

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
KATEDRA GEOGRAGIE



Bc. Nela CIGÁNKOVÁ

**Vývoj zastavěného území města Přerova v kategoriích dopravní
infrastruktura a plochy průmyslové výroby**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

Olomouc 2016

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Bc. Nela Cigánková (R130121)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Vývoj zastavěného území města Přerova v kategoriích dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby

Title of thesis: Development of built-up area in the town Přerov for categories transport infrastructure and areas of industrial production

Vedoucí práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.

Rozsah práce: 105 stran, 3 vázané přílohy, 2 volné přílohy

Abstrakt: Hlavním cílem práce je vyhodnotit vývoj zastavěného území města Přerova v kategoriích dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v časovém rozmezí posledních 150 let. Práce je rozdělena do dvou částí. Úvodní část se zabývá problematikou územního plánování a charakteristikou města Přerova. Druhá část práce, tvořena šestou a sedmou kapitolou, popisuje vývoj vybraných kategorií od 2. pol. 19. století. Práce je doplněna řadou obrázků a výsledné mapy v práci byly vytvořeny prostřednictvím softwaru ArcGIS 10.

Klíčová slova: doprava, průmysl, vývoj, město Přerov

Abstract: The main aim of this diploma thesis is to evaluate the development of the built-up area of the town of Přerov in the categories of transport infrastructure and the areas of industrial production during the last 150 years. The paper is divided into two parts. The introductory part deals with problems of territorial planning and characteristics of Přerov. The second part is made up of the sixth and seventh chapter. It describes the development of selected categories from the second half of the 19th century. The diploma thesis is complemented by a lot of pictures. Final maps of the work were created by using of the software ArcGIS10.

Keywords: transport, industry, development, town Přerov

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovala samostatně a veškeré použité zdroje jsem uvedla na konci práce.

V Olomouci dne 4. ledna 2016

.....

podpis

Tímto bych ráda poděkovala mému vedoucímu práce RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za cenné připomínky, odborné rady, ochotu a pomoc, kterou mi poskytl při jejím zpracování. Dále bych také ráda touto cestou poděkovala všem ostatním, kteří mě během mého studia a při vypracování této práce podporovali.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Nela CIGÁNKOVÁ**
Osobní číslo: **R130121**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Vývoj zastavěného území města Přerova v kategoriích
dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby**
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 práce je analyzovat a vyhodnotit vývoj dopravní infrastruktury a rozvoj průmyslových ploch ve městě Přerově pomocí územně plánovací dokumentace a archivních materiálů v časovém rozmezí posledních 150 let. Autorka se kromě kvantifikace vývoje ploch ve vybraných sledovaných etapách zaměří také na zhodnocení vývoje dopravní infrastruktury a rozvoje průmyslové výroby a jejího vlivu na zastavěnost území. Autorka v práci bude věnovat pozornost plánovaným projektům v oblasti dopravy, jak historickým (DOL), tak současným (Terminál kombinované dopravy, "průpich", obchvat). Pro analýzy a vizualizaci změn autorka využije GIS software ArcGIS. Během řešení práce bude úzce spolupracovat s příslušnými odbory magistrátu města Přerova, Státním archivem a místním Katastrálním úřadem.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

DRECHSLER A., KOHOUTEK J., LAPÁČEK J., KOPEČEK P., HÝBL F.
Přerov povídání o městě, Přerov 2000, 243 s.
LAPÁČEK, J. Historie a současnost podnikání na Přerovsku a Hranicku.
Žehušice: Městské knihy, 2009. 319 s.
MAIER, K. (2004): Územní plánování. ČVUT, Praha.
SKLENÍČKA, P., (2003): Základy krajinného plánování. Nakladatelství
Naděžda Skleníčková, Praha.
TATÍČEK, M. 1999. Technika územního plánování. ČVUT, Praha.
Vyhláška č. 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací
dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.
WITTMANN, M. a kol. Urbánní prostředí v souvislostech: utváření
udržitelného města a jeho přírodní zázemí v souvisejících tématech. Vyd. 1.
Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2012. 107 s.

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Aleš Létal, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 3. února 2014
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2015

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 3. února 2014

OBSAH

1	ÚVOD	9
2	CÍL PRÁCE	10
3	METODIKA PRÁCE.....	11
3.1	Vymezení zájmového území	11
3.2	Rešerše literárních a internetových pramenů vážící se k danému tématu práce	11
3.3	Studium archivních materiálů	11
3.4	Metodika mapování vybraných kategorií prostřednictvím GIS aplikace.....	12
4	ÚVOD DO PROBLEMATIKY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.....	13
4.1	Historie územního plánování na území České republiky	13
4.2	Územní plánování na území České republiky v současnosti	14
4.2.1	Cíle územního plánování.....	15
4.2.2	Úkoly územního plánování	15
4.2.3	Orgány územního plánování	16
4.2.4	Nástroje územního plánování.....	16
4.3	Trvale udržitelný rozvoj.....	18
5	CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	19
5.1	Stručná historie města Přerova	20
5.2	Základní fyzickogeografická charakteristika území města Přerova.....	22
5.2.1	Geomorfologická a geologická charakteristika zájmového území.....	22
5.2.2	Klimatická charakteristika území města Přerova	23
5.2.3	Hydrologické poměry na území města Přerova	24
5.2.4	Biogeografická charakteristika města Přerova.....	25
5.3	Základní socioekonomická charakteristika města Přerova	26
5.3.1	Poloha města Přerova.....	26
5.3.2	Obyvatelstvo města Přerova.....	27
5.3.3	Trh práce města Přerova.....	29
5.3.4	Ekonomika města	29
5.3.5	Základy dopravní infrastruktury ve městě Přerově	31
5.4	Územní plán města Přerova	32
5.4.1	Historie územně plánovacích podkladů města Přerova.....	32
5.4.2	Současný Územní plán města Přerova	34
6	VÝVOJ ÚZEMÍ S OHLEDEM NA ŘEŠENOU KATEGORII	35

6.1	Historie dopravní infrastruktury ve městě Přerově	37
6.1.1	Historie mostů na území města Přerova	38
6.1.2	Historie železniční dopravy ve městě Přerově	40
6.1.3	Historie silniční dopravy ve městě Přerově.....	44
6.1.4	Historie letecké dopravy na území města Přerova	48
6.1.5	Historie autobusové MHD na území města Přerova	50
6.1.6	Historie cyklistické dopravy na území města Přerova	51
6.1.7	Historie vodní dopravy na území města Přerova	53
6.1.8	Plánované projekty na území města Přerova – dálnice D1, průtah městem a „průpich“	57
6.1.9	Terminál kombinované dopravy a Veřejné logistické centrum Přerov	63
6.2	Historie průmyslové výroby ve městě Přerov od 2. pol. 19. století	64
6.2.1	Počátky hospodářského růstu v Přerově od 40. let 19. století do roku 1919.....	65
6.2.2	Období průmyslového rozvoje od roku 1919 – 1948.....	70
6.2.3	Období průmyslového rozvoje od roku 1948 - 1989	70
6.2.4	Období po roce 1989.....	76
6.2.5	Podnikatelské plochy města Přerova.....	80
7	PROSTOROVÝ VÝVOJ ŘEŠENÝCH KATEGORIÍ	83
7.1	2. pol. 19. století - rok 1885	84
7.2	1. pol. 20. století – rok 1903.....	86
7.3	1. pol. 20. století – rok 1912.....	87
7.4	1. pol. 20. století – rok 1930.....	88
7.5	Přelom 20. století – rok 1950	89
7.6	Současnost – rok 2014	90
8	ZÁVĚR	93
9	SUMMARY	95
10	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	97
	PŘÍLOHY	

1 ÚVOD

Předložená diplomová práce se zabývá vývojem zastavěného území města Přerova a to v kategoriích dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby. Přerov je městem s významnou historií a díky své poloze uprostřed Moravy vždy představoval významnou křižovatku dopravních cest. Zavedení železnice v době průmyslové revoluce vedlo k velkému rozmachu průmyslové výroby, která se odrazila na zastavěnosti území.

Práce je tvořena několika kapitolami a podkapitolami. Zpočátku kapitoly popisují úvod do problematiky územního plánování a obecnou charakteristiku zájmového území, tedy města Přerova. Stěžejními kapitolami práce jsou však kapitola šestá a sedmá. Obsah šesté kapitoly tvoří ucelený přehled historického vývoje dopravní infrastruktury a průmyslové výroby ve městě Přerově až do současnosti. Sedmá kapitola pak představuje mapový přehled s vývojem těchto kategorií ve vybraných letech od 2. pol. 19. století až do současnosti, na kterém lze pozorovat vliv jejich vývoje na zastavěnost města Přerova.

