	Vývoj českých měst	9
4	Vymezení území	11
5	Socioekonomická analýza	13
5.1	Obyvatelstvo	13
5.1.1	Historický demografický vývoj	13
5.1.2	Pohyby obyvatelstva	15
5.1.3	Složení obyvatelstva podle ekonomické aktivity.....	17
5.1.4	Nezaměstnanost	18
5.2	Průmysl.....	19
5.2.1	Průmysl do roku 1945	19
5.2.2	Průmysl v období socialismu.....	20
5.2.3	Průmysl po roce 1989.....	21
5.3	Dopravní infrastruktura.....	24
5.4	Služby	26
6	Urbanistický vývoj města	27
7	Klíčové problémy územního rozvoje města	31
7.1	Centrální zóna	32
7.2	Bytová výstavba	36
7.3	Průmyslová zóna	37
7.4	Nová dopravní řešení.....	38
7.4.1	Silniční doprava	38
7.4.2	Železniční doprava.....	40
7.4.3	Cyklistická doprava	40
7.5	Protipovodňová opatření	41
8	Závěr	45
9	Summary.....	46
10	Použité zdroje	47

1 ÚVOD

V průběhu staletí procházela města složitým urbanistickým vývojem. K výrazným změnám docházelo zvláště od 19. století, kdy vypukla průmyslová revoluce. Industrializace zcela proměnila původní ráz měst. Masivní rozvoj průmyslu rozproudil tep města, které překonalo staleté zábrany v podobě hradeb a začalo se šířit do všech světových stran. Typickým industriálním městem se stal i Krnov, který již od středověku plnil funkci významného regionálního centra. Město Krnov se díky rozmachu textilního průmyslu zařadilo mezi nejvýznamnější průmyslová centra země, což dokládá i označení Slezský Manchester. Velké změny nastaly v pohraničí po 2. světové válce, kdy došlo k odsunu původního obyvatelstva a dosídlení obyvatelstvem novým. Období socialismu znamenalo pokračování rozvoje průmyslu, ale také nevratné změny v urbanistické struktuře měst. Krnovské historické jádro, již tak poznamenané válečným bombardováním, se dočkalo rozsáhlé asanace. Po roce 1989 byla zahájena transformace ekonomiky a restrukturalizace průmyslu, která však často končila úplnou likvidací podniků a masivním propouštěním. Začátek třetího tisíciletí přinesl nové příležitosti v podobě vznikajících průmyslových zón na okrajích měst. Naopak staré průmyslové objekty v intravilánu měst ve většině případů stále čekají na svou regeneraci. Krnovsko je jako periferní pohraniční oblast s vysokou nezaměstnaností poněkud ve stínu bouřlivého rozvoje posledních dvaceti let, ať už v oblasti urbanizačních procesů či v oblasti dopravy a služeb. Pomalu však začíná zjišťovat, že pohraniční poloha nemusí být bariérou, ale je naopak velkou příležitostí rozvoje ve všech sférách.

První část práce se zaměřuje na socioekonomickou analýzu města Krnova – na charakteristiku demografického vývoje města, vývoje průmyslu, současné dopravní infrastruktury a služeb. Druhá část práce se zabývá urbanistickým vývojem města. Třetí, nejdůležitější část se věnuje budoucímu rozvoji Krnova v oblastech bytové výstavby, dopravy, průmyslu a protipovodňové ochrany. Rozvojem historického jádra se zabývá samostatná kapitola.

2 CÍLE A METODIKA PRÁCE

Cílem práce je provést komplexní socioekonomickou analýzu města Krnova a charakterizovat hybné síly prostorového rozvoje území, zejména procesy urbanizace a industrializace. Cílem je také deskripce aktuálních problémů rozvoje města na základě provedené SWOT analýzy, se zaměřením na historické jádro včetně starých industriálních areálů (brownfields), plánovanou bytovou výstavbu, rozvoj dopravní infrastruktury, průmyslové zóny a na protipovodňová opatření.

Práce byla zpracována s použitím odborné historické a geografické literatury zaměřené na urbanistický vývoj českých měst, na procesy urbanizace, suburbanizace a industrializace, transformace postkomunistických měst po roce 1989 a literatury zaměřující se na regeneraci brownfields. K práci byla rovněž využita regionální historická literatura a zápisy z kroniky města. Klíčovým zdrojem práce jsou územně-plánovací dokumentace na úrovni města Krnova (územní a regulační plány), dále Strategický plán rozvoje města Krnova a dokumenty regionálního rozvoje Moravskoslezského kraje. Statistická data byla čerpána z databáze Českého statistického úřadu. Tabulky a grafy byly vytvořeny prostřednictvím tabulkového procesoru Microsoft Excel. Důležitou součástí práce jsou mapy, které ilustrují problematiku urbanistického a územního rozvoje města. Mapy byly vytvořeny v programu ArcGIS 9.3 s využitím dat Národního geoportálu INSPIRE, ČÚZK a DIBAVOD.

3 VÝVOJ ČESKÝCH MĚST

Jednou z výrazných proměn světa, ve kterém žijeme, je formování a růst městských společností (Musil in: Horská, Maur, Musil, 2002). První města se na našem území začala formovat na počátku 13. století. Z měst se již v té době staly ostrůvky hospodářského rozvoje, ve kterých se rozvíjela řemeslná výroba a obchodní aktivity (Hoffmann, 1992). Města nadaná řadou privilegií usilovala o hospodářské ovládnutí svého okolí. Pro Slezsko byly typickými útvary knížectví, sídelním městem jednoho z nich byl po dlouhá staletí i Krnov (Žáček, 2003). Hovoříme o preindustriální společnosti (Knox, Pinch, 2010), jejímž dominantním rysem se stalo zemědělství.

Dramatické změny ve vývoji společnosti přineslo období průmyslové revoluce. Klíčovým procesem se stává urbanizace, která je popisována jako historický, celostní a komplexní společenský proces proměňující prostorovou organizaci společnosti (Musil in: Horská, Maur, Musil, 2012). V klasickém geografickém pojetí je definována jako proces stěhování venkovského obyvatelstva do měst či proces zvyšování podílu městského obyvatelstva na určitém území (Horská, Maur, Musil, 2012). Proces urbanizace je ve své první fázi pevně spojen s industrializací, což dokládá těsný vztah mezi růstem počtu obyvatel ve městech a rozvojem průmyslu. Hovoříme o industriální společnosti (Knox, Pinch, 2010).

Průmyslová revoluce se do českých zemí dostává z Anglie od 20. let 19. století. Rostoucí industrializace vyvolává zásadní proměny vnitřní struktury měst. Města se zbavují svých hradeb, na jejichž místě budují rozsáhlé industriální areály nebo prstence zeleně, v místě bývalých předměstí vznikají rozsáhlé čtvrti dělnických domků (Horská in: Horská, Maur, Musil, 2012). Období industrializace v českých zemích do 2. světové války můžeme rozdělit na tři fáze. První fáze trvá od 20. a 30. let 19. století do roku 1848 a je fází nástupu strojní výroby, ale zároveň stále pokračujících manufaktur. Druhá fáze v letech 1848 – 1870 je obdobím, ve kterém dominuje textilní výroba, následovaná potravinářstvím. Třetí fáze, označovaná jako „fáze zralosti“ nastává po roce 1870 a je obdobím nástupu těžkého průmyslu – strojírenství (Maier, 2005).

Československé hospodářství je citelně poznamenáno změnami, které přicházejí po 2. světové válce. Po roce 1945 nastává složitá situace v oblasti Sudet. Poválečným bombardováním zničená města se musí potýkat s problematickým odsunem německého

obyvatelstva a zároveň musí řešit otázku znovuoobnovení průmyslové výroby (Janák, 1993). Poválečný vývoj Československa je ve znamení dosídlování pohraničních území, znárodňování průmyslových podniků, budování těžkého průmyslu a novodobé bytové výstavby. Socialistická urbanizace je obdobím rychlého růstu malých a středně velkých měst, ale zároveň výrazného zpomalení růstu velkoměst. Cílená podpora menších měst je jedním z nejdůležitějších rysů socialistických urbanizačních procesů v českých zemích. Zásadním nepředvídaným důsledkem špatného regionálního plánování za socialismu je vznik vnitřních periferií (Musil in: Horská, Maur, Musil, 2002).

Změna režimu v roce 1989 podmínila výrazné změny ve všech oblastech života. Hlavní příčinou proměn postkomunistických měst bylo především nahrazení centrálně plánovaného hospodářství tržním systémem. Současná postkomunistická města se vyznačují vysokou dynamikou změn prostorové struktury (Sýkora, 2001). K nejvýznamnějším společenským procesům ovlivňujícím proměny měst se řadí internacionalizace, ekonomická restrukturalizace, sociální diferenciacce a kulturní transformace. Ekonomická restrukturalizace přinesla růst služeb a naopak úpadek průmyslové výroby, obojí s bezprostředními dopady ve struktuře měst (vznik brownfields). Ekonomické změny se na trhu práce projevují rostoucím rozpětím mezd. Narůstající rozdíly v příjmech domácností se s vytrvalou dynamikou začínají promítat do měnící se sociální struktury čtvrtí a rozmístění obyvatel odlišného sociálního statusu v různých zónách a sektorech našich měst. Tradiční sociálně silné čtvrtě posilují své postavení, v městských centrech a atraktivních čtvrtích dochází ke gentrifikaci (Sýkora, 2007). Fenomémem posledního dvacetiletí je také proces suburbanizace – rozpínání měst do okolní venkovské a přírodní krajiny. Výstavbu monotónních satelitních městeček, zcela degradujících původní venkovské osídlení, doplňují nekončící areály nevkusných ocelových hal nákupních center a skladů. Krajina se tak mění v sídelní kaši – urban sprawl (Sýkora, 2002).

4 VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Město Krnov leží na severovýchodě České republiky v Moravskoslezském kraji, v těsné blízkosti státních hranic s Polskem. Je sídlem stejnojmenného správního obvodu obce s rozšířenou působností (SO ORP). Město se nachází na soutoku řek Opavy a Opavice, které pramení v Hrubém Jeseníku a po staletí ovlivňují život ve městě. Na katastrálním území města se stýkají hranice dvou geomorfologických provincií. Většina území spadá do České vysočiny (Nízký Jeseník, Zlatohorská vrchovina). Na jihovýchodě území přechází do Slezské nížiny, která je součástí provincie Středoevropská nížina (Demek, Mackovčín, 2006). Území Krnovska bylo výrazně modelováno působením skandinávského ledovce, který zde v období pleistocénu zasahoval dvakrát (Blucha, 2007). Nejvyšším bodem katastrálního území je Bednářský vrch (588 m n. m.), centrum města leží v nadmořské výšce 315 metrů. Rozloha katastrálního území města je 44,3 km² (ČSÚ, 2012).



Obr. 1: Poloha města Krnova v rámci Moravskoslezského kraje

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3.

Krnov byl založen v první polovině 13. století na křižovatce významných obchodních cest, v letech 1377 – 1849 byl centrem samostatného Krnovského knížectví. Ve městě se zachovala řada kulturních památek – měšťanské domy, církevní památky, zámek, radnice a industriální architektura. Dominantou města je Cvilínský kopec s barokním poutním kostelem a rozhlednou.

Dnes je město Krnov se svými 25 tisíci obyvateli významným hospodářským a kulturním centrem celého regionu. I přes úpadek textilního průmyslu v porevolučním období zůstává Krnov důležitým průmyslovým střediskem, které se díky varhanářství proslavilo po celém světě. Město nachází nové cesty rozvoje nejen v nových průmyslových odvětvích, ale také v podpoře cestovního ruchu, kultury a česko-polské spolupráce.



Obr. 2: Pohled na historické jádro města s industriálními areály

Zdroj: Město Krnov, 2011.

5 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA

Následující kapitola se zaměřuje na základní socioekonomickou charakteristiku města Krnova, zejména na demografický vývoj a pohyby obyvatelstva. Dotýká se rovněž problematiky vysoké nezaměstnanosti na Krnovsku. Zabývá se těsným vztahem procesů urbanizace a industrializace a vývojem i současností krnovského průmyslu, stávající dopravní infrastrukturu a službami.

5.1 OBYVATELSTVO

5.1.1 Historický demografický vývoj

Demografický vývoj města v dějinách výrazně ovlivnily válečné události a morové epidemie (Blucha, 2007). Počet obyvatel města byl až do 19. století limitován omezenou rozlohou města – existencí městských hradeb. Znatelný růst počtu obyvatel ve městě nastal s rostoucí industrializací (tab. č. 1). Pro rozvoj českých měst byl klíčový rok 1848, kdy došlo ke zrušení poddanství a roboty. Důsledkem bylo zvýšení urbanizace – procesu stěhování venkovského obyvatelstva do měst. K celkovým přírůstkům obyvatelstva docházelo také díky zlepšení zdravotní péče a z ní plynoucí snížení kojenecké a dětské úmrtnosti a zvýšení střední délky života (Horská, Maur, Musil, 2002).

Tab. 1: Vývoj obyvatelstva ve městě Krnově (1869–2011)

Rok	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1939
Obyv.	10 644	14 247	17 502	18 399	20 909	21 648	24 075	26 124

Rok	1945 ¹	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Obyv.	~ 1500	18 959	21 493	22 643	25 463	25 436	25 764	24 831

Zdroje: Historický lexikon ČSÚ 1869 – 2005; Blucha, 2007; SLDB, 2011

Po 2. světové válce byl zahájen odsun Němců a následné dosídlení novými obyvateli. Do Krnova přicházeli lidé nejvíce z území dnešního Moravskoslezského kraje, ale také z dalších oblastí republiky i jiných zemí (Blucha, 2007). V roce 1980 se počet obyvatel města ustálil na pětadvaceti tisících. Příčinou bylo celorepublikové snížení rozsahu bytové výstavby oproti sedmdesátým letům (Horská, Maur, Musil, 2002). Počet obyvatel stagnoval až do počátku 21. století.