2 CÍL PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je vyhodnotit vývoj dopravní infrastruktury a rozvoj průmyslových ploch ve městě Přerově prostřednictvím územně plánovací dokumentace a archivních materiálů v časovém rozmezí posledních 150 let. Dalším cílem je zhodnotit vývoj a vliv vývoje těchto vybraných kategorií na zastavěnost území města Přerova. V práci je také cíleně věnována pozornost plánovaným projektům tohoto města a to jak projektům historickým (DOL), tak projektům současným i budoucím (Terminál kombinované dopravy, „průpich“, obchvat). Pro analýzy a vizualizaci změn je využit GIS software ArcGIS.

Nedílnou součástí této diplomové práce jsou mapy, tabulky, obrázky, fotografie a přílohy. Jednotlivé kapitoly a podkapitoly jsou doplněny o dobové obrázky doplňující dané téma.

3 METODIKA PRÁCE

3.1 Vymezení zájmového území

Město Přerov je bydlištěm autorky této práce. Celkově je tvořeno 13 místními částmi. Pro tuto práci je klíčové samotné město Přerov, tedy místní část Přerov I – Město, ke které se vztahuje popis vývoje vybraných kategorií a také vytvořené mapy.

3.2 Rešerše literárních a internetových pramenů vážící se k danému tématu práce

Při vytváření této diplomové práce byla použita celá řada zdrojů, a to jak internetových tak literárních. Jelikož se téma diplomové práce vztahuje k městu Přerovu, byla velká část získaných informací čerpána z oficiálních stránek tohoto města. Pro zpracování podkapitoly o územním plánu města Přerova bylo také využito konzultace s pracovníci místního Magistrátu. Literární zdroje tvořily knihy vážící se svou tematikou na historii tohoto města. Většina historických informací byla získána z děl autorů J. Lapáček, A. Drechsler a G. Vožda, kteří ve svých dílech podrobně popisují historii města Přerova.

3.3 Studium archivních materiálů

Hlavní součástí této práce bylo vytvoření map zobrazující vývoj dopravní infrastruktury a rozvoj průmyslových ploch ve městě Přerově v časovém rozmezí posledních 150 let. Terénní šetření pak představovalo sběr informací o historii a postupném prostorovém rozvoji města Přerova prostřednictvím studia historické územně plánovací dokumentace, archivních map a plánků. Přístup k nim byl autorce umožněn především přes Státní okresní archiv Přerov sídlící v místní části Henčlov. Sběr informací také probíhal návštěvami místního Katastrálního a Stavebního úřadu.



Obr. 1 Plán města Přerova z roku 1903

Zdroj: Zemský archiv v Opavě – Státní okresní archiv Přerov (ZAvO – SOKA), Sběrka map a plánů SOKA Přerov, inv. č. 171

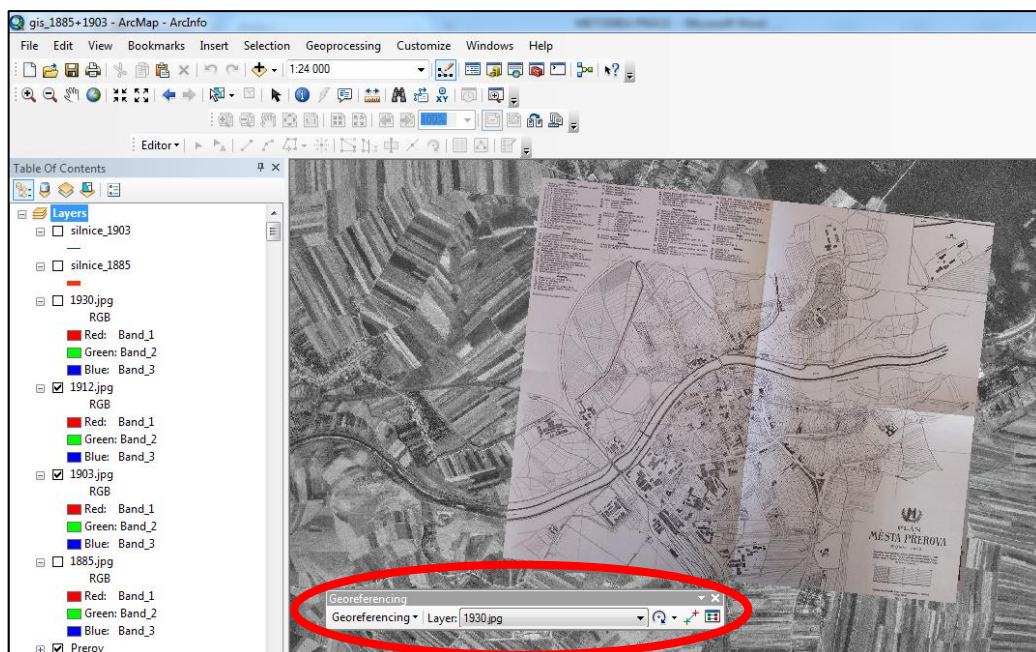
3.4 Metodika mapování vybraných kategorií prostřednictvím GIS aplikace

Výsledné mapové podklady byly vytvořeny prostřednictvím softwaru ArcGIS 10. Zákres vývoje silniční sítě a průmyslových ploch v jednotlivých etapách sledovaného vývoje byl v ArcGIS uložen do formátu ESRI shapefile. Identifikované objekty a areály mají do atributů zahrnutý popis, kategorizaci a rok vzniku nebo existence průmyslových podniků podle tabulek uvedených v příloze 1. Celkově bylo vytvořeno 6 map, které zobrazují vývoj dopravní infrastruktury a rozvoj ploch průmyslové výroby za posledních 150 let. Každá mapa zobrazuje stav těchto kategorií ve vybraném roce a to v roce 1885, 1903, 1912, 1930, 1950 a 2014. Mapy jsou tvořeny několika vytvořenými vrstvami odrážející zvolené kategorie:

Dopravní infrastruktura: železnice, silnice, železniční budovy, autobusová stanice, letiště, plánovaná trasa dálnice D1, mosty, hlavní silniční tah

Plochy průmyslové výroby: jednotlivé budovy (plochy) průmyslové výroby v příslušném roce

Tvorba přiložených mapových podkladů zahrnovala transformaci historických plánek do stejného zobrazení v tomto softwaru a to do zobrazení S – JTSK. Pro tyto účely bylo použito funkce „georeferencing“. Po potřebné úpravě archivních materiálů, byly tyto plánky tedy georeferencovány do zmíněného souřadnicového systému, konkrétně na ortofoto snímek zájmového území z roku 1950.



Obr. 2 Ukázka nástrojové lišty „georeferencing“

Zdroj: program ArcGIS 10

4 ÚVOD DO PROBLEMATIKY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Územní plánování je proces vedoucí k celkové koordinaci zájmového území. Usiluje o zlepšení udržitelného rozvoje území a představuje tak soustavnou činnost, která je důležitou součástí celkové strategie s hlavním cílem dosáhnout plného a zároveň nejvhodnějšího funkčního využití území a zajištění ochrany a rozvoje všech důležitých hodnot, které se v daném území nachází. Pod tímto pojmem si lze tedy představit určitý typ organizace území, který se snaží o sladění jeho veřejných a soukromých zájmů, a který vytváří vhodné podmínky pro výstavbu a rozvoj daného území (Veverková 2014).

4.1 Historie územního plánování na území České republiky

Územní plánování má na našem území poměrně dlouholetou tradici, i přestože jako samostatná vědní disciplína vzniklo z urbanismu až v polovině 19. století.

Počáteční lidské úsilí řídit a koordinovat určitým způsobem svoji činnost v daném území sahá k již samotným počátkům lidské existence, což nám můžou doložit neolitická sídliště. V době, kdy člověk přestal žít kočovným způsobem života, si musel najít trvalé místo, kde bude trávit svůj život. S tímto novým způsobem života tak přišla potřeba organizace využití území, cíleného zemědělství a plánování lidských sídel, které můžeme prvně pozorovat ve starověkých městech Mezopotámie, Egypta, Číny či později u města Říma.