¹ Blucha, 2007, s. 145 - 146: *V březnu byla nařízena evakuace všech civilních obyvatel města. Přes přísné kontroly zde zůstalo asi jeden až dva tisíce lidí bez zásobování, elektřiny, dodávky plynu a vody.*

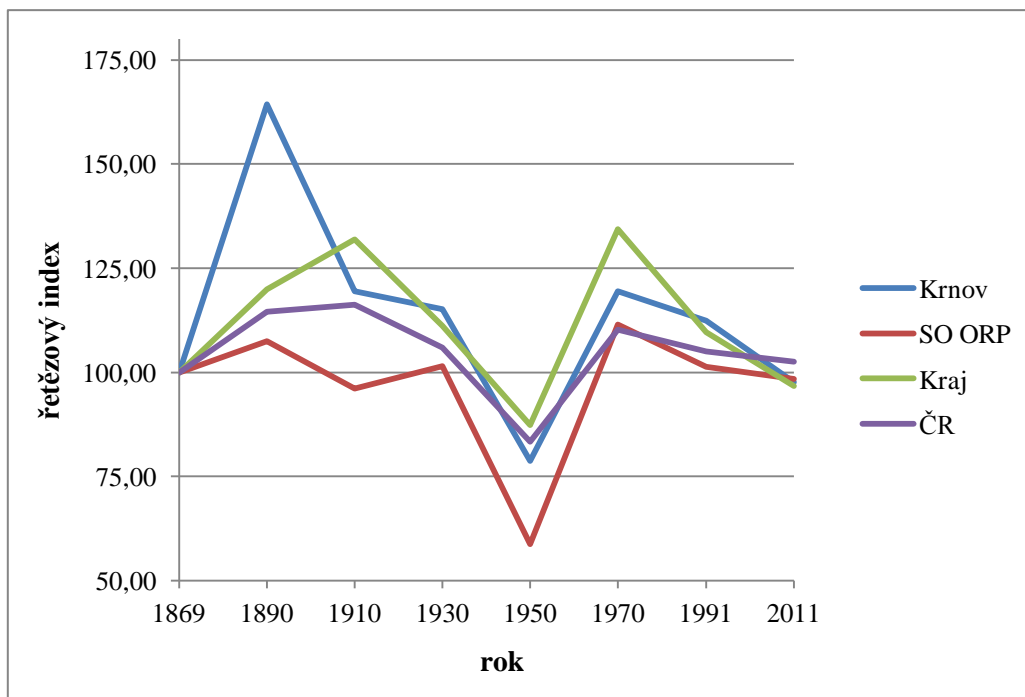
Město Krnov má v současné době 24 831 obyvatel a je 47. největším městem ČR (ČSÚ, 2011). Důvodem pokračujícího úbytku počtu obyvatel ve městě je vysoká nezaměstnanost a malá možnost uplatnění absolventů vysokých škol, kteří se za práci stěhují především do velkých českých měst. Svoji roli hraje také záporný přirozený přírůstek a proces suburbanizace.

Tab. 2: Srovnání počtu obyvatel města Krnova a území SO ORP Krnov na základě bazických a řetězových indexů v letech 1869–2011

Rok	Počet obyvatel		Bazické indexy (%)		Řetězové indexy (%)	
	Krnov	SO ORP	Krnov	SO ORP	Krnov	SO ORP
1869	10 644	61 196	100,00	100,00	100,00	100,00
1890	17 502	65 794	164,43	107,51	164,43	107,51
1910	20 909	63 240	196,44	103,34	119,47	96,12
1930	24 075	64 207	226,18	104,92	115,14	101,53
1950	18 956	37 739	178,09	61,67	78,74	58,78
1970	22 643	42 098	212,73	68,79	119,45	111,55
1991	25 436	42 676	238,97	69,74	112,33	101,37
2011	24 831	42 001	233,29	68,63	97,62	98,42

Zdroj: Historický lexikon ČSÚ 1869 – 2005; ČSÚ, 2011; vlastní výpočty

Při srovnání počtu obyvatel města Krnova s územím celého Krnovska (území vymezené SO ORP) zjistíme odlišný demografický vývoj (tab. č. 2). V roce 1869 dosahoval počet obyvatel Krnovska takřka šestinásobku počtu obyvatel samotného města. Zatímco počet obyvatel města v období průmyslové revoluce prudce stoupl (za 21 let vzrostl o 65 %), tak obyvatelstvo Krnovska až do 2. světové války stagnovalo. Zlom nastal po roce 1945, kdy došlo k odsunu německého obyvatelstva, které tvořilo značnou část celého regionu. Osídlování území novým obyvatelstvem se zaměřilo především na město Krnov, kde bylo nutné obnovit průmyslovou výrobu. Exponovanější oblasti Krnovska (např. obce na Osoblažsku) již nebyly zcela dosídleny. Počet obyvatel města Krnova v roce 2011 dosáhl téměř 25 tisíc obyvatel, zatímco obyvatelstvo SO ORP Krnov již nedosáhlo ani dvojnásobku této hodnoty (ČSÚ, 2011). Obrázek č. 3 nabízí srovnání demografického vývoje města, území SO ORP, Moravskoslezského kraje a ČR na základě řetězových indexů. Z grafu je zvlášť patrný kontrast bouřlivého rozvoje města a stagnace území SO ORP v době průmyslové revoluce. Značný je také vliv poválečné výměny obyvatel v pohraničních oblastech republiky.



Obr. 3: Srovnání počtu obyvatel města Krnova, SO ORP Krnov, Moravskoslezského kraje a České republiky na základě řetězových indexů v letech 1869–2011.

Zdroj: Historický lexikon ČSÚ 1869 – 2005; ČSÚ, 2011; vlastní výpočty

5.1.2 Pohyby obyvatelstva

Natalita a mortalita

Pokles porodnosti je jev, který charakterizuje vývoj populace v celé republice od 90. let 20. století. Příčinou je změna politického prostředí – přechod na tržní ekonomiku, který přinesl na jedné straně celou řadu nových možností (cestování, volnočasové aktivity), ale zároveň také určité problémy, např. značný růst nezaměstnanosti. Důsledkem je odklad rodičovství do vyššího věku a pokles počtu dětí v rodině. Tento trend se výrazně začal projevovat od druhé poloviny 90. let. Na území ČR počet zemřelých poprvé překročil počet živě narozených v roce 1994 (Pavlík et al., 2002). Přirozený přírůstek v Krnově postupně klesá od roku 1991, zlom nastal v roce 1996, kdy se přirozený přírůstek poprvé dostal do záporných hodnot (viz tab. č. 3 a obr. č. 4).

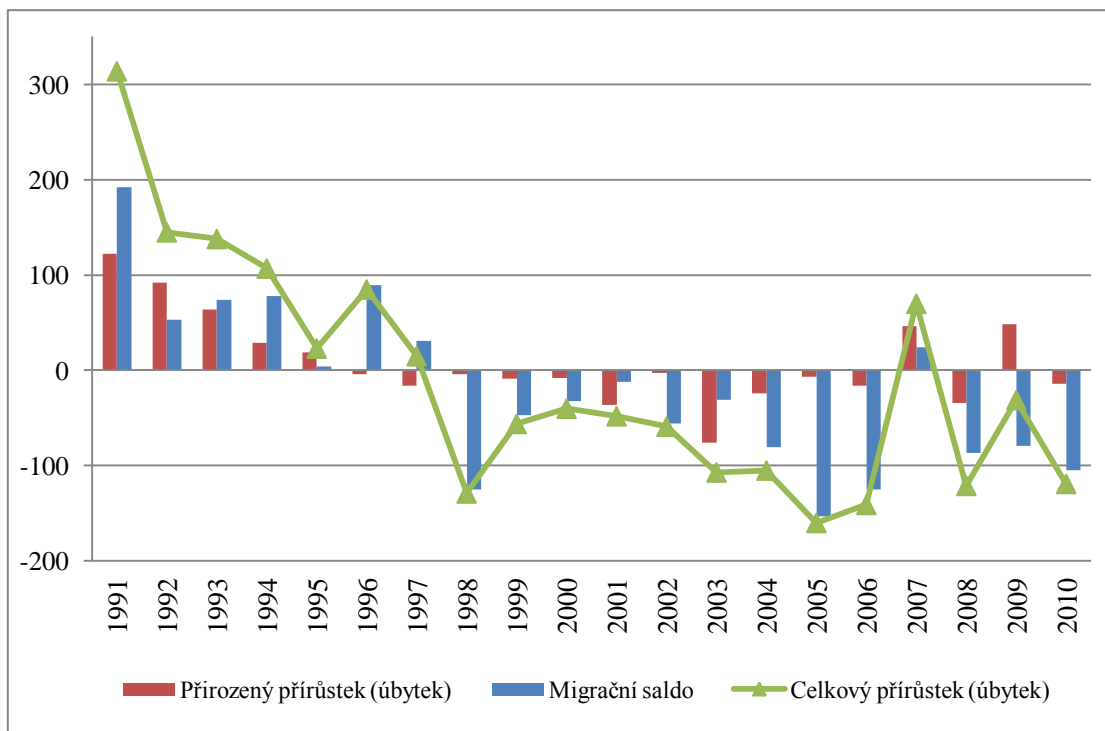
Tab. 3: Vývoj přirozeného přírůstku a migrace v Krnově v letech 1991–2010

Rok	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přirozený přírůstek	Migrační saldo	Celkový přírůstek (úbytek)
1991	353	231	602	410	122	192	314
1992	331	239	397	344	92	53	145
1993	304	240	405	331	64	74	138
1994	275	246	368	290	29	78	107
1995	247	228	291	287	19	4	23
1996	251	255	315	226	-4	89	85
1997	245	261	349	318	-16	31	15
1998	239	243	246	371	-4	-125	-129
1999	224	233	252	299	-9	-47	-56
2000	240	248	284	316	-8	-32	-40
2001	243	279	316	328	-36	-12	-48
2002	249	252	261	317	-3	-56	-59
2003	249	325	331	362	-76	-31	-107
2004	237	261	333	414	-24	-81	-105
2005	252	259	305	458	-7	-153	-160
2006	233	249	307	432	-16	-125	-141
2007	307	261	402	378	46	24	70
2008	219	253	387	474	-34	-87	-121
2009	302	254	324	403	48	-79	-31
2010	247	261	337	442	-14	-105	-119

Zdroj: ČSÚ, 2011

Migrace obyvatelstva

Hlavním důvodem migrace v porevolučním období jsou pracovní důvody. Město Krnov vykazovalo kladné migrační saldo do roku 1997, od té doby počet obyvatel města vlivem stěhování klesá (s výjimkou roku 2007), viz tab. č. 3 a obr. č. 4. V Moravskoslezském kraji přitom záporné saldo migrace nastalo již v roce 1993 (ČSÚ, 2011). Většina obyvatel Krnova se stěhuje mimo hranice správního obvodu ORP, okresu i kraje. Hlavním důvodem stěhování z Krnovska je jeho periferní poloha a z ní plynoucí vysoká nezaměstnanost, nízká možnost uplatnění v perspektivních oborech i horší mzdové podmínky. Naopak výhodou města Krnova a jeho zázemí je dobré životní prostředí a nízké ceny bytů. Svoji roli v hodnotách migrace hraje také suburbanizace – proces stěhování obyvatel do obcí v bezprostředním okolí města, avšak již mimo jeho administrativní hranice.



Obr. 4: Přirozený přírůstek, migrační saldo a celkový přírůstek (úbytek) obyvatelstva v Krnově v letech 1991–2010

Zdroj: ČSÚ, 2011

5.1.3 Složení obyvatelstva podle ekonomické aktivity

Přibližně polovina krnovského obyvatelstva spadá do skupiny ekonomicky aktivních obyvatel (EAO). Téměř 60 % z nich pracuje v terciárním sektoru (služby), v průmyslu dosud pracuje 40 % EAO. Primární sektor (zemědělství) je v zaměstnanosti města zastoupen jen nepatrně. Ekonomická aktivita obyvatelstva města se výrazně nevymyká hodnotám Moravskoslezského kraje, jen na území okresu Bruntál pracuje ztelně více obyvatel v primárním sektoru a méně v sektoru terciárním (ČSÚ, 2001).

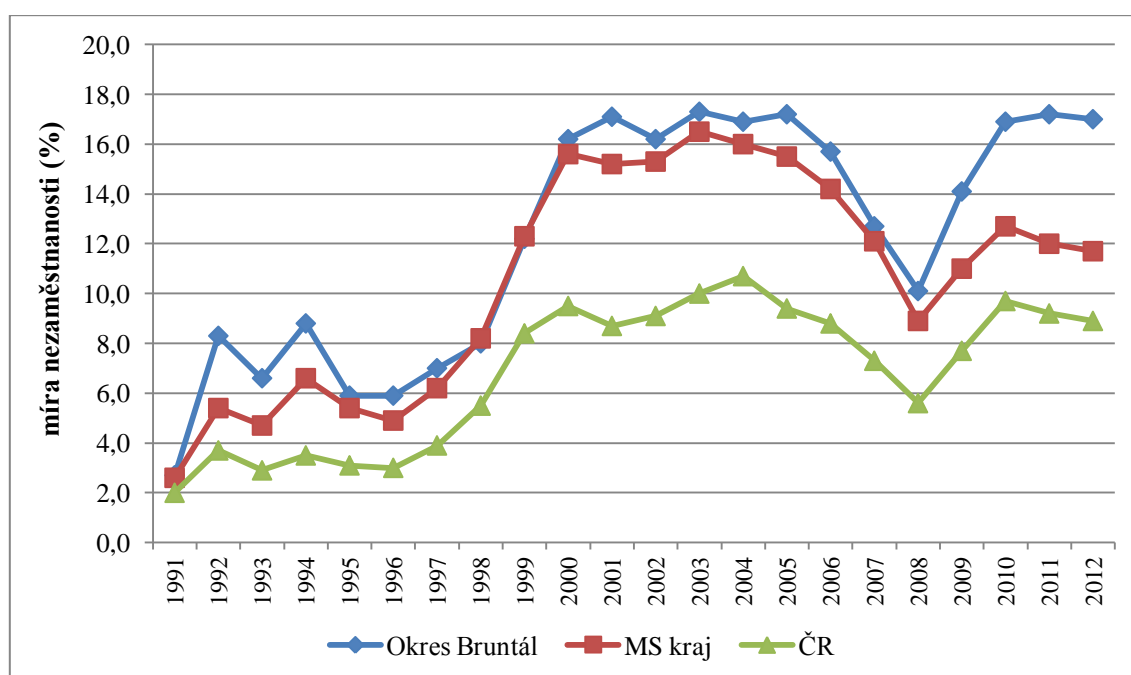
Tab. 4: Složení EAO v Krnově, okresu Bruntál a Moravskoslezském kraji v roce 2001

	Počet obyvatel	EAO	I. sektor	I. (%)	II. sektor	II. (%)	III. sektor	III. (%)
Krnov	25 764	13 111	259	2,0	5 240	40,0	7 612	58,0
Okres BR	105 139	53 298	3514	6,6	22 397	42,0	27 387	51,4
MS kraj	1 269 467	630 679	17 671	2,8	253 251	40,2	359 757	57,0