První sídelní plánování na našem území začalo v době českého přemyslovského státu, kdy bylo zakládání měst v rukou panovníka, šlechty či církve. Ti mimo jiné určili funkci tzv. lokátora. Jeho hlavní úlohou bylo nalézt oblast, která by byla pro založení města vyhovující. Poté byla v jeho kompetenci samotná organizace plánování města. Města pak v této době představovala oblast, ve které docházelo k vysoké koncentraci obchodu, řemesla a později ke koncentraci správy. K plánování měst také výrazně přispěla tzv. městská práva, která blíže vymezovala vztah města k příslušnému panovníkovi. Mezi tyto práva se řadilo např. právo trhové, hradební, mílové apod.

Právně je územní plánování našeho území ukotveno až v roce 1949, ale za jisté předchůdce lze označit tzv. stavební řády, které vznikly v druhé polovině 19. století a které se také územním plánováním zabývaly. Jejich vznik je spojen s probíhající průmyslovou revolucí neboli dobou, kdy se mnoho dělníků stěhovalo do měst za prací a města se tak začala rychle rozrůstat. Stavební řády pak ukládaly městům povinnost

pořídit si vlastní územní plány, které budou zobrazovat jejich polohu, jednotlivé budovy, ulice, náměstí, pozemky apod. a mimo jiné v nich byly také stanoveny podmínky nové zástavby jako např. šířka komunikací (Faldíková 2012, Mach 2008).

Z hlediska podrobnější historie českého stavebního práva lze vymezit celkem čtyři vývojové etapy. První vývojová etapa byla zároveň nejdéle trvající etapou a lze ji vymezit v období od roku 1886 až do konce 40. let 20. století. Druhá etapa trvala pouze 9 let od roku 1949 do roku 1958. Třetí etapu lze vymezit léty 1958 – 1976 a čtvrtou právě od roku 1976 do roku 2006.

Během první etapy bylo v Čechách, na Moravě a ve Slezsku vymezeno celkem 5 stavebních řádů. Byly v ní vytvořeny základy stavebního práva, podmínky pro veškeré stavby a stavební úpravy ale také v nich byly například stanoveny tresty za přestupky dotýkajících se věcí stavebních.

Druhá etapa začíná v roce 1949. V tomto roce je vydán první zákon, který se jak už je výše zmíněno, zaměřuje přímo na územní plánování. Je jím zákon č. 280/1949 Sb., o územním plánování a výstavbě obcí. Tímto zákonem dochází k bližší charakteristice územního plánování, stanovuje hlavní cíle a úkoly územního plánování, blíže se zabývá územními plány obcí apod. V roce 1958 však tato etapa končí, což je zapříčiněno nástupem totalitního režimu a přijetím nových zákonů.

Třetí etapa navazuje na rok 1958 a končí v roce 1976. Toto období dalo vznik zákonům č. 84/1958 Sb., o územním plánování a zákonu č. 87/1958 Sb., o stavebním řádu. Jednalo se o období, kdy se zájmy společenské preferovaly nad soukromými zájmy, kdy územní plánování bylo řízeno v rámci centrálně národního hospodářství, kdy se vytvářely nevhodné plány měst apod.

V roce 1976 začíná etapa čtvrtá. Je vytvořen zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, který platil až do konce roku 2006, kdy je období vývoje a nových změn z hlediska územního plánování ukončeno vytvořením nového zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (tzv. stavební zákon). Tento zákon nabyl účinnosti dne 1. 1. 2007 a ve znění pozdějších předpisů tak představuje současné právní ukotvení územního plánování pro území České republiky (Faldíková 2012, Mach 2008, Mikuličová 2010, Doležal, Mareček, 2006).

4.2 Územní plánování na území České republiky v současnosti

Současné územní plánování v České republice je definováno zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (tzv. stavební zákon), jehož

poslední novela je dána zákonem č. 350/2012 Sb., která nabyla účinnosti dne 1. ledna 2013. V tomto zákoně je definováno územní plánování a to zejména jeho cíle, úkoly územního plánování, orgány územního plánování a hlavní nástroje územního plánování České republiky. Dále také obsahuje podmínky pro výstavbu a rozhodování v území, posuzuje a hodnotí různé vlivy záměrů na životní prostředí a na jeho udržitelný rozvoj a dále se také například zabývá úpravami jednotlivých staveb, jejich povolováním, jejich upravováním, odstraňováním apod. (Veverková 2014).

Tento zákon je doplněn řadou vyhlášek a doprovodných zákonů. Mezi základní vyhlášky, které jsou pro územní plánování důležité, se řadí vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, jejíž hlavním úkolem je definice obsahu vzniklých dokumentů. Dále je to vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecních požadavcích na využívání území, která stanovuje podmínky pro funkční využití jednotlivých částí území. Mezi doplňující zákony se řadí například zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (tzv. zákon o vyvlastnění) nebo například zákon č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění (Klusáčková 2014, Portál územního plánování 2014).

4.2.1 Cíle územního plánování

Mezi hlavní cíle územního plánování, které tento stavební zákon uvádí, patří vytváření vhodných předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, dále zajištění vhodných předpokladů s cílem dosáhnout obecně prospěšného souladu soukromých a veřejných zájmů v území, koordinace soukromých a veřejných záměrů a změn v území a ochrana veřejných zájmů vycházejících ze zvláštních předpisů, ochrana a zároveň rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot v území a to včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, snaha o hospodárné využívání zastavěného území a ochrana nezastavěného území a nezastavitelných pozemků (Zákonyprolidi.cz 2015, Ústav územního rozvoje 2015a).

4.2.2 Úkoly územního plánování

Úkolem územního plánování je například zjišťování a posuzování stavu daného území, stanovení koncepce rozvoje území s ohledem na hodnoty a podmínky, které se v daném území nachází, prověřování a posuzování potřeby změny v daném území a zároveň posuzování veřejného zájmu na jejich provedení a posuzování jejich přínosů a

rizik, určování podmínek pro provádění změn v území, určování nutných asanačních, rekonstrukčních či rekultivačních zásahů ve vymezeném území aj. (Zákonyprolidi.cz 2015, Ústav územního rozvoje 2015a).

4.2.3 Orgány územního plánování

Výkon územního plánování mají v kompetenci orgány obcí a krajů, Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo obrany. Zvláštní způsobilost se pak vztahuje na území hlavního města Prahy.

Orgány obcí se zaměřují na ochranu a rozvoj hodnot v daném území obce. Mezi orgány obcí se řadí např. stavební úřad, zastupitelstvo obce, obecní úřad obce s rozšířenou působností aj. Orgány kraje se snaží o ochranu a rozvoj hodnot v daném území kraje a mezi tyto orgány řadíme krajský úřad, zastupitelstvo kraje a radu kraje. Ministerstvo pro místní rozvoj je ústředním správním úřadem v rámci územního plánování a vykonává dozor nad územním plánováním, pořizuje politiku územního rozvoje a vede evidenci územně plánovací činnosti. Ministerstvo obrany, v rámci územního plánování, působí na území vojenských újezdů. Zvláštní způsobilost na území hlavního města Prahy představuje situaci, kdy je hlavní město Praha spravováno na základě samostatného zákona a územní plán je pořizován pro celé území tohoto hlavního města a to Magistrátem hlavního města Prahy (Ústav územního rozvoje 2015a, Halasová, Šilarová 2007).

4.2.4 Nástroje územního plánování

Prostřednictvím nástrojů územního plánování dochází k prosazování výše popsaných cílů a úkolů územního plánování v území a to na místní, regionální a národní úrovni. Stavební zákon vymezuje 7 nástrojů územního plánování. Jsou jimi Územně plánovací podklady, Politika územního rozvoje, Územně plánovací dokumentace, Územní rozhodnutí, Územní řízení, Územní opatření o stavební uzávěře a územní opatření o asanaci území a Úprava vztahů v území (Halasová, Šilarová 2007, Ústav územního rozvoje 2015b).

Níže jsou vysvětleny první tři nástroje územního plánování:

Územně plánovací podklady

Tyto podklady slouží pro rozhodování v daném území a jsou podkladem pro pořizování Politiky územního rozvoje a Územně plánovací dokumentace. Tyto podklady se rozdělují na územně analytické podklady a územní studie. Územně

analytické podklady se zabývají zjišťováním a vyhodnocováním stavu a vývoje území, stanovením limitů využití území a udržitelným rozbohem území. Územní studie se zaměřují na řešení vybraných problémů v daném území (Halasová, Šilarová 2007).

Politika územního rozvoje ČR

Tato politika byla zavedena z důvodu potřeby celostátního nástroje, sloužícího ke koordinaci územního rozvoje státu a to jak uvnitř tohoto státu tak vně jeho hranice. Politika územního rozvoje tak představuje závazný dokument, který určuje a vytváří zásady územního rozvoje, územních a regulačních plánů a zásady, sloužící pro rozhodování v území. Zabývá se dílčími úkoly územních plánů, konkretizuje oblasti se zvýšenou potřebou na změny v území tzv. rozvojové oblasti a rozvojové osy, oblasti se specifickými hodnotami a specifickými problémy, oblasti dopravní a technické infrastruktury a v těchto oblastech pak stanovuje určitá kritéria pro možné varianty a alternativy rozvoje (Halasová, Šilarová 2007).

Územně plánovací dokumentace

Tyto dokumentace slouží a jsou závazné pro veškeré druhy rozhodování v území a dělí se na zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán.

• *Zásady územního rozvoje*

Zaměřují na stanovení požadavků pro účelné a hospodárné využívání krajiny, zpřesňují vymezení rozvojových oblastí a rozvojových ploch, vymezují rozvojové oblasti a plochy nadmístního významu. Dále specifikují blíže cíle a úkoly územního plánování a řídí územně plánovací činnost obcí. Tyto zásady územního rozvoje jsou pořizovány krajským úřadem pro celé území kraje a to na dva roky, poté se buď aktualizují, nebo je vypracován návrh nový. Závazné se stávají pro vytvoření územních plánů, regulačních plánů a také pro rozhodování v území.

• *Územní plán*

Lze ho považovat za základní nástroj územního plánování, prostřednictvím kterého lze dosáhnout trvale udržitelného rozvoje pro dané území. Jedná se o základní dokument, řešící problematiku územního rozvoje obce, prostorového uspořádání obce a krajiny, dále se zabývá veřejnou infrastrukturou, vymežováním zastavěných a zastavitelných ploch a ploch přestavby. Územní plán je pořizován pro celé území obce a to zastupitelstvem obce. Také se územní plán zpracovává pro území vojenského újezdu a pro území hlavního města Prahy a je závazný pro rozhodování v příslušném území.

• *Regulační plán*

Představuje podrobněji řešenou územně plánovací dokumentaci, která zpřesňuje koncepci daného územního plánu. Pro dané území pak tento plán stanovuje přesné podmínky pro využití pozemků, pro prostorové uspořádání a umístění staveb, pro ochranu hodnot v daném území a také pro vytváření vhodného životního prostředí. Regulační plán se pořizuje na základě podnětu zastupitelstva kraje, zastupitelstva obce, Ministerstva obrany nebo také na základě žádosti fyzické či právnické osoby (Halasová, Šilarová 2007, Zákonyprolidi.cz 2015, Čápková 2011, Zapletalová 2010).

4.3 Trvale udržitelný rozvoj

Prvopočátek myšlenky udržitelného rozvoje se zrodil ve chvíli, kdy lidstvo poznalo, že schopnosti přírodních zdrojů a zároveň schopnosti ekosystémů vstřebávat dopady lidské činnosti jsou omezené, a že tedy nelze zajistit ekonomický růst a růst společnosti vyčerpáváním těchto zdrojů. Území tak začalo být vnímáno za nenahraditelný a zároveň neobnovitelný zdroj a udržitelný rozvoj se snaží uvádět v soulad hospodářský a společenský pokrok s plnohodnotným zachováním životního prostředí s cílem zachovat jej budoucím generacím a to v co nejméně pozměněné podobě (Ústav územního rozvoje 2015c).

Definice udržitelného rozvoje je také uvedena v již výše uvedeném stavebním zákoně, a to konkrétně v §18, odstavec 1, který uvádí že „udržitelný rozvoj území spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích“ (Zákonyprolidi.cz 2015).

V rámci udržitelného rozvoje se rozlišují celkem tři pilíře udržitelnosti. Jsou jimi pilíř ekonomický, pilíř sociální a pilíř environmentální neboli ekologický a na jejich vzájemné rovnováze je udržitelný rozvoj postaven.

Environmentální neboli ekologický pilíř je pilířem nejvíce rozvinutým. Zdůrazňuje potřebu regulace neustálého čerpání přírodních zdrojů, které jsou omezené a dále se soustředí na ochranu jednotlivých ekosystémů, přírodních hodnot v území, zachování jeho biodiverzity apod.

Sociální pilíř spočívá v sociální soudržnosti a stabilitě obyvatel. Udržitelný rozvoj tohoto pilíře je sledován mnoha organizacemi na celém světě, příkladem lze

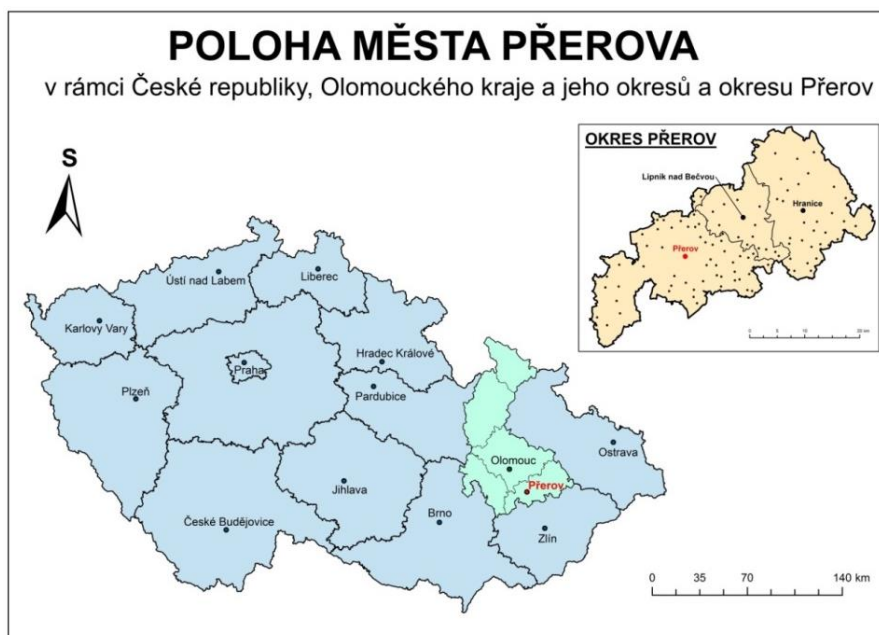
uvést program OSN, který sociální udržitelnost ve světě hodnotí na základě tzv. indexu lidského rozvoje HDI (= Human Development Index).

Ekonomický pilíř se soustředí na růst bohatství společnosti s ohledem na to, aby nebyla ohrožena sociální či environmentální soudržnost. Hlavním cílem tohoto pilíře je tedy dosáhnout co možná největšího a nejrychlejšího růstu ekonomiky a zároveň hledá různé možnosti jak tohoto růstu trvale dosáhnout (Čápová 2011, Ústav územního rozvoje 2015c).

V územním plánování hraje udržitelný rozvoj klíčovou roli a vytváření vhodných předpokladů pro trvale udržitelný rozvoj území je jedním z jeho hlavních cílů. Samotný udržitelný rozvoj pak spočívá ve vytváření rovnocenných podmínek pro přírodní prostředí, sociální soudržnost obyvatel a hospodářský rozvoj území (Faldíková 2012, Mach 2008).

5 CHARAKTERISTIKA ZÁJMUVÉHO ÚZEMÍ

Okresní město Přerov leží v oblasti Hané uprostřed Moravy a administrativně je součástí Olomouckého kraje. Město je situováno na obou březích dolního toku řeky Bečvy v přibližné nadmořské výšce okolo 210 metrů. Město Přerov má poměrně dlouhou historii a především díky své poloze představuje pro svůj okres významné společenské a administrativní centrum, které je zároveň důležitou křižovatkou dopravních cest. Dále se toto město vyznačuje poměrně vysokou koncentrací průmyslové výroby a to například v oblasti strojírenství, optiky, chemie a pivovarnictví (Statutární město Přerov 2015a).