Zdroj: ČSÚ - SLDB, 2001

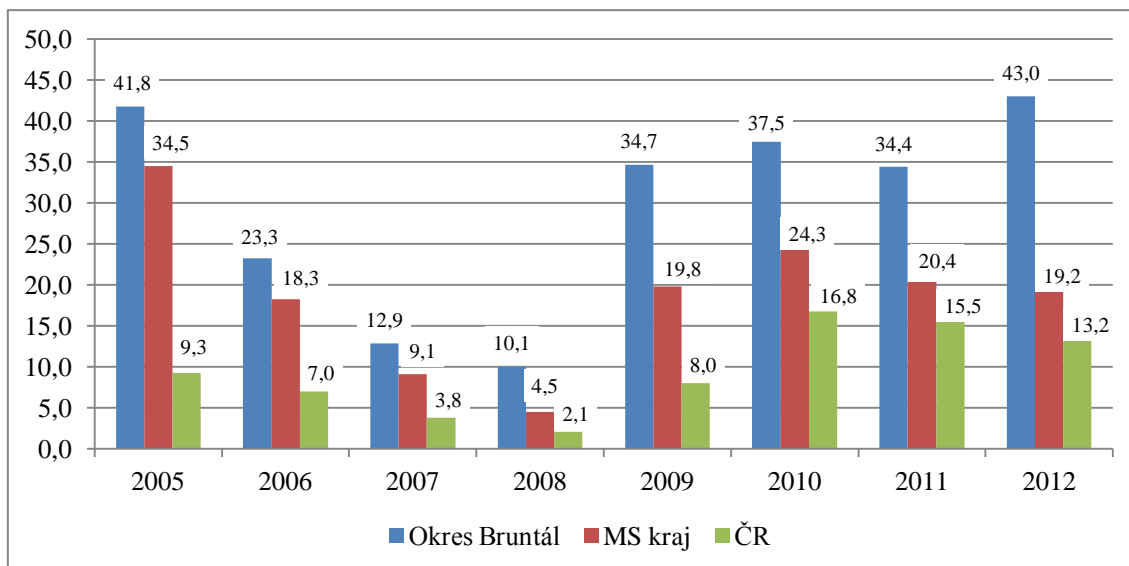
5.1.4 Nezaměstnanost

Krnovsko se dlouhodobě řadí k oblastem s největší nezaměstnaností v republice. Vývoj míry nezaměstnanosti v okrese Bruntál, Moravskoslezském kraji a ČR v letech 1991–2012 ilustruje obrázek č. 5. K 31. březnu 2012 dosáhla míra nezaměstnanosti v okrese Bruntál 17,0 %, tj. nejvyšších hodnot v rámci Moravskoslezského kraje. V celorepublikovém srovnání se jedná o druhé místo. Míra nezaměstnanosti v kraji dosáhla 11,7 %, celorepublikový průměr je 8,9 % k 31. 3. 2012. Na jedno pracovní místo v okrese připadlo 43 uchazečů o práci, srovnání s krajem a územím ČR nabízí obrázek č. 6. Oblast SO ORP Krnov se vyznačuje nezaměstnaností 16,5 %, jednoznačně nejhorší situace je na Osoblažsku, kde se míra nezaměstnanosti v některých obcích blíží k 50 %. Míra nezaměstnanosti v průběhu roku kolísá z důvodu nástupu sezónních prací v zemědělství, lesnictví, stavebnictví a cestovním ruchu. V okresním měřítku se jedná o sezónní pokles přibližně o 3 %. (Úřad práce ČR, 2012).



Obr. 5: Srovnání měr nezaměstnanosti v letech 1991–2012 v okrese Bruntál, Moravskoslezském kraji a ČR k 31.3. daného roku

Zdroj: Portál MPSV; Úřad práce, 2012



Obr. 6: Srovnání počtu dosažitelných uchazečů na 1 volné pracovní místo v letech 2005–2012 v okrese Bruntál, Moravskoslezském kraji a ČR k 31.3. daného roku
Zdroj: Portál MPSV, 2012.

5.2 PRŮMYSL

Na počátku 19. století začíná ve střední Evropě pozvolný proces proměny preindustriálního města na město industriální. Univerzálním „motorem průmyslu“ se stal vynález parního stroje. Předpokladem rozvoje průmyslu v českých zemích bylo především spojení hutnictví s uhelnými doly, dostatek pracovních sil vyškolených předchozí řemeslnou výrobou, dostatečný odbyt na místních trzích a levná doprava na trhy vzdálenější (Horská, Maur, Musil, 2002).

5.2.1 Průmysl do roku 1945

Bouřlivý rozvoj textilní výroby na Krnovsku nastal zejména díky dlouhodobé tkalcovské a soukenické tradici, která je s městem spojena již od středověku. V roce 1824 pracovalo ve městě již 276 soukeníků a 70 tkalců plátna. Rozmach průmyslové výroby v Krnově je spojen především se jménem továrníka Aloise Larische, který v roce 1832 založil tkalcovnu, prádelnu a barvírnu sukna v centru města, na počátku čtyřicátých let pak otevřel první textilní továrnu ve městě. Textilní továrny se lokalizovaly především v bezprostřední blízkosti centra města, obklopovaly řeku Opavu, která se stala nezbytným zdrojem vody pro průmysl. Krnovské sukno se prodávalo zejména na trzích v Rakousku, Itálii a Švýcarsku (Blucha, 2007).

Industrializace města podmiňovala výrazný růst počtu obyvatel a celkový rozvoj města. Značný význam mělo pro celkový rozvoj města připojení na železnici, kterého se Krnov dočkal v roce 1872. Město se stalo významným železničním uzlem, kterému již od roku 1873 sloužily železniční dílny, fungující dodnes. K tradičním krnovským řemeslům se řadí varhanářství, které je ve městě poprvé zmiňováno v 17. století. Závod na stavbu varhan byl založen v roce 1873 (továrna bratří Riegerů, dnes Rieger-Kloss). Rozvoj textilního průmyslu ve městě si vyžádal založení prvního strojírenského podniku na výrobu textilních strojů a zařízení. Továrnu založil roku 1885 Alois Hohlbaum (Blucha, 2007). První světová válka rozvoj průmyslu příliš neovlivnila. Ve dvacátých letech působilo v Krnově 27 soukenických továren s parním pohonem, dva pletařské závody, továrna na stuhy a prýmky, na bavlněné zboží, na čištění vlny a na polovlněné zboží. Do vývoje textilního průmyslu však zasáhla hospodářská krize ve třicátých letech 20. století, kterou přečkalo jen 16 soukenických továren a 4 přádelny (Ryšková, 2008).

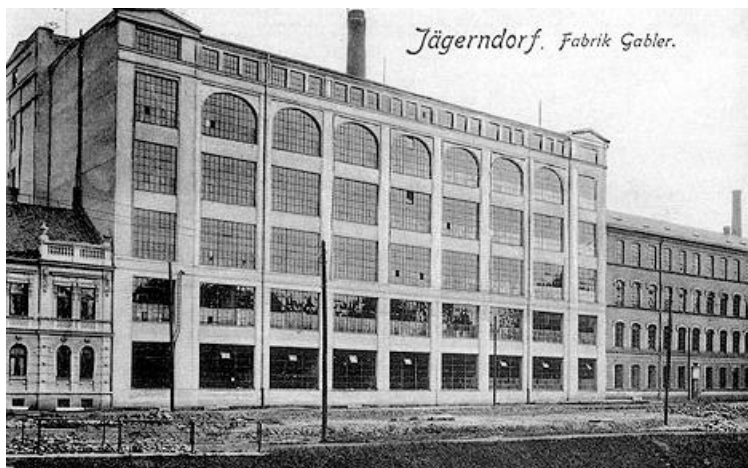
5.2.2 Průmysl v období socialismu

Na konci druhé světové války bylo město ničivě vybombardováno. Dříve než se stačilo vypořádat s válečnými škodami, muselo řešit otázku výměny obyvatelstva. Poválečný odsun v sobě nesl závažnou skutečnost: všechny továrny, stroje a technologie výroby patřily německým majitelům. Nový start krnovského průmyslu byl obtížný, potýkal se s devastovanými stroji a budovami, nedostatkem surovin a pracovních sil. Přesto se krnovský průmysl dostal za několik let na přední místo nejen v místní ekonomice, ale i v hospodářství celé země (Nowaková, 2010).

V období po 2. světové válce započala v celé republice vlna urbanizace, která byla spojena s koncentrací průmyslu především do malých a středně velkých měst. Malé průmyslové závody na venkově byly rušeny, ve městech byly továrny často slučovány do velkých národních podniků (Horská, Maur, Musil, 2002). Obdobně tomu bylo i na Krnovsku. Zatímco průmyslová pozice Krnova byla výrazně posilována, malé průmyslové závody, které fungovaly v okolních vesnicích, byly rušeny. Důsledkem tohoto opatření bylo neuspokojivé dosídlení venkovských obcí na Krnovsku a celková polarizace území. Textilní továrny původních německých majitelů byly znárodněny – vznikl n.p. Karnola a Závody S. K. Neumanna. V období socialistické industrializace si ve městě kromě textilního odvětví našlo významné místo také strojírenství,

reprezentované především n.p. Strojovit. V roce 1961 pracovalo v krnovském průmyslu 10 436 osob (Zapletal, 1969).

Vlnářské závody Karnola vznikly spojením deseti původně soukromých podniků, z nichž většina byla založena již v 19. století. Nejvýznamnější z nich byla továrna Aloise Larische. Pro velkou spotřebu vody byla výroba lokalizována v těsné blízkosti řek Opavy a Opavice. V šedesátých letech podnik zaměstnával 2 240 zaměstnanců a patřil k největším vlnářským závodům v ČSSR. Závody S. K. Neumanna (obr. č. 7) se specializovaly na výrobu stuh a prýmek a v šedesátých letech se staly největším podnikem svého druhu ve střední Evropě (Zapletal, 1969). Podnik existuje dodnes pod názvem Pega.



Obr. 7: Továrna F. Gablera, v období socialismu Závody S. K. Neumanna, dnes Pega
Zdroj: Muzeum Krnov, 2006

Strojovit svojí tradicí navázal na továrnu Hohlbaum, zaměřoval se na výrobu koželužských strojů, které vyvážel do 50 zemí světa. Podnik Dakon, který vznikl v roce 1949, se zaměřil na výrobu teplovodních kotlů. Dalšími významnými strojírenskými podniky byly Železniční opravny a strojírny (ŽOS) a Moravskoslezská armaturka. Z dalších odvětví v Krnově působil průmysl dřevařský (závody UP, Dřevosloh) a potravinářský – škrobárny, pekárny, lihovar a další (Zapletal, 1969).

5.2.3 Průmysl po roce 1989

S pádem komunistického režimu v roce 1989 došlo k rozsáhlým změnám v politické, sociální a hospodářské sféře. Přejít z centrálně plánovaného hospodářství na tržní systém poznamenal znatelně celou strukturu ekonomiky a zvlášť viditelný byl v sekundárním sektoru hospodářství. Průmyslová výroba musela podstoupit rozsáhlou restrukturalizaci a privatizaci, aby mohla fungovat v tržním prostředí. Dalším

charakteristickým jevem v porevolučním období je posílení terciéru (sektoru služeb) na úkor průmyslu a zemědělství (Sýkora, 2001). Privatizace v České republice probíhala v několika etapách. Restrukturalizace podniku znamenala reorganizaci výrobních programů a s ní související postupné snižování počtu zaměstnanců. Řada podniků však nedokázala svůj výrobní program přizpůsobit konkurenčnímu prostředí a čekalo je výrazné utlumení výroby nebo zánik. Se zánikem velkých průmyslových závodů je spojen fenomén opuštěných továrních hal a komplexů – brownfields, které se často rozkládají v samotných centrech měst. Jejich budoucí využití bude velkou výzvou pro urbanisty a architekty (Kadeřábková et al., 2009).

Závody S. K. Neumanna vstoupily do privatizačního procesu v prvním kole kupónové privatizace. V roce 1992 vznikla nová akciová společnost PEGA-VEL, která rozšířila a inovovala svůj výrobní program. Ačkoliv továrna stále funguje, kvůli rostoucí konkurenci a reorganizaci výroby musela od svého založení propustit velké množství zaměstnanců. V roce 1995 měla společnost 880 zaměstnanců, v roce 2010 v ní pracovalo 321 zaměstnanců (HBI, 2011). Privatizace vlnařských závodů Karnola proběhla ve druhém kole privatizace. Vzniklá akciová společnost se nedokázala přizpůsobit konkurenčnímu prostředí a postupně omezovala svoji výrobu. Krach podniku nastal v roce 2000 (Kronika města Krnova, 2000).

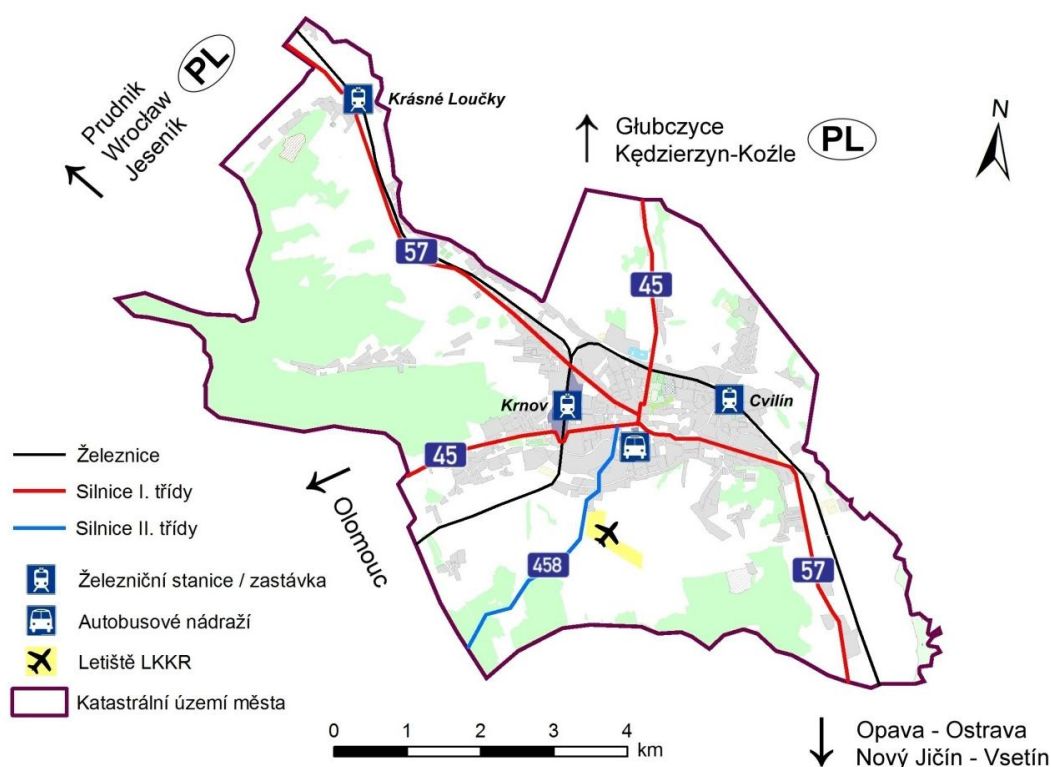
Strojírenský průmysl je v současné době nejdůležitějším průmyslovým odvětvím v Krnově. Strojovnit byl privatizován v roce 1994. Majitelem se stala společnost STG, která však nezaplatila za převod podniku a musela jej vrátit Fondu národního majetku. Úspěch přinesla až dražba v listopadu 2005. Společnosti se podařilo obnovit výrobní program koželužských strojů, který doplnila o další strojírenskou výrobu (Kronika města Krnova, 1997, 2005; Strojovnit, 2012). Privatizace ŽOS proběhla úspěšně a výsledkem je prosperující firma Krnovské opravny a strojírny, která se zaměřuje na výrobu a rekonstrukci kolejových vozidel a se svými 584 zaměstnanci se řadí k nejvýznamnějším zaměstnavatelům ve městě (HBI, 2011). Společnost Dakon si i v porevoluční době udržela postavení významného výrobce kotlů, v roce 2007 se stala součástí koncernu Bosch a v současné době zaměstnává 400 zaměstnanců (Dakon, 2012). Prosperuje také Armaturka Krnov, která v roce 2010 dokončila rekonverzi výrobního areálu (Armaturka Krnov, 2011). Strojírenská firma Elfe vyrábí zařízení pro hutě, ocelárny a lodní, námořní a těžební průmysl a v nedávné minulosti postavila nové výrobní haly (Elfe, 2012).