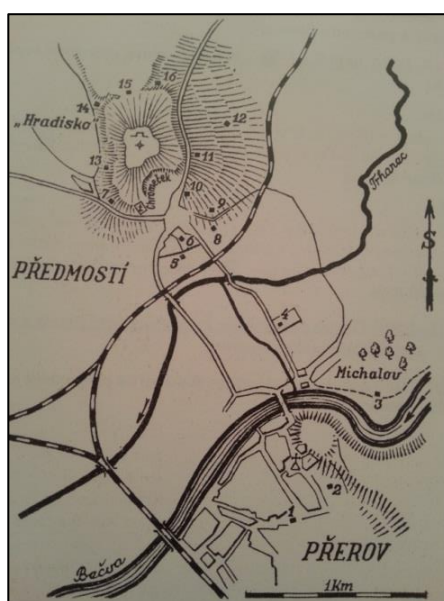


Obr. 3 Poloha města Přerova

Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

5.1 Stručná historie města Přerova

Město Přerov je z historického hlediska významnou lokalitou. Původně se území tohoto města rozprostíralo na pravém břehu řeky Bečvy již před 27 000 lety. Jednalo se o území dnešního Předmostí, které se stalo světoznámým archeologickým nalezištěm sídliště lovců mamutů. Později se centrum osídlení přesunulo jižním směrem na levý břeh řeky Bečvy. Toto centrum se rozprostíralo v okolí travertinového kopce, na kterém se nachází dnešní Horní náměstí. Právě touto oblastí vedly obchodní stezky a vzhledem k vzrůstajícímu obchodu se Přerov stal významným centrem.



Obr. 4 Přerov s travertinovou kupou na levém břehu řeky Bečvy a Předmostí

Zdroj: Drechsler 2006

První pravá listina, která obsahuje písemnou zmínku o Přerově, pochází z roku 1141 a o její vydání se zasloužil olomoucký biskup Jindřich Zdík. Ve 12. století se již na zmíněném travertinovém kopci nacházel hrad, který byl obklopen příkopem, a podhradí tvořila trhová ves, která se stala základem pro budoucí město. Díky své výhodné poloze pak obyvatelé města těžili z již zmíněného obchodování, ale zároveň tato výhodná poloha města také představovala častý cíl nepřátel. Důležitým okamžikem, byl pro Přerov rok 1256, kdy dne 28. ledna vydal Přemysl Otakar II. Přerovu městská práva a Přerov se tak stal městem královským. Poté v podhradí započala významná výstavba města a to zejména kolem nově vzniklého Dolního náměstí, které bylo na území dnešního náměstí T. G. Masaryka (Lapáček 1960, 2000, Bednařík 1996).

Počátkem 15. století bylo město v zástavě mnoha pánů a v době husitství představovalo město významné moravské centrum kališníků. Na konci 15. století se město dostalo roku 1487 do držení rodu Pernštejnů a Přerov se tak stal městem poddanským. Jednalo se o období rozkvětu, kdy se město výrazně rozvíjelo a to zejména v oblasti hospodářství. V té době bylo také Horní náměstí osídlováno četnými osadníky, mezi kterými se nacházeli členové jednoty bratrské. Přerov se tak stal během 16. století důležitým centrem, sídlem biskupa a školy jednoty bratrské. Významnými přerovskými osobnostmi této doby byli Jan Blahoslav a Jan Ámos Komenský a 16. století tak bylo jedno z nejúspěšnějších období tohoto města.

Rokem 1596 končí v Přerově vláda Pernštejnů a moc převzalo zdejší měšťanstvo, které usilovalo o navrácení města Přerova mezi města královská, ale bezúspěšně. Novou vrchností se pro Přerov poté stal rod Žerotínů. Následující 17. a 18. století však představovalo pro Přerov velký společenský i hospodářský úpadek. Tento fakt byl spojený se stavovským povstáním, třicetiletou válkou i s probíhající rekatolizací (Lapáček 1960, Statutární město Přerov 2015b).

Situace se pro město změnila v 19. století a to zprovozněním železniční dopravy. V roce 1841 byla v Přerově zavedena první železniční trať vedoucí na trase Vídeň – Krakov a započal tak rozvoj průmyslu v Přerově. V této době měl Přerov okolo 5000 obyvatel a s rozvojem průmyslu a dopravy se začalo město rychle zvětšovat. Již koncem tohoto století pak probíhal na trati mezi Přerovem a Bohumínem největší provoz v rámci celého Rakouska – Uherska a Přerov se tak stal velmi významnou dopravní křižovatkou (Lapáček 1960, Bednařík 1996).

V následujícím období 20. století dochází k obrovskému rozmachu v přerovském hospodářství, který doprovází následný růst obyvatel města a také městská výstavba. Od pol. 20. století bylo tak pro město charakteristické připojování jednotlivých obcí k městu a vznikaly tak jednotlivé místní části města. V současnosti je Přerov okresním městem přerovského okresu v rámci Olomouckého kraje a také je městem statutárním od roku 2006. K podrobnému vývoji dopravy a průmyslu v Přerově od 2. poloviny 19. století se bude zabývat tato diplomová práce ve vybraných kapitolách.

5.2 Základní fyzickogeografická charakteristika území města Přerova

5.2.1 Geomorfologická a geologická charakteristika zájmového území

Z hlediska geomorfologického členění se území města Přerova rozkládá na území dvou provincií, a to na území provincie Západní Karpaty a na území provincie České vysočiny. Většinou část území města tvoří právě provincie Západních Karpat a Česká Vysočina pak spíše zasahuje do severní části města. Podrobné členění těchto dvou provincií na základě toho, kterými svými částmi zasahují do zájmového území, je znázorněno v tab. 1. Území města je pak zejména rozprostřeno v prostoru jihozápadní části Bečevské brány, která je součástí vyššího celku Moravské brány. Pro Bečevskou bránu jsou pak typické ploché pahorkatiny a právě roviny a ploché pahorkatiny jsou typickým útvarem v rámci celého okresu Přerov. Ploché pahorkatiny jsou nejvíce zastoupeny v severní části zájmového území a naopak jih města je tvořen převážně rovinami. Průměrná nadmořská výška celého zájmového území se pak pohybuje mezi 207 – 220 m n. m. Z hlediska geologického tvoří podloží města Přerova převážně štěrky a to na severozápadě území a dále písky a jíly, které zde vznikly zhruba před 17 miliony lety jako usazeniny moře v třetihorách, které zaplavilo území Moravské brány (Lapáček 2000, Statutární město Přerov 2015c).

Tab. 1 Geomorfologické členění na území města Přerova

provincie	ZÁPADNÍ KARPATY		ČESKÁ VYSOČINA
subprovincie	Vněkarpatské sníženiny		Krkonošsko - jesenická
oblast	Západní vněkarpatské sníženiny		Jesenická
celek	Hornomoravský úval	Moravská brána	Podbeskydská pahorkatina
podcelek	Středomoravská niva	Bečevská brána	Kelčská pahorkatina
okres	-	Jezernická pahorkatina Dolnobečevská niva Radslavická rovina	Tučínská pahorkatina Čekýňská pahorkatina Přáslavická pahorkatina

Zdroj: Demek, Mackovčín 2006, vlastní zpracování

5.2.2 Klimatická charakteristika území města Přerova

Z hlediska klimatických poměrů se území města Přerova nachází v teplé klimatické oblasti T2 a to na základě Quittovi klasifikace z roku 1971. Pro tuto oblast je typické dlouhé, suché a teplé léto, kdy se počet letních dní pohybuje okolo 50 až 60 dnů. Zima je zde naopak poměrná krátká, suchá a mírně teplá s počtem dnů se sněhovou pokrývkou okolo 40 až 50 dnů. Jaro a podzim pak představují poměrně krátké teplé až mírně teplé přechodné období. Podrobná charakteristika teplé klimatické oblasti T2 je uvedena níže v tab. 2.

V Přerově se průměrná roční teplota pohybuje mezi 8°C - 9°C, kdy konkrétní průměrná teplota je 8,41°C. Ve vegetačním období se teplota pohybuje okolo 14,9°C a v rámci letních měsíců je nejteplejší červenec, kdy se teplota pohybuje v průměru mezi 17,5 – 18,5°C. Leden je pak měsícem nejchladnějším, kdy se průměrná teplota pohybuje mezi -3°C až 2°C. Nejteplejší teplota vzduchu byla v Přerově naměřena v červenci roku 1928 a činila 36°C, naopak nejnižší teplota byla naměřena v lednu roku 1942 s teplotou -31,2°C.

Z hlediska úhrnu srážek se na území města Přerova pohybuje jejich průměrný roční úhrn okolo 600 mm. Nejvíce srážek spadne během letních měsíců od června do srpna, kdy nejvíce srážkami disponuje červen. Nejméně srážek pak spadne během zimních měsíců od ledna do března a právě únor se vyznačuje s nejmenším úhrnem srážek.

Povětrnostní podmínky jsou závislé na charakteru reliéfu daného území. V Přerově jsou minimálně zastoupeny větry severní a východní a naopak v území převládají větry jižní a jihozápadní. Ty převažují v podzimních a zimních měsících. Pro Přerov je také typické poměrně velký podíl dnů bezvětrí (Statutární město Přerov 2015c, Beran 2007, Spáčil 2014).

Tab. 2 Charakteristika teplé oblasti T2 (Quitt, 1971)

Parametr	Klimatická charakteristika teplých oblastí T2
Počet letních dní	50 - 60
Počet dní s průměrnou teplotou 10°C a více	160 - 170
Počet dní s mrazem	100 - 110
Počet ledových dní	30 - 40
Průměrná lednová teplota (°C)	-2 - -3
Průměrná červencová teplota (°C)	18 - 19
Průměrná dubnová teplota (°C)	8 - 9
Průměrná říjnová teplota (°C)	7 - 9
Průměrný počet dní se srážkami 1 mm a více	90 - 100
Suma srážek ve vegetačním období (mm)	350 - 400
Suma srážek v zimním období (mm)	200 - 300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40 - 50
Počet zatažených dní	120 - 140
Počet jasných dní	40 - 50

Zdroj: Tolasz, R. a kol. 2007, vlastní zpracování

5.2.3 Hydrologické poměry na území města Přerova

Nejdůležitějším tokem na území města Přerova je řeka Bečva. Vymezená oblast tudíž spadá do povodí řeky Moravy a úmoří Černého moře. Řeka Bečva vzniká soutokem dvou zdrojnic a to Bečvy Vsetínské a Bečvy Rožnovské ve Valašském Meziříčí a poté ústí u obce Troubky do řeky Moravy. Město Přerov se pak rozkládá na obou březích této řeky a ta jej tedy rozděluje na dvě části. Důležitými přítoky řeky Bečvy ve městě jsou Strhanec, Vinarský potok a potok Lučnice. Hydrologická bilance řeky Bečvy je na území města měřena prostřednictvím měřicí stanice v Dluhonicích, která je tak umístěna v místní části města Přerova (Spáčil 2014, Statutární město Přerov 2015c).

Povodně ve městě Přerově

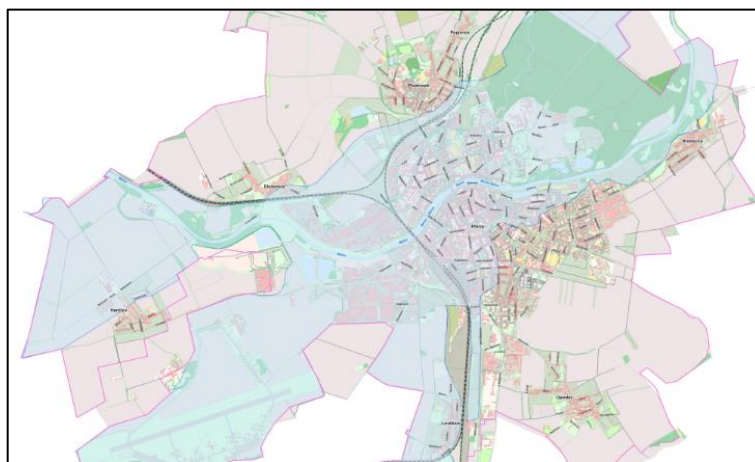
Přerov je, díky poloze v nivě řeky Bečvy, značně ohrožen povodněmi. Nejvíce město ohrožují povodně, které vznikají díky tání sněhové pokrývky v blízkých Beskydech, díky vydatným dešťovým srážkám a v menší míře Přerov ohrožují povodně ledové. Povodně jsou ve městě datovány již od 16. století. Koryto řeky Bečvy bylo v minulosti několikrát upravováno. Před regulací tvořily koryto řeky četné zákruty a samotné koryto pak vytvářelo oblouk, který se po napřimení tohoto toku v druhé polovině 19. století stal základem pro městský rybník (viz obr. 5). Tato regulace koryta ve městě vedla k napřimení koryta řeky a tedy i k jejímu zkrácení (Lapáček 2000).



Obr. 5 Plán města Přerova z r. 1888, pohled na nové řečiště řeky Bečvy, vlastní úprava
Zdroj: Lapáček 2000

Nejničivější povodeň pro město však byla povodeň z roku 1997, kdy na začátku července došlo k vydatným dešťovým srážkám, při kterých nastalo úplné nasycení půdního profilu vodou a k následnému vylití vody z koryta řeky Bečvy.

Riziko povodní tak může velmi znepríjemnit už tak špatnou dopravní situaci na Přerovsku, kdy mohou být zaplaveny významné dopravní tahy procházející samotným městem. Důležité tedy je, aby byl problém povodní uveden v Územním plánu obce a aby město mělo připraveno vhodná protipovodňová opatření v rámci vlastního povodňového plánu. Protipovodňová opatření města Přerova se pak zaměřují na nejrůznější terénní úpravy po obou březích řeky Bečvy, které se zaměřují například na vybudování betonové protipovodňové stěny v blízkosti mostů. Územní plán města také bere v úvahu lokalitu městského parku Michalov a Žebračky, jako jednu z důležitých retenčních oblastí, které by dokázaly pojmout větší množství vody při přívalových srážkách. Vybraná záplavová území města Přerova jsou znázorněna níže na obr. 6. Z tohoto obrázku lze pozorovat, že je nejvíce ohrožena zástavba nacházející se v bezprostřední blízkosti po obou březích řeky Bečvy. Z hlediska průmyslových areálů jsou pak ve městě povodněmi nejvíce ohroženy firmy v areálu bývalých Přerovských strojírny, přerovská Teplárna a Precheza a.s., u kterých při povodních hrozí únik nebezpečných látek, jako tomu bylo právě za povodně z roku 1997. (Lapáček 2000, Statutární město Přerov 2015m).



Obr. 6 Zatopené území v Přerově v r. 1997

Zdroj: Statutární město Přerov 2015l

5.2.4 Biogeografická charakteristika města Přerova

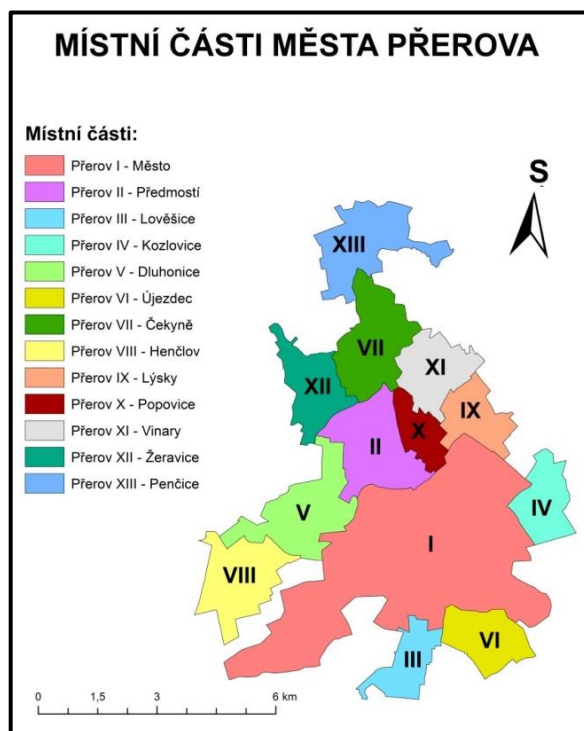
Z hlediska půdních poměrů je území města značně různorodé. V blízkosti vodních toků převažují v území fluvizemě, které se v území využívají především jako orná půda. Severně od těchto fluvizemí území města postupně přechází v hnědozemě a luvizemě. Východní část města pak tvoří černozemě, které jsou považovány za nejúrodnější část území. Město Přerov je tedy tvořeno ornou půdou, loukami, rybníky,

lužními lesy a nejvíce území města z hlediska vegetačního pokryvu tvoří dubový a dubovo – bukový vegetační stupeň. Území města je také tvořeno biograficky významnými lokalitami, kterými jsou především národní přírodní rezervace Žebračka a přírodní památka Na Popovickém kopci (Statutární město Přerov 2015d, Spáčil 2014).