Z potravinářského odvětví je nejvýznamnější firma Kofola, založená v roce 1993 řeckým podnikatelem Kostasem Samarasem jako společnost Santa nápoje. V roce 2002 firma odkoupila licenci na výrobu nápoje Kofola za 215 milionů Kč a začala expandovat do zahraničí. Dnes působí v pěti zemích a je jedním z největších výrobců nealkoholických nápojů v Evropě (Kofola, 2012).

S přelomem století přišel do České republiky nový fenomén přímých zahraničních investic, které znamenaly opětovný rozvoj řady průmyslových oborů. Zahraniční investoři přinesly do ČR tisíce nových pracovních míst v nových průmyslových zónách vystavěných na „zelené louce“ (greenfields). Mezi hlavní nevýhody výstavby rozlehlých továrních komplexů vystavěných v extravilánu obcí je zábor úrodné zemědělské půdy a znehodnocení krajinného rázu. Výhody jsou zejména dopravní a sociální (Kadeřábková et al., 2009). Nové průmyslové zóny se díky podpoře CzechInvestu podařilo vybudovat po celé České republice, včetně malých a středně velkých měst (CzechInvest, 2012). V Krnově byla úspěšně zprovozněna průmyslová zóna Červený dvůr, nacházející se u hlavní silniční komunikace ve směru na Opavu. V první etapě výstavby byla vyčleněna plocha 18 ha, na které se usídlilo pět investorů – italský producent pryžových hadic IVG Colbachini, italská strojírenská společnost S.T.I., italský výrobce tvarovaných trubek RAME, německý subdodavatel automobilového průmyslu Erdrich Uniformtechnik a český producent masných výrobků V+W. V průmyslové zóně bylo vytvořeno přes 500 pracovních míst (HBI, 2011). Současná plocha průmyslové zóny je plně obsazena (Město Krnov, 2011).

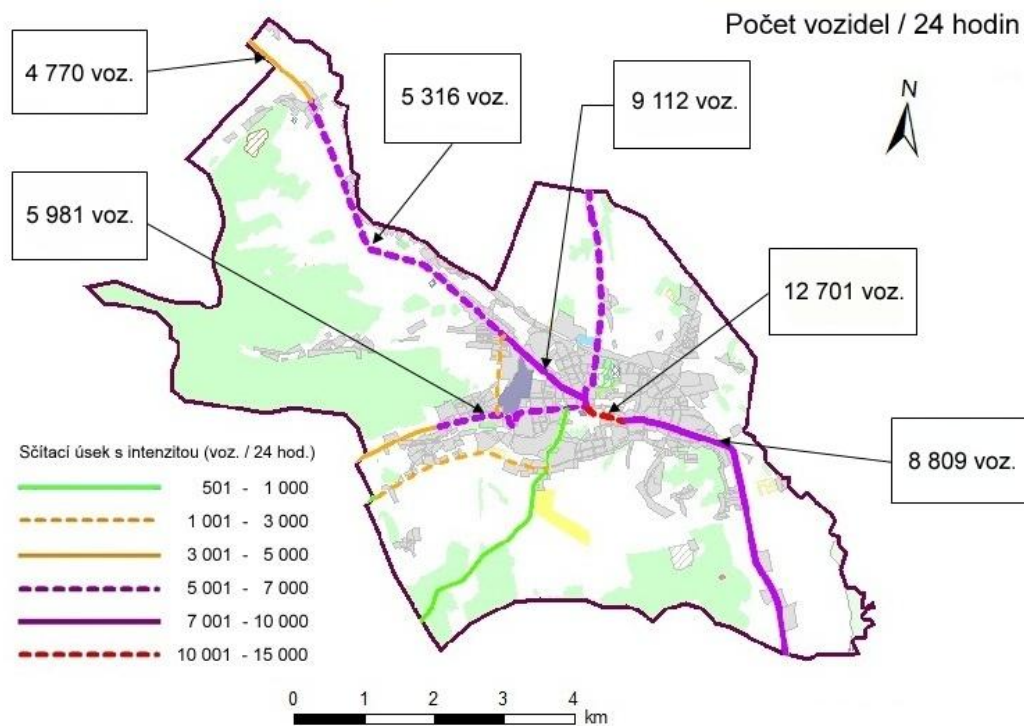
5.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Město Krnov je důležitou dopravní křižovatkou, kterou prochází významné silniční a železniční komunikace a nachází se v něm také veřejné vnitrostátní letiště (obr. č. 8). Ve městě se stýkají dvě silnice první třídy – **I/57** a **I/45**. Silnice I/57 je společně se silnicí I/11 součástí tzv. Slezského kříže, páteřní sítě Moravskoslezského kraje. Komunikace **I/11–I/57** je spojnicí slovenských a polských hranic přes ostravskou aglomeraci. Dopravní potenciál komunikace spočívá v přímém propojení české dálnice D1 a polské dálnice A4 (Sdružení pro výstavbu komunikace I/11–I/57, 2011). Komunikace vyžaduje nákladnou rekonstrukci, spočívající ve výstavbě obchvatů a přeložek, viz kapitola 7.4.1. Dopravní vytížení silničních komunikací v Krnově znázorňuje obrázek č. 9. Nejvytíženějším úsekem je Říční okruh, kde projede denně průměrně 12 701 vozidel (ŘSD ČR, 2012).



Obr. 8: Současná dopravní infrastruktura v Krnově

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3. Zdroj dat: ŘSD ČR, Geoportál INSPIRE, 2012.



Obr. 9: Sčítání silniční dopravy v Krnově v roce 2010

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3. Zdroj dat: ŘSD ČR, 2010.

Železniční spojení Krnov získal v roce 1872 a dodnes je významnou železniční křižovatkou. Trať č. **310** spojuje Olomouc s Opavou, trať č. **292** vede z Krnova do Jeseníku. V obou případech se jedná o jednokolejné neelektrifikované celostátní tratě. Trať č. 310 využívá průměrně 5 990 cestujících za den, zatímco na trati č. 292 cestuje průměrně 1 540 lidí za den (MDČR, 2012; Moravskoslezský kraj, 2008).

Městem Krnov prochází cyklistické trasy č. **55** - Slezská magistrála (Jeseník – Hlučín) a č. **503** (Krnov – Slezská Harta – Starý Jičín). V letech 2010 – 2011 byly ve městě vybudovány přes 3 kilometry nových cyklostezek kolem hlavních silničních tahů. V březnu 2012 byla dokončena výstavba nové cyklostezky Krnov – Opava – Velké Hoštice (Cyklistika pro všechny Krnov, 2012).

5.4 SLUŽBY

Jedním z charakteristických rysů porevolučního období je nárůst významu terciérního sektoru jako důsledek restrukturalizace ekonomiky. Město Krnov je jako ORP přirozeným poskytovatelem služeb pro široké okolí, včetně polského příhraničí. V roce 2001 pracovalo v terciérním sektoru ve městě 58 % ekonomicky aktivních obyvatel (SLDB, 2001). Největším zaměstnavatelem ve městě je Sdružené zdravotnické zařízení Krnov, které zaměstnává 823 lidí (SZZ Krnov, 2011). Další významní zaměstnavatelé ve službách jsou Městský úřad, Technické služby, Střední pedagogická škola a Střední zdravotnická škola a nadnárodní maloobchodní řetězce.

SZZ Krnov provozuje nemocnice v Krnově a Městě Albrechticích s 540 lůžky. Krnovská nemocnice prošla v letech 2001 – 2005 kompletní rekonstrukcí a je spádovým zdravotnickým zařízením pro oblast Krnovska, Bruntálska a Rýmařovska (SZZ Krnov, 2011).

V Krnově se nachází devět MŠ, čtyři ZŠ a šest SŠ – gymnázium, Střední pedagogická škola a Střední zdravotnická škola, SOŠ dopravy a cestovního ruchu, SŠ průmyslová, SŠ automobilní, mechanizace a podnikání a Střední umělecká škola varhanářská. V Krnově působí Vzdělávací centrum Slezské univerzity v Opavě. Aktivity pro děti a mládež zajišťuje Středisko volného času, na sociální služby se zaměřuje Slezská diakonie (Město Krnov, 2012).

Kulturní vyžití ve městě zajišťuje Městské informační a kulturní středisko, provozující muzeum, divadlo, kino, koncertní síň a informační centrum (MIKS, 2012). Důležitou kulturní institucí je městská knihovna. Dvacetiletou tradici má Kofola Music Club, pořádající pravidelné koncerty českých i zahraničních interpretů – např. Nazareth, Smokie a Katapult (KMC, 2012).

6 URBANISTICKÝ VÝVOJ MĚSTA

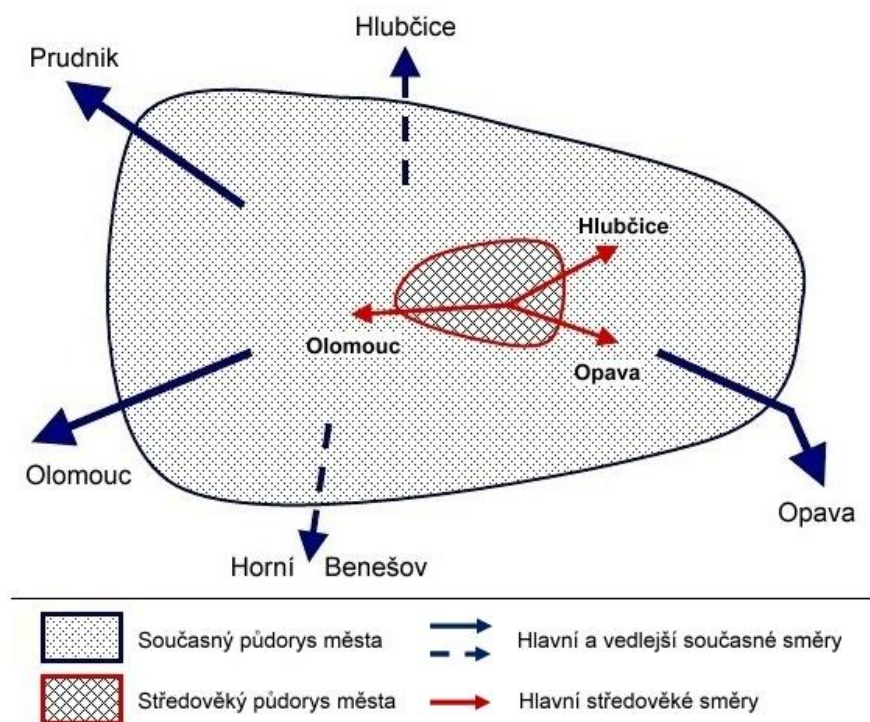
První písemná zmínka o Krnově se datuje roku 1240, městská práva získal kolem roku 1253. Půdorys středověkého města byl podmíněn zejména dopravními podmínkami (viz obr. 11), jeho formování bylo ukončeno již ve 13. století. Na severozápadě se nacházel Horní rynek u kostela sv. Martina, na východě tvořil dominantu minoritský klášter a kostel sv. Ducha. Největším náměstím byl Dolní rynek. Významné stavby doplnil v 16. století renesanční pevnostní zámek vystavěný na jihozápadě města (Blucha, 2007).



Obr. 10: Pohled na město Krnov roku 1738 – barevný mědiryt

Zdroj: Muzeum Krnov, 2012.

Výrazná změna v půdorysu města nastala až v období industrializace, od počátku 19. století. Hradby byly zbořeny a na jejich místě vznikly městské sady. Město brzy stavebně splynulo se svými předměstími (obr. č. 12). V blízkosti historického jádra u řeky Opavy byly vybudovány industriální areály. Urbanistický rozvoj nastal díky připojení města k železnici. Hlavní nádraží bylo lokalizováno 1,5 km na západ od středu města. Tak jako v mnoha jiných městech se zástavba snažila nádraží přiblížit. Svůj vliv mělo také trasování hlavních silničních komunikací, které se staly tepnami rozvoje pro novou výstavbu. Význam hlubčické silnice od 19. století postupně přebrala nová císařská silnice směřující na Prudník a Nysu – viz obr. 7 (Zapletal, 1969).

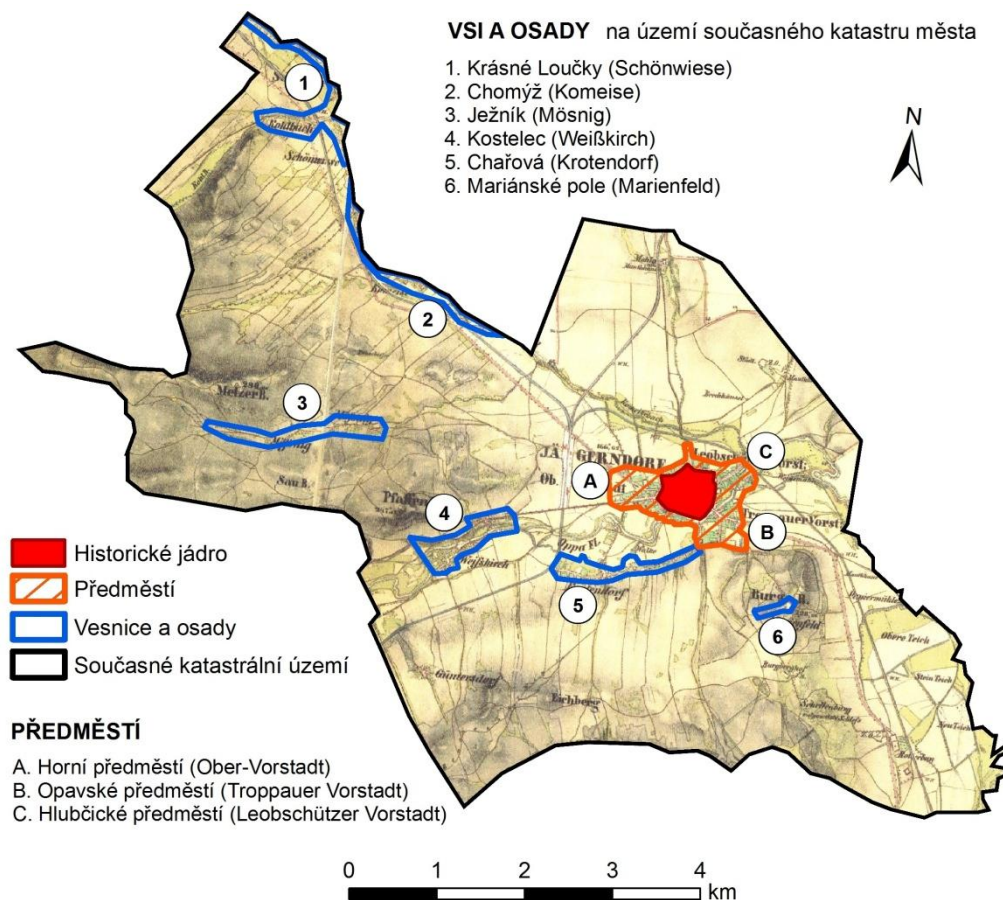


Obr. 11: Dopravní směry ve středověku a v současnosti a jejich vliv na půdorys města
Zdroj: Zapletal, 1969; upraveno v grafickém editoru

Významný vliv na půdorysný vývoj Krnova měly fyzickogeografické podmínky. Přirozenou bariéru rozvoje tvořily krnovské řeky a především podmínky orografické. Na jihovýchodě to byl Přední Cvilínský kopec, na jihu významný terénní zlom u Chařovské ulice a na západě zvedající se hřeben Krasovské vrchoviny. Díky morfologii terénu a z ní plynoucí dopravní síť město získalo výrazně protáhlý eliptický tvar ve směru západ-východ. Na západě město svým rozrůstáním zcela pohltilo samostatný Kostelec, na jihu splynulo s vesnicí Chařová. Východním směrem se město začalo nejviditelněji rozrůstat až roce 1968, kdy byla zahájena výstavba Sídliště pod Cvilínem (1590 bytových jednotek, 5000 obyvatel, dokončeno 1978). Další panelová sídliště vznikla v blízkosti městského centra.

Krnov je pohraničním městem, což významně limituje budoucí urbanistický rozvoj města. Největší prostor pro rozvoj skýtá severní předmostí Krnova.² V současné době difúze města probíhá kolem významných přirozených a socioekonomických linií, tj. v údolí řek Opavy a Opavice a v těsné blízkosti významných silničních a železničních komunikací.

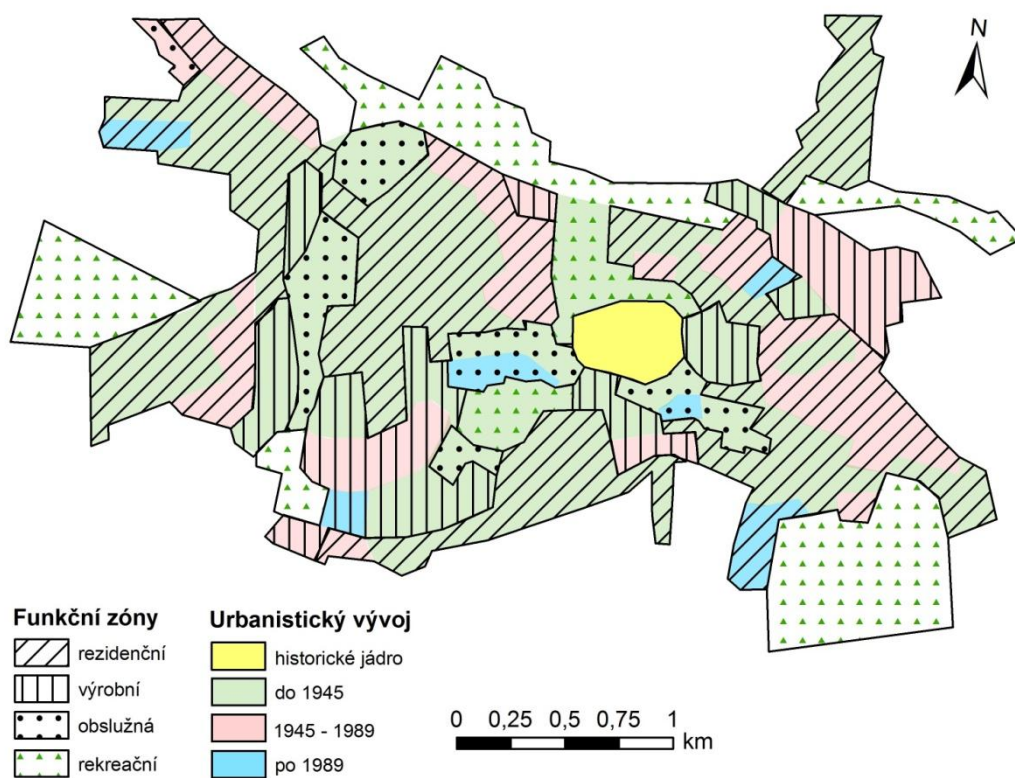
² Severní předmostí Krnova, území rozprostírající se za řekou Opavicí, bylo ponecháno městu v roce 1742 (ztráta většiny Slezska) pro budoucí rozvoj města.



Obr. 12: Území města Krnova v roce 1840 (II. vojenské mapování).

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3.

Z obrázku č. 13 je patrné, že ve městě převládají rezidenční zóny vzniklé do roku 1945. Staré průmyslové areály se rozprostírají především na jihu a jihozápadě města, průmyslové areály z období socialismu jsou lokalizovány severovýchodně od centra. Socialistická bytová výstavba se odehrávala především východně a severozápadně od centra. Na polyfunkční historické centrum navazují dvě výrazné oblužné zóny, ve kterých dominují nákupní centra. Postsocialistická bytová výstavba je realizována v blízkosti Ježnické ulice a Cvilínského kopce. Rekreační funkci plní sportovní areály severně od jádra města, Centrální park, příměstské lesy na Cvilíně a Ježníku a okolí řeky Opavice (zahrádkařské kolonie, koupaliště).



Obr. 13: Funkčně-genetická struktura města Krnova

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3.

7 KLÍČOVÉ PROBLÉMY ÚZEMNÍHO ROZVOJE MĚSTA

Klíčovým dokumentem pro budoucí rozvoj města je *Strategický plán města Krnova*, který definuje dlouhodobé cíle rozvoje města do roku 2022 ve třech okruzích – Ekonomika, Obyvatelstvo a lidský potenciál a Infrastruktura a životní prostředí. V rámci strategického plánu vznikla SWOT analýza, ze které vyplývají témata následujících kapitol (*Strategický plán města Krnova*, 2007).

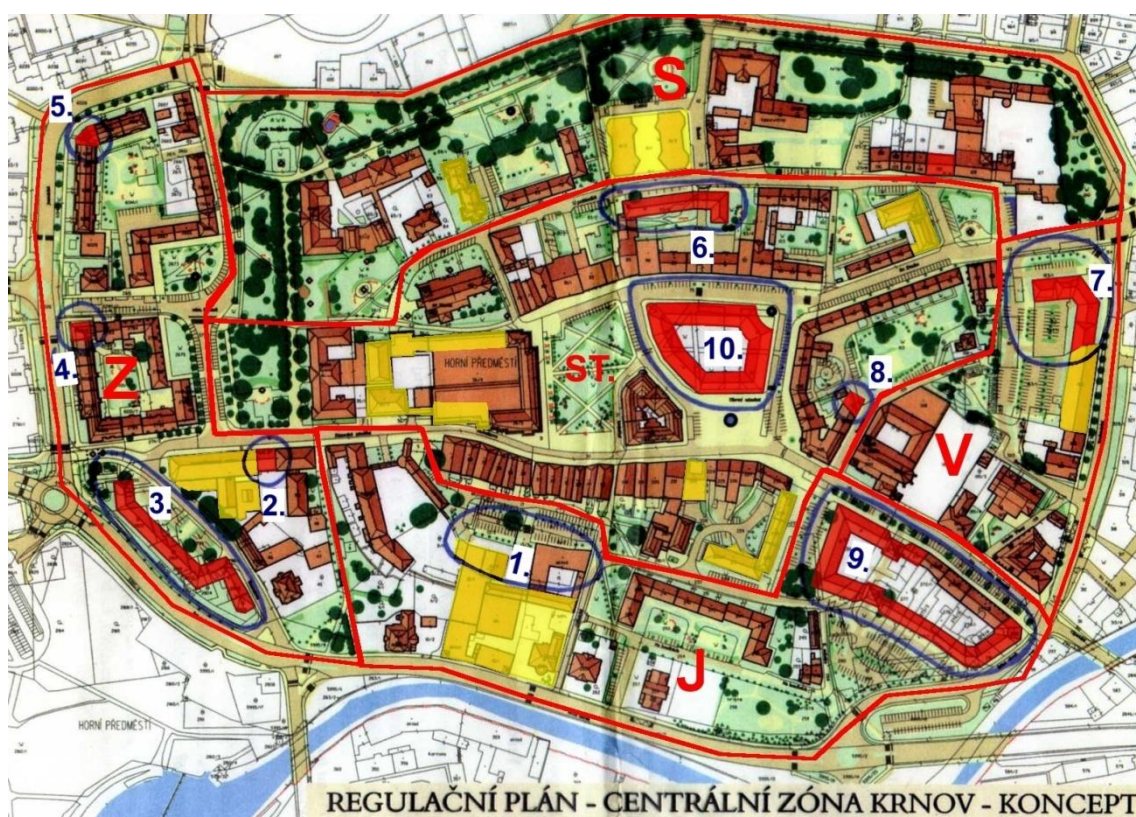
SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> – Průmyslová tradice města – existence silných průmyslových podniků – Existence průmyslové zóny Červený dvůr a dalších rozvojových ploch – Napojení na páteřní dopravní síť kraje – Slezský kříž (komunikace I/11 – I/57) – Dobrá úroveň zdravotnických služeb – Kvalitní základní a střední školství – Rozsáhlá síť poskytovatelů sociálních služeb – Dobré životní prostředí ve městě a okolí (rekreační zázemí) 	<ul style="list-style-type: none"> – Periferní poloha města – Existence nevyužitých průmyslových areálů – brownfields – Chybějící infrastruktura na rozvojových plochách pro průmysl – Narušená urbanistická struktura centra města z období socialismu – Nedostatek kvalifikované pracovní síly – Nedostatečné propojení školství a praxe – Rostoucí migrace z města (úbytek počtu obyvatel, stárnutí obyvatelstva) – Sociální exkluze skupin obyvatelstva a jejich koncentrace v určitých lokalitách
PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
<ul style="list-style-type: none"> – Vybudování 2. etapy průmyslové zóny – příliv investorů a nová pracovní místa – Rekonverze brownfields pro bydlení, podnikání, kulturu a rekreaci – Vytvoření nových lokalit pro bydlení – Vybudování silničního obchvatu města – Modernizace železničních tratí – zlepšení dopravní obslužnosti území – Napojení na dopravní síť TEN-T – Rozšíření sítě cyklistických stezek – Zřízení vzdělávací instituce úrovně VOŠ nebo VŠ – Rozvoj česko-polské spolupráce – Rozvoj cestovního ruchu – Využití dotačních fondů EU 	<ul style="list-style-type: none"> – Nedostatečné financování dopravní infrastruktury ze strany státu – Nárůst silniční dopravy – zhoršování životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu – Stěhování firem z průmyslové zóny do jiných regionů (nekvalifikovaná pracovní síla, špatná dopravní a ekonomická situace) – Růst nezaměstnanosti – Růst kriminality a negativních jevů ve společnosti – Nedostatečná protipovodňová opatření

Zdroj: *Strategický plán města Krnova*, 2007; vlastní zpracování – zkráceno a zaktualizováno

7.1 CENTRÁLNÍ ZÓNA

Otázkami rozvoje historického jádra města se zabývá **Regulační plán centrální zóny** (2000). Centrální zóna města Krnova je vymezena ulicemi Říční okruh – Jesenická – Smetanův okruh – Dvořákův okruh – Soukenická. Dokument usměrňuje využití ploch v centru města a navrhuje řadu významných změn, např. estetizaci, rekonstrukci, případně demolici architektonicky nevhodných objektů, řeší prostory brownfields, výstavbu nových polyfunkčních a bytových domů a úpravu veřejných prostranství. Řešené území je prostorově rozčleněno na pět částí – střed, sever, východ, jih a západ.



Obr. 14: Koncept regulačního plánu centrální zóny – vyobrazení hlavních návrhů
Autor podkladu: Jaroslav Haluza a kol. Upraveno v prostředí ArcGIS 9.3. a grafickém editoru.

Zóna Střed (ST)

Jedná se o polyfunkční území, ve kterém se nachází řada kulturních památek. Kumuluje se zde mnoho urbanistických problémů, které jsou důsledkem demolice většiny historických domů po druhé světové válce a následné necitlivé socialistické

výstavby. V území již byla provedena řada stavebních úprav, především výstavba pěší zóny, rekonstrukce fasád bytových domů a řešení fasád a střešní přístavba objektu Prior. Na ulici U Požárníků je vymezena plocha (č. 6) pro výstavbu nového bytového domu o třech nadzemních podlažích. Na ulici Štursova (č. 8) je navrhována dostavba koncové části domu s cílem pohledového uzavření vnitrobloku. Nejvýraznější navrhovanou změnou v lokalitě je možnost opětovné zástavby Hlavního náměstí (č. 10) s cílem navrácení původního urbanistického rázu historického jádra. Domy o maximální výšce dvou nadzemních podlaží a podkroví mohou být realizovány pouze na základě architektonicko-urbanistické soutěže. V území se rovněž navrhuje druhá etapa rekonstrukce objektu Prior (estetizace přízemního objektu OD u kostela sv. Martina a rekonstrukce administrativní části Prioru na Zámeckém náměstí). Doporučená je také estetizace, případně celková rekonstrukce tělocvičny gymnázia a dvoupodlažního objektu Dřevoslohu na Zámeckém náměstí. Na náměstí Minoritů je rovněž nutné řešit architektonickou podobu osmipatrového panelového domu (obrázky č. 15 a 16). Na území bývalého Dolního náměstí (u radnice) je plánována výstavba kašny nebo fontány.