5.3 Základní socioekonomická charakteristika města Přerova

5.3.1 Poloha města Přerova

Jak už bylo v práci jednou zmíněno, území města Přerova se rozkládá uprostřed Moravy, na území Moravské brány, v blízkosti Hostýnských vrchů a soutoku řeky Bečvy do řeky Moravy. Město Přerov je městem statutárním a svůj statut získalo ke dni 1. července v roce 2006. Přerov je hlavním sídlem stejnojmenného okresu, jehož celková rozloha činí 845 km² (Český statistický úřad 2015a). Poloha okresu Přerov k ostatním okresům je následující: na severovýchodě hraničí okres Přerov s okresem Nový Jičín, který patří do Moravskoslezského kraje, na východě a jihovýchodě sousedí s okresy Vsetín a Kroměříž, které spadají do kraje Zlínského a směrem na západ pak sousedí s okresy Olomouc a Prostějov, které spolu s okresem Přerov, Šumperk a Jeseník tvoří Olomoucký kraj. Okres Přerov je pak situovaný v jihovýchodní části tohoto kraje. Poloha Přerova vzhledem ke krajskému městu Olomouc činí vzdálenost okolo 20 km jihovýchodním směrem od tohoto města.



Obr. 7 Místní části města Přerova

Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

Přerov, jako správní obvod obce s rozšířenou působností, představuje území o rozloze 40 082 ha a je složeno z 3 měst, 59 obcí, 80 částí obcí a 80 katastrů (Statutární město Přerov 2015e). Samotná rozloha města pak činí 5844,2 ha (Statutární město Přerov 2015f). Přerov se skládá z celkem 13 místních částí. Jsou jimi Přerov – město, Kozlovice, Újezdec, Henčlov a Lověšice, které se nachází na levém břehu řeky Bečvy a místní části Předmostí, Čekyně, Dluhonice, Lýsky, Vinary, Žeravice, Popovice a Penčice, ležící na pravém břehu řeky Bečvy. Jak už bylo v historii popsáno, město se postupně rozrůstalo navazováním jednotlivých částí města na samotné historické jádro. Právě v druhé polovině 20. století tak začíná připojování výše zmíněných místních částí města a jejich jednotlivé roky připojení těchto obcí k Přerovu jsou uvedeny v tab. 3 (Statutární město Přerov 2015d).

Tab. 3 Místní části města Přerova

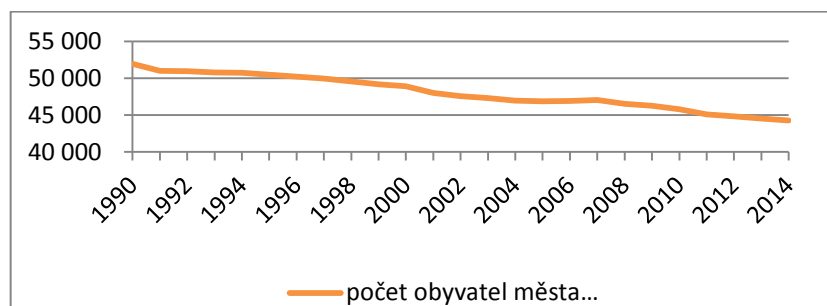
místní část	samostatná obec	připojení obce k městu Přerov
Přerov I - město	1046	1046
Přerov II - Předmostí	do r. 1959	od 1.1.1959
Přerov III - Lověšice	do r. 1948	od 1.1. 1948
Přerov - IV - Kozlovice	do r. 1963	od 1.1. 1964
Přerov V - Dluhonice	do r. 1975	od 1.1. 1976
Přerov VI - Újezdec	do r. 1975	od 1.1. 1976
Přerov VII - Čekyně	do r. 1979	od 1.1.1980
Přerov VIII - Henčlov	do r. 1979	od 1.1.1980
Přerov IX - Lýsky	do r. 1979	od 1.1.1980
Přerov X - Popovice	do r. 1979	od 1.1.1980
Přerov XI - Vinary	do r. 1979	od 1.1.1980
Přerov XII - Žeravice	do r. 1979	od 1.1.1980
Přerov XIII - Penčice	do r. 1985	od 1.1. 1985

Zdroj: Statutární město Přerov 2015d, vlastní zpracování

5.3.2 Obyvatelstvo města Přerova

Ve městě Přerov žilo k 31. 12. 2014 celkem 44 278 obyvatel (Český statistický úřad 2015b). Vývoj počtu obyvatel města Přerova lze pozorovat na obr. 8, kde je zobrazen pro časové období od konce roku 1990 do konce roku 2014. Na základě toho lze konstatovat, že počet obyvatel ve městě Přerov neustále klesá. V roce 1990 žilo ve městě Přerov 51 937 obyvatel a v rámci sledovaného období, tedy mezi léty 1990 – 2014, poklesl tento počet na výše uvedený. Tento pokles je možné vysvětlit v důsledku negativních ekonomických změn společnosti. Mírný nárůst obyvatel za toto období bylo možné pozorovat pouze v letech 2006 a 2007. Ten byl zapříčiněn především díky aktivnímu migračnímu saldu. Velký růst počtu obyvatel lze tak nejvíce pozorovat právě v druhé polovině 20. století, kdy byl ve městě rozvíjen těžký průmysl a dále také

započala mohutná výstavba města v podobě panelových sídlišť (Český statistický úřad 2015b, Statutární město Přerov 2015d).



Obr. 8 Vývoj počtu obyvatel města Přerova v letech 1990 - 2014

Zdroj: Český statistický úřad 2015b, vlastní zpracování

Věkovou strukturu města lze charakterizovat na základě trendu demografického stárnutí obyvatel, podobně jako ve zbytku České republiky. Tento trend se vyznačuje poklesem počtu obyvatel v předproduktivním a produktivním věku a naopak neustálým růstem počtu obyvatel ve věku poproduktivním, kdy ke konci roku 2012 tvořilo toto obyvatelstvo téměř 20% populace města Přerova. Průměrný věk obyvatel města se tak vyšplhal na 43 let (Statutární město Přerov 2015f). V tab. 4 je zobrazen vývoj počtu obyvatel dle věkových skupin, jejich procentuálního zastoupení a průměrný věk a to za období 2004 – 2014.

Tab. 4 Věková struktura obyvatel města Přerova a jejich průměrný věk v období 2004 - 2014

rok	počet obyvatel						celkem	průměrný věk
	0 - 14		15 - 64		65+			
	abs.	rel. (v %)	abs.	rel. (v %)	abs.	rel. (v %)		
2004	6 581	14,02	33 713	71,82	6 644	14,15	46 938	40,3
2005	6 368	13,59	33 675	71,87	6 815	14,54	46 858	40,6
2006	6 205	13,23	33 710	71,86	6 997	14,92	46 912	40,9
2007	6 093	12,95	33 731	71,71	7 213	15,33	47 037	41,1
2008	5 961	12,82	33 064	71,10	7 478	16,08	46 503	41,5
2009	5 930	12,82	32 549	70,37	7 775	16,81	46 254	41,9
2010	5 919	12,93	31 830	69,53	8 029	17,54	45 778	42,3
2011	5 966	13,23	30 752	68,21	8 364	18,55	45 082	42,6
2012	5 910	13,18	30 183	67,34	8 731	19,48	44 824	43,0
2013	5 950	13,36	29 572	66,40	9 016	20,24	44 538	43,2
2014	5 961	13,46	29 127	65,78	9 190	20,76	44 278	43,5

Zdroj: Český statistický úřad 2015c, vlastní zpracování

Z hlediska vzdělanostní struktury obyvatel ve městě došlo v roce 2011 oproti roku 2001 k mírnému zlepšení. To je velmi důležité z hlediska rozvojového potenciálu území. Ve městě došlo ke snížení osob se základním vzděláním, kdy došlo k poklesu z 19,9 % na 16,2 % a vzděláním středním bez maturity, kde se jednalo o pokles z 35,5%

na 32,1 %. Naopak pak došlo k nárůstu obyvatel se vzděláním vyšším a to středoškolským s maturitou, vyšším odborným a vysokoškolským vzděláním, které se zvýšilo z 10,1 % na 12,8 % (Statutární město Přerov 2015f).

5.3.3 Trh práce města Přerova

Během období mezi léty 2001 a 2011 došlo ve městě Přerově k poklesu ekonomické aktivity jeho obyvatel. To se odráží na celkové hospodářské a sociální soudržnosti celého přerovského regionu. Ekonomická aktivita ve městě klesla z 52,6 % v roce 2001 na 48,2 % v roce 2011. Naopak vzrostl podíl ekonomicky neaktivních ze 46,7 % na 47,4 %. Pro budoucí období je vývoj podobný, tzn. opětovný pokles ekonomicky aktivních obyvatel (Statutární město Přerov 2015f).