Obr. 15 a 16: Panelový dům na nám. Minoritů, čelní a boční pohled (foto: autor)

Zóna Sever (S)

V severní části centra nalezneme dvě základní školy, hasičskou stanici a areál bývalého pivovaru, který dnes slouží jako velkoobchod potravin. Problematickou stavbou je panelový dům na náměstí Osvobození (u kostela sv. Martina), kde je navrhována rekonstrukce (střešní nástavba a řešení fasád). U pivovaru je navrhována dostavba proluky a celková estetizace bytových domů. Problémovým je rovněž přízemní objekt městské tržnice. Klíčovým prvkem lokality jsou **Smetanovy sady**,

kteře vznikly v 19. století na místě stržených městských hradeb a v budoucnosti se dočkají výrazné proměny. V sadech se nachází zajímavá drobná architektura v podobě fontán, soch a památníků a tvoří jej přes 360 stromů. Město Krnov si nechalo v roce 2007 zpracovat studii *Obnova Smetanových sadů a okolí v Krnově*, kterou vypracovala firma Zahrada Olomouc. Cílem revitalizace je nahrazení starých stromů novou výsadbou, rekonstrukce páteřní komunikace pro pěší a cyklisty, výměna mobiliáře, veřejného osvětlení a rekonstrukce dětského hřiště. První etapa revitalizace byla zahájena v roce 2011 a spočívala v likvidaci staré lipové aleje před gymnáziem a základní školou a dalších stromů v parku, které byly nahrazeny novou výsadbou. Celkové náklady na stavební úpravy parku se odhadují na zhruba 26 milionů Kč. Obnovu Smetanových sadů bude Město realizovat po etapách, poněvadž s projektem podaným prostřednictvím ROP neuspělo (Krnov – místo pro život, 2011).

Zóna **Východ (V)**

Ve východní části centra se nachází rozsáhlý brownfield - bývalé tovární objekty **Pegy (č. 7)**. Jedná se o velmi zanedbané území (viz obr. č. 17 a 18), které se nachází v bezprostřední blízkosti tří významných památek – kostela svatého Ducha, kláštera Minoritů a židovské synagogy. Regulační plán počítá s kompletní rekonverzí území – rekonstrukcí, resp. demolicí továrních objektů a výstavbou nových polyfunkčních domů. Autoři studie navrhuji vyplnit celý vnitroblok parkovištěm. Vzhledem k lokalitě areálu je vhodnějším alternativním řešením vytvořit ve vnitrobloku reprezentativní park, který symbolicky propojí tři zmiňované kulturní památky. V blízkosti brownfieldu je nutná demolice garáží a úprava navazujících veřejných prostranství. V souvislosti s řešením tohoto území je žádoucí řešit také revitalizaci a zpřístupnění klášterní zahrady.



Obr. 17 a 18: Brownfield ve východní části centra – areál bývalé **Pegy** (foto: autor)

Zóna **Jih** (J)

Dominantami jižní části centra je renesanční zámek a areál bývalé továrny Aloise Larische (č. 1), viz obr. č. 19 a 20. Část továrních objektů prošla rekonstrukcí a sídlí v nich Státní okresní archiv. Hlavním plánem na využití areálu je vybudování nadregionálního muzea textilu a varhan. Rekonverze areálu byla zahájena v roce 2009, další investice budou záviset na výši dotací z evropských fondů. Část areálu továrny byla v roce 2010 prohlášena za národní kulturní památku (Vláda ČR, 2010). Zámek vlastní v současné době akciová společnost ZLT, která jeho prostory pronajímá ke komerčním účelům. Projekt na rekonstrukci zámeckého nádvoří vypracoval v roce 2006 architekt Marcel Kolarz (pódium pro kulturní představení, nové osvětlení a zeleň). Datum realizace nebylo určeno. Vzhledem k soukromému vlastnictví objektu budou vnitřní prostory zámku nadále sloužit pouze ke komerčním účelům, s vybudováním muzejní expozice či jiného kulturního zařízení se nepočítá (ZLT Zámek Krnov, 2012). Na náměstí Minoritů (č. 9) regulační plán počítá s výstavbou rozlehlého bytového domu ve tvaru uzavřeného objektu s vnitroblokem a výškou min. 3 NP.



Obr. 19 a 20: Areál továrny Aloise Larische, který se promění v muzeum (foto: autor)

Zóna **Západ** (Z)

V západní části centra se nachází činžovní a panelové bytové domy, poliklinika a bývalý hotel Slezský domov. Nereprezentativní objekt Slezského domova je v současné době využíván jako restaurační zařízení a tržnice. V objektu navrhujeme zřízení kulturního, vzdělávacího a společenského centra Krnovska. V proluce mezi bývalým hotelem Slezský domov a školní jídelnou (č.2) je navrhována výstavba

třípodlažního objektu. Na Šmeralově ulici (č.3) je plánována demolice současných domů a výstavba nového kompaktního bytového domu s 3 až 4 NP s cílem dotvoření uliční fronty Říčního okruhu. U panelových domů na Jesenické ulici (č. 4 a 5) je uvažována dostavba nároží a přístavba střešních bytů.

7.2 BYTOVÁ VÝSTAVBA

Pro bytovou výstavbu se ve městě připravuje několik lokalit. Mimo objekty v centru města je to oblast bývalých kasáren, plocha mezi ulicemi Partyzánská a Stará Ježnická a oblast Cvilínského kopce (Mariánské pole). Na území bývalých kasáren mezi ulicemi Albrechtickou a Mikulášskou (rozloha 2,7 ha) byla v listopadu 2011 dokončena výstavba technické a dopravní infrastruktury (obr. 21). V současné době je vydáno stavební povolení na výstavbu deseti polyfunkčních domů. Plocha byla nabídnuta investorům a developerům k výstavbě. Výhodou lokality je dobrá poloha v blízkosti železniční stanice, v návaznosti na páteřní silniční komunikaci (Albrechtická ulice), ale přitom v klidné oblasti města. Náklady na vybudování infrastruktury činily 14 milionů Kč, z nichž 90 % procent pokryla dotace z ROP Moravskoslezsko (Město Krnov, 2011).



Obr. 21: Lokalita bývalých kasáren připravená k výstavbě polyfunkčních domů

Zdroj: Město Krnov, 2011

V oblasti mezi ulicemi Partyzánská a Stará Ježnická je plánována výstavba rodinných a bytových domů. Územní plán města ukládá prověřit změny využití oblasti územní studií (plocha US 7) s cílem optimálního rozvržení parcelace, vymezení ploch veřejných prostranství, dopravní a technické infrastruktury, stanovení podrobných podmínek pro výstavbu domů včetně architektonického vzhledu staveb. Územní studie

se dále zaměří na vzájemné vazby lokality se souvisejícími plochami a bude řešit odtokové poměry území včetně návrhu protierozních opatření.

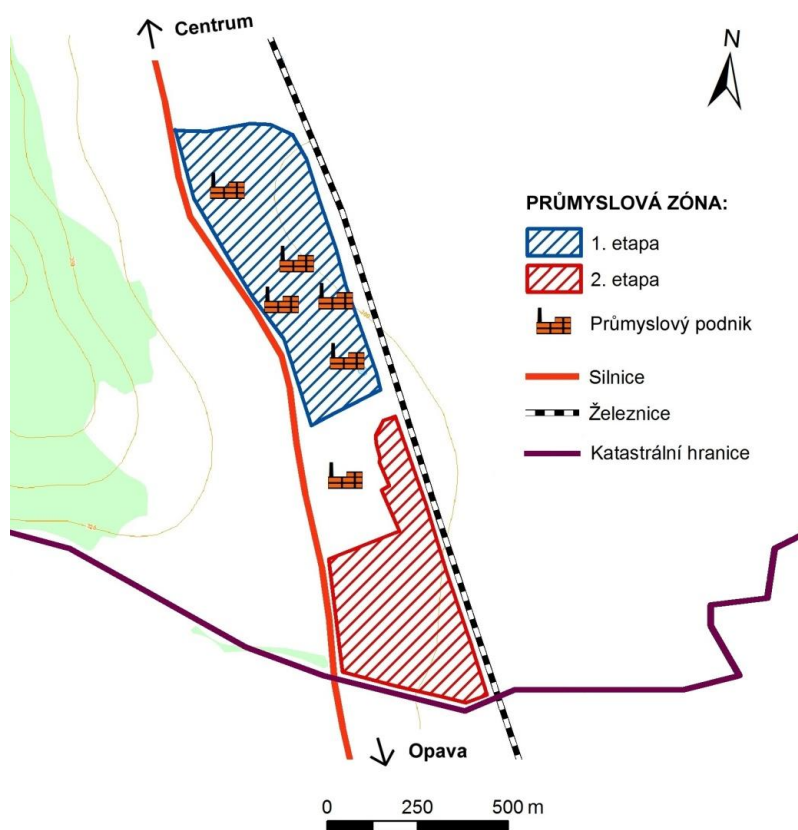
V blízkosti vrcholu Cvilína, na Mariánském poli, jsou lokalizovány plochy pro výstavbu rodinných domů. Oblasti jsou v územním plánu označeny jako US 13 a US 14 s nutností prověření územními studii. Oblast Cvilína má vysoký rekreační a duchovní potenciál pro občany města i jeho návštěvníky. Výstavba až 33 plánovaných rodinných domů v této cenné lokalitě je diskutabilní. Výstavbou dojde ke zmenšení veřejného prostoru využívaného k rekreaci. Vzhledem ke zkušenostem v probíhající suburbanizaci v řadě měst je problematickou otázkou udržení vhodného architektonického vzhledu objektů a urbanistického rázu celé zóny.

V oblasti mezi ulicemi Ježnická a Stará Ježnická vzniklo v nedávné minulosti satelitní městečko tvořící asi 60 domů – největší současná oblast suburbanizace v Krnově. V územním plánu se plánuje rozšíření zóny asi 250 metrů směrem na západ. V plánech města byla také projektována výstavba až 84 rodinných domů v oblasti Kabátova kopce. Pro nevhodnost pozemků (kontaminace půdy sovětskou armádou, skalnaté podloží) město od projektu ustoupilo (Deník.cz, 2012).

Plochy individuální bytové výstavby jsou plánovány také v místní části Ježník, který je po staletí vyhlášenou rekreační lokalitou s řadou reprezentativních staveb. Od 90. let 20. století se zde začínají objevovat nevhodné rodinné domy, které svým pojetím nezapadají do původního urbanistického rázu rekreační osady. Ježník bohužel nemá svůj regulační plán, který by pozitivně ovlivnil architektonickou podobu budoucích staveb, resp. by jejich výstavbě zabránil.

7.3 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA

Na již zaplněnou plochu průmyslové zóny v první etapě v budoucnosti naváže druhá etapa na ploše 17 ha. Projektová dokumentace na zasíťování pozemků a výstavbu silničního napojení na komunikaci I/57 byla zpracována již v roce 2004. Město vykoupilo pozemky v dané lokalitě za 15 milionů Kč a bude usilovat o získání státní dotace na tento projekt. Celá průmyslová zóna tak včetně starších podnikatelských objektů dosáhne rozlohy 48 ha, viz obrázek č. 22 (Město Krnov, 2011). V budoucnosti se nabízí možnost propojení se sousední průmyslovou zónou v Úvalně a vytvoření velkého industriálního parku včetně možné výstavby komerčních objektů (obchodní centra, služby).



Obr. 22: Situační plán průmyslové zóny Krnov – Červený dvůr

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3.

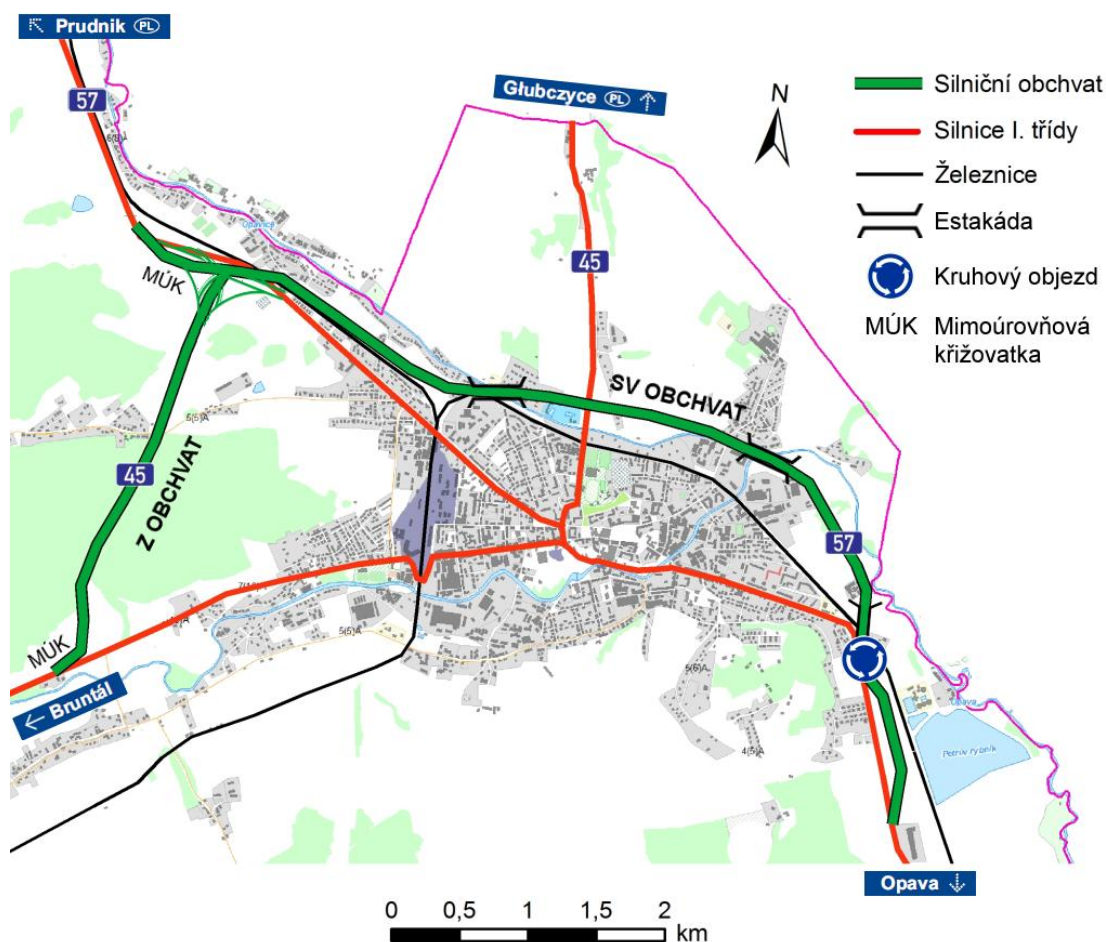
7.4 NOVÁ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

7.4.1 Silniční doprava

Dlouhodobě plánovanou dopravní investicí je obchvat města Krnova. Jedná se o dvě dopravní stavby (severovýchodní a západní obchvat), které budou realizovány samostatně (obrázek č. 23).

Severovýchodní obchvat města má za cíl odklonit tranzitní dopravu z centra města na mezinárodní trase Ostrava – Krnov – Bartultovice (CZ/PL). Obchvat o délce 7,9 km odkloní až 4 830 vozidel denně, bude postaven v kategorii S 11,5/80. Předpokládaná cena stavby bez daně je 1,9 mld. Kč. V roce 2006 byl zpracován posudek EIA, v roce 2009 bylo vydáno stavební povolení. Státní fond dopravní infrastruktury nepočítá se zafinancováním výstavby ani v roce 2013 (SFDI, 2012). Výhodou obchvatu bude zajištění plynulé a bezpečné dopravy, zkrácení jízdní doby, odklon části nákladních vozidel z města a vytvoření podmínek pro další rozvoj regionu (ŘSD ČR, 2012). Projekt však vyvolává také negativní reakce, protože je trasován přes ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně a rekreační oblast u řeky Opavice.

Ve výhledu je také výstavba **západního obchvatu** města, který má v budoucnu spojit hlavní silniční tah I/45 vedoucí z Olomoucka s komunikací I/57 směřující na Bartultovice. Cílem je propojení se severovýchodním obchvatem – vytvoření uceleného obchvatu města. Dokumentace EIA byla vypracována v září 2011 se souhlasným stanoviskem. Západní obchvat je projektován jako silnice s parametry S 9,5/80 o délce 3,2 km. Komunikace je navržena v kopcovitém terénu a protíná zalesněné území, které je využíváno jako rekreační oblast. Pozitivem je odvedení dopravy z intravilánu města, především z ulice Partyzánů. Jako hlavní negativní vlivy je uváděn zábor městského lesa a zemědělské půdy, kácení některých stromů historické aleje na ulici Stará Ježnická a zásah do krajinného rázu (Informační systém EIA, 2012).



Obr. 23: Silniční obchvat města Krnovo

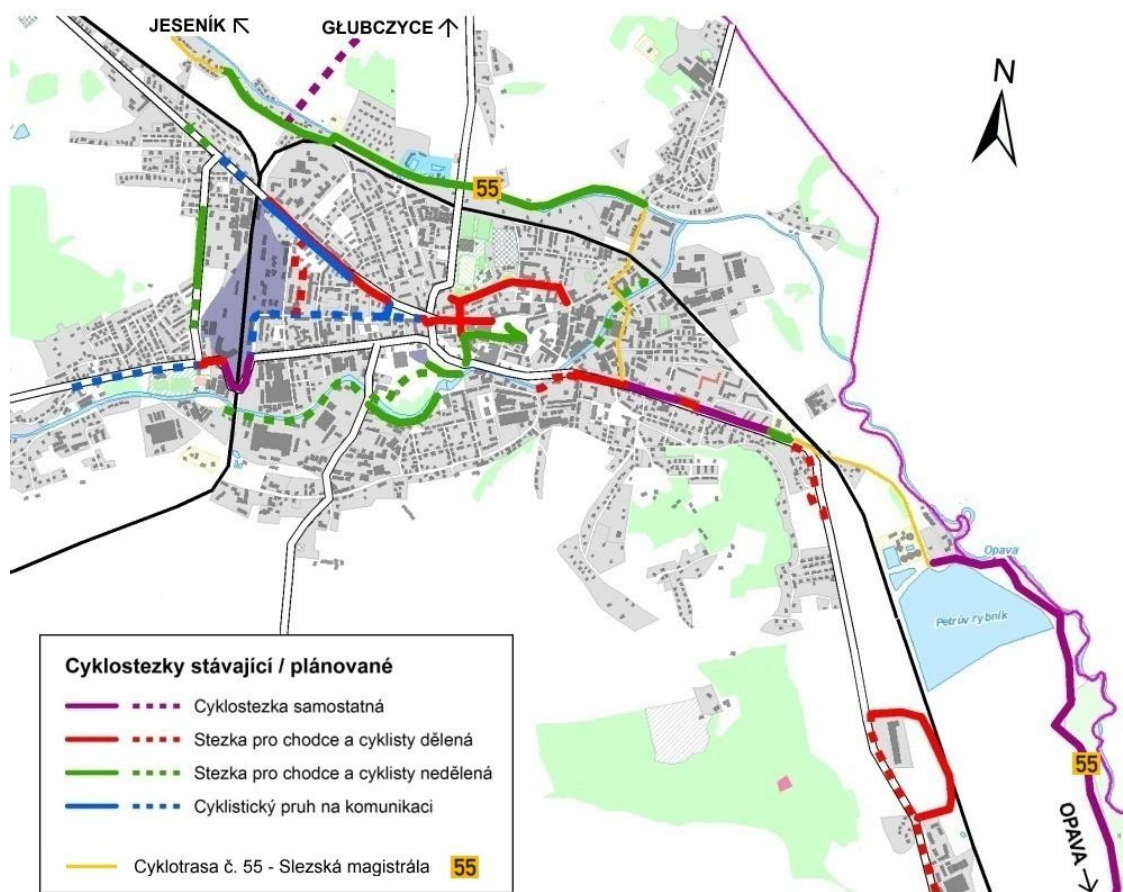
Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3. Zdroj dat: ŘSD ČR, 2012.

7.4.2 Železniční doprava

Modernizací železniční sítě regionu se zabývá Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. Důležitou investicí pro město bude optimalizace a elektrifikace traťového úseku Opava východ – Krnov, který se vyznačuje silnými přepravními proudy. Cílem modernizace je zvýšení kapacity trati, zvýšení cestovní rychlosti na 100 km/h a modernizace zabezpečovacího zařízení. Na trati budou nasazeny příměstské jednotky pro přímé spojení na lince R1 Krnov – Ostrava – Jablunkov. Dokončení modernizace se odhaduje na rok 2016 (Moravskoslezský kraj, 2008). Na trati Krnov – Olomouc je plánována rekonstrukce vybraných úseků na rychlost až 100 km/h. Na trati Krnov – Jeseník byla provedena částečná optimalizace trati v roce 2009. Bariérou rozvoje této trati je peážní úsek Jindřichov ve Slezsku – Gluchořazy – Mikulovice o délce 17 km, který je vinou dlouhodobě zanedbané údržby v katastrofálním stavu. Nejpozději od roku 2014 MDČR plánuje zrušení rychlíkových spojů na lince Ostrava – Krnov – Jeseník kvůli vysokým finančním nákladům i přes nesouhlas dotčených krajů a místních samospráv. V blízké budoucnosti akutně hrozí úplné uzavření tohoto úseku a omezení dopravních vazeb Ostravska a Jesenicka (MDČR, 2012).

7.4.3 Cyklistická doprava

Na stávající síť městských cyklostezek z roku 2011 v budoucnu navážou další cyklistické stezky. Městské cyklostezky je žádoucí trasovat při hlavních silničních komunikacích jako dělené stezky pro chodce a cyklisty, případně formou cyklistických pruhů na komunikaci. Rekreační cyklostezky budou budovány převážně jako nedělené stezky pro chodce a cyklisty, resp. jako izolované cyklistické stezky (viz obr. č. 24). V nejbližší době se připravuje výstavba cyklostezky směrem na Město Albrechtice (trasa č. 55). Zajímavým projektem je realizace cyklistické stezky na zemním tělese zrušené železniční trati Krnov – Głubczyce. Územní plán města počítá s výstavbou 1,7 km dlouhé stezky ke státní hranici, nicméně pro rozvoj česko-polského pohraničí je přínosné vybudování cyklistické stezky v celé trase dráhy. Výhodou cyklostezek vedoucích na tělesech zaniklých drah jsou menší investice při budování infrastruktury, minimální převýšení a bezpečnost cyklistů – izolovanost od silničního provozu. Zachování liniového charakteru pozemků v budoucnu umožňuje případné obnovení trati (Nadace Partnerství, 2012).

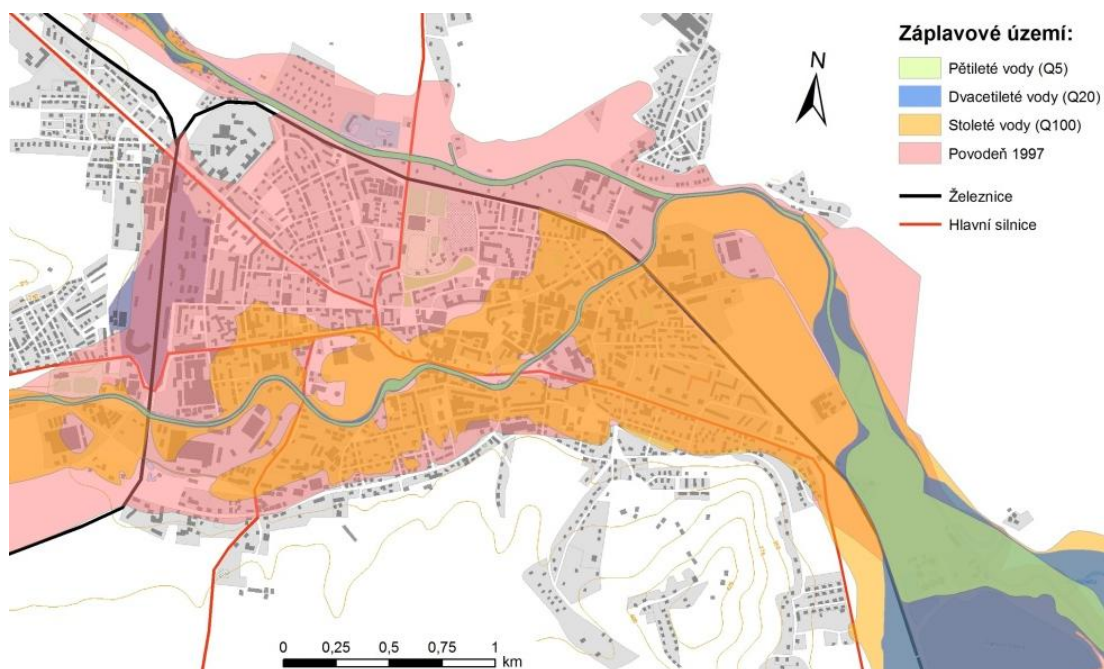


Obr. 24: Cyklistické stezky v Krnově

Zdroj: Územní plán města Krnova; vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3.

7.5 PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ

Z rizikových jevů vyskytujících se na území Krnovska dominuje hrozba povodní. Nejničivější povodně přišly v roce 1997. Průměrný roční průtok na řece Opavě ve městě je $4,33 \text{ m}^3/\text{s}$, kulminační průtok 7. července 1997 však dosáhl $375 \text{ m}^3/\text{s}$ a vodní stav 453 cm, což odpovídalo úrovni 700-leté vody (Šustková, 2008). Obdobná situace panovala na řece Opavici i na menších tocích. Povodeň v roce 1997 měla pro oblast katastrofické následky (stovky poškozených objektů, zničená infrastruktura a ztráty na životech) a byla impulsem pro rozsáhlou a velmi problematickou diskusi o protipovodňových opatřeních v povodí horní Opavy.



Obr. 25: Zápлавová území ve městě Krnově a rozsah povodně 1997

Vytvořeno v programu ArcGIS 9.3. Zdroj dat: DIBAVOD.

V letech 1997 – 2008 byly zpracovány desítky studií a analýz, které navrhovaly řešení ochrany před povodněmi v povodí Opavy. Na jejich základě byly navrženy základní varianty protipovodňové ochrany:

- a) retenční opatření v krajině (výsadba porostů)
- b) suché nádrže (poldery) a soustava malých vodních nádrží
- c) zkapacitnění vodních toků v sídlech (revitalizace toků)
- d) vodní nádrž Nové Heřminovy
- e) kombinace výše uvedených opatření

Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje a Vláda ČR schválili výstavbu vodní nádrže Nové Heřminovy o objemu 16 mil. m³, doplněnou o další protipovodňová opatření v úseku Nové Heřminovy – Krnov, která mají území ochránit před stoletou vodou (viz tab. č. 5).

Tab. 5: Stávající a cílová úroveň ochrany po vybudování vod. díla Nové Heřminovy.

Sídlo	Stávající úroveň ochrany	Cílová úroveň ochrany	Návrhový průtok [m ³ /s]
Zátor - Loučky	Q ₅	Q ₁₀₀	100 – 120
Brantice	Q ₅₋₂₀	Q ₁₀₀	120 – 150
Krnov – Kostelec	Q ₁₀	Q ₁₀₀	150
Krnov	Q ₂₀₋₅₀	Q ₁₀₀	150

Zdroj: Povodí Odry, 2010; Informační systém EIA, 2012.

Dokumentaci EIA k projektu schválilo MŽP v únoru 2012. Předpoklad zahájení výstavby přehrady je v roce 2016, dílčí protipovodňová opatření se budou realizovat průběžně od roku 2013, odhad celkových nákladů je 8 mld. Kč (Informační systém EIA, 2012; Povodí Odry, 2010).

Při realizaci vodní nádrže v Nových Heřminovech bude v Krnově prováděna řada protipovodňových opatření – rekonstrukce mostů (zvýšení mostovky pro bezpečný průtok Q_{100}), výstavba hrází a rekonstrukce jezů. Projekt bude realizovat Povodí Odry za spolupráce místní samosprávy. Existují také studie, které řeší protipovodňovou ochranu ve městě i bez výstavby přehrady:

Urbanisticko-hydropotechnická studie zkapacitnění řeky Opavy přes město Krnov vypracovaná firmou Aquatis (dnes Pöyry Environment) v roce 2001 na objednávku státního podniku Povodí Odry. Studie prověřila možnosti zvýšení protipovodňové ochrany v Krnově na požadovanou úroveň bez nutnosti zásahu v okolních obcích. Vznikla koncepce podmiňující rozšíření koryta řeky až o 30 metrů a s ním související demolici 72 objektů (včetně architektonicky cenných staveb), s nutností úprav silničních a železničních mostů a výstavbou nových komunikací. Celkové náklady byly odhadovány na min. 2,5 mld. Kč. Variantním řešením bylo vybudování 4 km dlouhého obtokového koryta v tunelu pod Cvilínem s náklady cca 5 mld. Kč (Langhammer, Šobr, Vaněk, 2008).

Studie *Zkapacitnění koryta řeky Opavy v Krnově a začlenění toku do struktury města* od Václava Čermáka z roku 2005 prokázala, že protipovodňovou ochranu lze účinně řešit lokálními revitalizačními opatřeními v rámci jednotlivých obcí bez drastického zásahu do zástavby a infrastruktury. Cílem studie je citlivými technickými opatřeními zvýšit kapacitu koryta řeky Opavy až na úroveň Q_{1997} (povodňové průtoky v červenci 1997), obnovit funkce řeky jako základu struktury města a přiblížit vzhled a funkci řeky přírodním podmínkám. Při zkapacitnění koryta řeky je nutná demolice několika objektů (převážně garáží a kůlen) a stavební úprava silničních a železničních mostů. Výraznou předností projektu je zapojení toku do urbanistické struktury města, čímž dochází k výraznému zvýšení rekreačního potenciálu řeky. Celkové náklady na realizaci (včetně opatření v Branticích a Zátोře) jsou odhadovány na 1,65 mld. Kč (Čermák, 2005).

Protipovodňová opatření se týkají také Centrálního parku, významné rekreační plochy města. *Regulační plán zóny Krnov – centrální park* (2006) počítá s úpravami zeleně, pěších komunikací a dostavbou lázní.

Návrh společnosti Pöyry Environment (zadaný Povodím Odry) se zabývá pouze příbřežní částí městského parku. Projekt navrhuje mírné navýšení současné hráze, rekonstrukci jezu, vybudování rybochodu a vodácké propusti. Alternativní řešením je studie Atelieru Fontes zadaná Městem Krnov. Studie navazuje na projekt Václava Čermáka, který jako první přišel s vizí přirozeného rozlivu řeky. Studie navrhuje realizaci odsunutě hráze s cyklostezkou a paralelním říčním korytem s vodními prvky, viz obr. č. 26. Atelier Fontes vyzdvihuje význam řeky pro kvalitu života ve městě a zdůrazňuje její rekreační potenciál – výstavba vodního hřiště, odpočinkových mol, přírodního amfiteátru, dětského přivozu, přírodní laguny aj. Projekt respektuje územní plán města a inspiruje se obdobným řešením revitalizací vodních toků v zahraničí (Atelier Fontes, 2010).



Obr. 26: Návrh nové podoby Centrálního parku s využitím vodních prvků

Zdroj: Atelier Fontes, 2010

8 ZÁVĚR

Město Krnov je již od středověku významným regionálním centrem. Masivní industrializace v 19. století podnítila urbanistický rozvoj města, který ještě zesílilo připojení města na železniční síť. Krnov patřil k nejvýznamnějším střediskům textilního průmyslu Rakouska-Uherska a byl nazýván Slezský Manchester. Po druhé světové válce se město potýkalo s vystěhováním původního německého obyvatelstva a dosídlením obyvatelstva z vnitrozemí. Původní německé podniky byly sloučeny a zestátněny. Změny nastaly také v urbanistické struktuře města. Největší stavební zásahy postihlo centrum města, již tak zasažené válečným bombardováním. Po roce 1989 došlo k transformaci ekonomiky a restrukturalizaci průmyslu. Pro řadu krnovských podniků bylo toto období ve znamení velkého propouštění a celkového úpadku výroby. S novým tisíciletím byla v Krnově zprovozněna průmyslová zóna v Červeném dvoře, na které se již usídlilo pět investorů. Proslulé textilní středisko se dnes orientuje především na strojírenství, je však také významným poskytovatelem služeb. Klíčové problémy regionálního rozvoje města byly vytyčeny na základě SWOT analýzy. Jedná se především o vysokou nezaměstnanost a s ní související vysokou migraci obyvatelstva z Krnova do velkých měst. Na základě Strategického plánu rozvoje města a územně-plánovací dokumentace je řešena problematika regenerace městského centra, brownfieldů, bytové výstavby, dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření. Krnovsko se dnes řadí k periferním regionům, velkou příležitostí k celkovému rozvoji regionu se však může stát česko-polská spolupráce ve všech sférách života.

9 SUMMARY

The town of Krnov has been an important regional center since the Middle Ages. The industrialization in the 19th century stimulated the spatial urban development of the town. The importance of the town increased by connecting it to the railway network. The town was amongst the most important centers of the textile industry in the Austro-Hungarian monarchy and was called „Silesian Manchester“. After World War II. the town was affected by the expulsion of Germans and the resettlement of the population from inland. The original German factories were merged and nationalized. Major changes occurred in the urban structure of the town, mainly in the city center. After 1989 a transformation of economy and restructuralization of industry began. Many companies had to reduce staff and significantly cut down on production. The new millenium brought into Krnov a foreign direct investment, when a new industrial zone was opened. The town of Krnov is now primarily focusing on the engineering industry, but is also a major provider of services in the region. The key issues of the regional development have been identified, based on the SWOT analysis. Particularly they are a high unemployment and a migration of the population from Krnov to large cities. The issue of the regeneration of the historic center, brownfields, housing construction, transport infrastructure and flood protection measures are solved based on the strategic plan of town development and the regional planning documents. The Krnov region is one of the peripheral regions, however the Czech-Polish cooperation in all spheres of life is a great opportunity for overall development of this region.

10 POUŽITÉ ZDROJE

BLUCHA, V. *Město mezi dvěma řekami - Krnov: čtení o pozoruhodné historii města zvaného Kyrnow, Jegerdorf, Carnovia, Jägerndorf, Karniów*. Vyd. 1. Krnov: Město Krnov, 2007. 173 s. ISBN 978-80-239-5542-2.

DEMEK, J. a MACKOVČIN, P. *Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny*. Vyd. 2. Brno: AOPK ČR, 2006. 580 s. ISBN 80-86064-99-9.

HAMPL, M. *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha: DemoArt pro Univerzitu Karlovu, Přírodovědeckou fakultu, 2001. 328 s. ISBN 80-902686-6-8.

HOFFMANN, F. *České město ve středověku: život a dědictví*. 1. vyd. Praha: Panorama, 1992. 453 s. Stopy, fakta, svědectví. ISBN 80-7038-182-5.

HORSKÁ, P., MAUR, E. a MUSIL, J. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Vyd. 1. Praha: Paseka, 2002. 352 s. ISBN 80-7185-409-3.

JANÁK, D. *Neklidná hranice. Slezské pohraničí v letech 1945-1947*. In: Časopis Slezského zemského muzea, 1-2/1993.

KADEŘÁBKOVÁ, B. et al. *Brownfields: jak vznikají a co s nimi*. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2009. xiv, 138 s. ISBN 978-80-7400-123-9.

KNOX, P. a PINCH, S. *Urban social geography: an introduction*. 6th ed. Harlow: Pearson Education, 2010. xvii, 373 s. ISBN 978-0-273-71763-8.

Krnov na přelomu XXI. století. Vyd. 1. Krnov: Město Krnov, 2000. 123 s. ISBN 80-239-2814-7.

MAIER, K. *Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2005. 374 s. ISBN 80-200-1245-1.

PAVLÍK, Z. et al. *Populační vývoj České republiky 1990-2002*. 1. vyd. Praha: DemoArt pro Přírodovědeckou fakultu Univerzity Karlovy v Praze, 2002. 98 s. ISBN 80-902686-8-4.

RŮŽKOVÁ, J. et al. *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005*. 1. vyd. Praha: Český statistický úřad, 2006. 2 sv. (759, 623 s.). ISBN 80-250-1277-8.

RYŠKOVÁ, M. *Sdílné město: krnovské textilky v pohledu památkové péče*. Ostrava: Národní památkový ústav, 2008. 114 s. ISBN 978-80-85034-44-8.

SÝKORA, L. *Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst*. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis - Folia Geographica XXXV (4), 2001. s. 194-205.

SÝKORA, L., ed. *Suburbanizace: a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. 191 s. ISBN 80-901914-9-5.

ZAPLETAL, L. *Geografie města Krnova*. 1. vyd. Krnov: MNV, 1969. 181 s.

ŽÁČEK, R. *Dějiny Slezska v datech*. 1. vyd. Praha: Libri, 2003. 546 s. ISBN 80-7277-172-8.

Armaturka Krnov [online]. 2012. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z:

<http://www.armaturkakrnov.cz>

Atelier Fontes [online]. 2010. [cit. 2012-03-15]. Krnov – variantní řešení PPO: Dostupné z:

<http://www.fontes.cz/detail-krnov.html>

Cyklistika pro všechny Krnov [online]. 2012. [cit. 2012-03-20]. Dostupné z:

<http://www.cyklistikakrnov.com>

CzechInvest [online]. 2012. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org>

ČERMÁK, V. *Zkapacitnění koryta řeky Opavy v Krnově*

a začlenění toku do struktury města [online]. 2005. [cit. 2012-03-15]. Dostupné z:

<http://www.uprm.cz/data/docs/studie/krnov.pdf>

Český statistický úřad [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.czso.cz>

Dakon [online]. 2012. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.dakon.cz>

Deník.cz [online]. 2012 [cit. 2012-01-30]. Projekt Kabátův kopec jde k ledu, Krnov vrátí dotaci. Dostupné z: <http://www.denik.cz/moravskoslezsky-kraj/projekt-kabatuv-kopec-jde-k-ledu-krnov-vrati.html>

Elfe [online]. 2012. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.elfe.cz>

Geoportál ČÚZK [online]. 2010 [cit. 2012-03-15]. Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz>

HBI [online]. 2011. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.hbi.cz>

Informační systém EIA [online]. 2004. [cit. 2012-03-15]. Regenerace území Krnov – kasárna. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MSK103

Informační systém EIA [online]. 2012. [cit. 2012-03-09]. Nádrž Nové Heřminovy, úprava Opavy a související opatření. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP291

Informační systém EIA [online]. 2012. [cit. 2012-03-30]. Přeložka silnice I/45 Krnov – západní obchvat. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MSK1489

Kofola [online]. 2012. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.kofola.cz/index/kofola-firma>

Kofola Music Club [online]. 2012. [cit. 2012-03-30]. Dostupné z:

<http://www.kofolamusicclub.cz>

Krnov – místo pro život [online]. 2011. [cit. 2012-03-15]. Obnova Smetanových sadů. Dostupné z: <http://www.krnov-mpz.cz/clanky/obnova-smetanovych-sadu>

Krnovsko-Hlubčické virtuální muzeum [online]. 2006. [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://muzeum.krnov.cz>

LANGHAMMER, J., ŠOBR, M. a VANĚK, T. Současné přístupy k řešení protipovodňové ochrany na příkladu povodí horní Opavy. In: LANGHAMMER, J., ed. *Údolní niva jako prostor ovlivňující průběh a následky povodní* [online]. Praha: Přírodovědecká fakulta UK, 2008. Dostupné z: http://web.natur.cuni.cz/geografie/vzgr/monografie/niva/niva_langhammer_sobr_vanek.pdf

MIKS [online]. 2012. [cit. 2012-03-08]. Dostupné z: <http://www.mikskrnov.estranky.cz>

Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2012. [cit. 2012-03-30]. Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/plan-dopravni-obsluhy-uzemi/plan-dopravni-obsluhy-uzemi.htm>

Moravskoslezský kraj [online]. 2008. [cit. 2011-12-20]. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury. Dostupné z: http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop_01.html

Nadace Partnerství [online]. 2012. [cit. 2012-03-15]. Drážní stezky. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/drazni-stezky>

Národní geoportál INSPIRE [online]. 2011. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz>

NOWAKOVÁ, M. *Krnovsko v poválečném procesu odsunu a osídlování* [online]. Diplomová práce. Brno: Pedagogická fakulta MU, 2010. 83 s. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/185715/pedf_m/Masarykova_univerzita.pdf.

Oficiální stránky města Krnova [online]. 2009. Kronika města. Dostupné z: http://www.krnov.cz/_programs/Chronicle.asp

Oficiální stránky města Krnova [online]. 2011. [cit. 2011-11-30]. V bývalých kasárnách se už může začít stavět. Dostupné z: http://www.krnov.cz/_programs/Article.asp?aid=11606&sid=47

Oficiální stránky města Krnova [online]. 2011. [cit. 2011-12-15]. Průmyslová zóna. Dostupné z: http://www.krnov.cz/_programs/Article.asp?sid=36

Oficiální stránky města Krnova [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.krnov.cz>

Portál MPSV [online]. 2012. [cit. 2012-04-20]. Zaměstnanost. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz>

Povodí Odry [online]. 2010. [cit. 2012-02-10]. Povodí horní Opavy. Dostupné z: http://www.pod.cz/povodi_opavy.html

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 2012. [cit. 2012-02-09]. SV obchvat. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf097/\\$file/s57-krnov-sv-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf097/$file/s57-krnov-sv-obchvat.pdf)

- Sčítání lidu, domů a bytů 2001* [online]. 2001. Krnov. Dostupné z: <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/597520>
- Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57* [online]. 2012. [cit. 2012-03-30]. Dostupné z: <http://www.opava-city.cz/sdruzeni1157>
- Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2012. [cit. 2012-03-30]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz>
- Strojovnit* [online]. 2012. [cit. 2012-02-15]. Dostupné z: <http://www.strojovnit.eu>
- SÝKORA, L. *Výzvy postsocialistického města* [online]. 2007. [cit. 2012-05-03]. Era 21, č. 2, s. 54-57. Dostupné z: http://web.natur.cuni.cz/~sykora/pdf/Sykora_2007_ERA21_3_Vyzvy_postsocialistickeho_mesta.pdf
- SZZ Krnov* [online]. 2012. [cit. 2012-03-17]. Dostupné z: <http://www.szzkrnov.cz>
- ŠUSTKOVÁ, J. *Opatření v protipovodňové ochraně v povodí řeky Opavy* [online]. Diplomová práce. Brno: Přírodovědecká fakulta MU, 2008. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/106673/prif_m/text_prace.pdf
- Úřad práce ČR* [online]. 2012. [cit. 2012-04-10]. Zpráva o situaci na trhu práce v okrese Bruntál. Dostupné z: http://portal.mpsv.cz/upcr/kp/msk/kop/bruntal/statistiky/zprava_o_situaci_na_trhu_prace_v_okrese_bruntal.pdf
- Vláda ČR* [online]. 2010. [cit. 2011-01-30]. Vláda schválila nové NKP. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-schvalila-nove-narodni-kulturni-pamatky-68013/>
- VÚV T. G. Masaryka* [online]. 2011 [cit. 2012-03-20]. Dřívod. Dostupné z: <http://www.dřívod.cz>
- ZLT Zámek Krnov* [online]. 2006 [cit. 2012-03-10]. Studie a rekonstrukce. Dostupné z: <http://www.zamekkrnov.cz/cz/index.php?page=studie-a-rekonstrukce>
-
- Regulační plán Centrální zóny Krnov*. 2000. Krnov: Odbor regionálního rozvoje MěÚ
- Regulační plán Krnov – Centrální park*. 2006. Krnov: Odbor regionálního rozvoje MěÚ
- Strategický plán města Krnova* [online]. 2007. Dostupné z: http://data.krnov.cz/Strategicky_plan_rozvoje_Mesta_Krnova/Strategicky_plan_rozvoje_Mesta_Krnova.pdf
- Územní plán města Krnova* [online]. 2010. Dostupné z: <http://www.krnov.cz/programs/Article.asp?aid=10998&mid=8&sid=145>