Město Přerov disponuje poměrně dobrými podmínkami k jeho rozvoji. Nachází se zde značný počet podniků, nejvíce zaměřených na zpracovatelský průmysl a služby. I přesto se město Přerov vyznačuje poměrně velkou mírou nezaměstnanosti. Míru nezaměstnanosti ve městě Přerov je možné pozorovat na níže přiloženém obrázku. Na konci roku 2011 vykazovala míra nezaměstnanosti v Přerově 11,4%. Srovná - li se pro stejné období tato hodnota s hodnotou nezaměstnanosti okresu Přerov (12%), s hodnotou Olomouckého kraje (11,4%) a hodnotou České republiky (8,6%), pak zjistíme, že míra nezaměstnanosti v Přerově překročila hodnotu České republiky o 2,8 % a s Olomouckým krajem byla míra nezaměstnanosti Přerova na stejné úrovni.

Tab. 5 Míra nezaměstnanosti v Přerově v letech 2005 - 2011

rok	dosazitelní uchazeči celkem	EAO	míra nezaměstnanosti	volná místa
2005	2 950	25 442	11,6%	122
2006	2 783	25 442	10,9%	463
2007	2 114	25 442	8,3%	735
2008	1 951	25 442	7,7%	285
2009	2 990	25 442	11,8%	82
2010	2 961	25 442	11,6%	125
2011	2 902	25 442	11,4%	138

Zdroj: MPSV, Úřad práce ČR 2011, vlastní zpracování

5.3.4 Ekonomika města

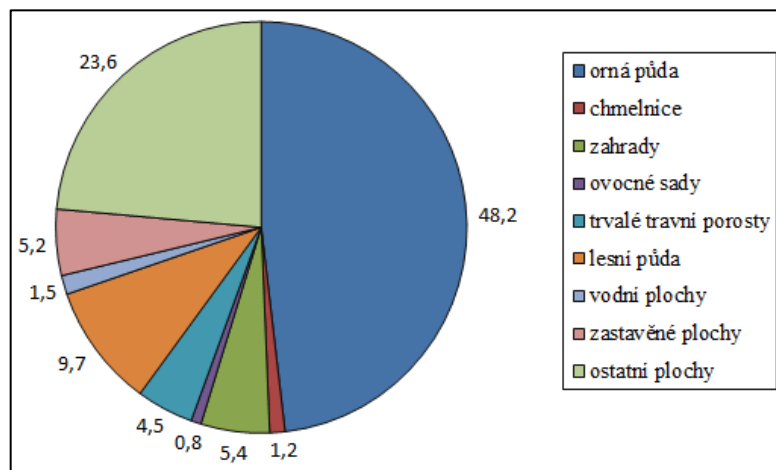
Z hlediska ekonomiky a analýzy hospodářství představuje město Přerov jak průmyslovou, tak zemědělskou oblast. Po roce 1990 docházelo k postupnému útlumu u obou těchto oblastí a naopak došlo ve městě k vzrůstajícímu zaměření na sektor terciální neboli na sektor služeb. I přesto však největším objemem produkce i počtem zaměstnaných disponuje ve městě již tradiční oblast průmyslu. Průmyslová činnost je

pak nejvíce koncentrována na samotném území města, kde se s některými průmyslovými podniky, jako městský pivovar Zubr nebo firma Kazeto s.r.o., lze setkat přímo v jeho centru. Průmyslová výroba je pak v Přerově nejvýznamněji zastoupena v oblasti strojírenství (PSP Engineering a.s., Montáže Přerov a.s.), v oblasti chemického průmyslu (PRECHEZA a.s. Přerov, Kemifloc a.s., ZOMApplast s.r.o), v oblasti optického průmyslu (Meopta – optika, s.r.o.), v oblasti dopravy a spojů (České dráhy, a.s.) a v oblasti kožedělného průmyslu (Kazeto spol. s r.o. Přerov).

Mezi největší zaměstnavatele ve městě se řadí již zmíněná Meopta – optika, s.r.o., která je společností nadnárodní a v Přerově zaměstnává přes dva tisíce zaměstnanců, dále jsou to Gambro Czech Republic s.r.o. a společnost PRECHEZA a.s., které zaměstnávají do tisíce zaměstnanců a společnosti DPOV, a.s. a PSP Machinery s.r.o., jejichž počet zaměstnanců se pohybuje do pětiset.

Podnikání v Přerově stěžuje špatná dopravní situace, kdy město Přerov postrádá obchvat města nebo případné napojení na dálnici. Od tohoto se odvíjí poměrně nízký podíl investic ze zahraničí, malá podpora podnikání apod. Z těchto důvodů, je pro budoucí rozvoj města důležitý jak rozvoj tak zlepšení dopravní situace ve městě a také vyšší výstavba nových průmyslových zón či případné využití již existujících průmyslových areálů města.

Oblast města Přerova je vhodnou lokalitou pro zemědělství. Ze zemědělských podniků aktivních v této oblasti lze jmenovat například tyto podniky Bezuchovská a.s. Bezuchov, ZD Kokory, ZD Záhoří Soběchleby atd. Pro zemědělství je zde charakteristická poměrně vysoká míra zornění, kdy orná půda tvoří se svými 2817,7 ha celkem 48 % území města Přerova. Rozložení půdního fondu na území města Přerova lze vidět na obr. 9 (Statutární město Přerov 2015d, f).



Obr. 9 Půdní fond na území města Přerova

Zdroj: Statutární město Přerov 2015f, vlastní zpracování

5.3.5 Základy dopravní infrastruktury ve městě Přerově

Město Přerov je důležitou dopravní křižovatkou, a to jak pro železniční tak pro silniční dopravu. Ať už z historického či současného pohledu je Přerov významným nadregionálním dopravním uzlem a díky své poloze uprostřed Moravy jsou dopravní cesty z města vedeny všemi směry. Přerov tak má velmi dobré dopravní vazby s ostatními regionálními centry jako například s Olomoucí, Prostějovem, Zlínem, Kroměříží, Brnem atd. Největší nevýhodou města Přerova z hlediska dopravy je absence městského obchvatu a chybějící napojení města na dálnici D1. Negativně tak na dopravní situaci ve městě působí poměrně velký podíl tranzitní dopravy a velmi špatný průjezd městem. Dalším důležitým limitem pro město jsou silniční podjezdy pod železniční tratí, které často způsobují dopravní problémy a v případě povodňové situace či extrémních dešťových srážek zamezují přístupu do města.

Vzhledem k neustále se zhoršující dopravní situaci ve městě, je právě pro budoucí rozvoj klíčové vyřešit tento problém dopravy a zajistit tak budoucí rozvoj jednotlivých dopravních tras a dokončit výstavbu dálnice D1 na úseku Říkovice – Přerov – Lipník nad Bečvou (Statutární město Přerov 2015f). O realizaci výstavby dálnice D1 je pak v této práci věnována kapitola 6.1.8.

Silniční doprava

Hlavní kostru silniční dopravy ve městě tvoří silnice I. třídy, kterými jsou silnice I/47 a silnice I/55. Trasa silnice I/47 vede přes Vyškov, Kroměříž, Přerov, Hranice na Moravě a Ostravu a trasa silnice I/55 je vedena přes Olomouc, Přerov, Uherské Hradiště, Břeclav až ke státní hranici. Silniční doprava Přerova je velmi frekventovaná a tím i vysoce zatížená. Samotným městem pak denně projede přes 15 až 20 tisíc vozidel. Ke zlepšení silniční dopravy je tedy důležité dokončení výstavby dálnice D1 a zároveň dokončení výstavby plánované rychlostní silnice R55, na trase Přerov – Olomouc.

Dále jsou ve městě také zastoupeny silnice II. (např. II/150, II/367, II/434) a III. třídy. Tyto silnice navazují na historické dopravní síť v území a vzhledem ke své poloze jsou tak určitým způsobem stabilizovány. Nevýhodou je jejich špatný technický stav, který je zapříčiněn jejich častým využíváním vozidly nákladní přepravy. V budoucnosti se tak počítá s postupným opravováním těchto dopravních úseků (Statutární město Přerov 2015e).

Železniční doprava

Město Přerov, je díky své poloze, také významným železničním uzlem. Poloha města je situována na křižovatce železničních tratí č. 270/330, vedoucí z České Třebové přes Přerov do Bohumína, tratě č. 330 z Přerova do Břeclavi a tratě č. 300 z Brna do Přerova. Dále je také městem vedena trať č. 303 z Kojetína do Valašského Meziříčí. V budoucnu je severně od Přerova uvažována výstavba vysokorychlostní železniční tratě na trase Ostrava – Brno.

Hromadná doprava, MHD

V roce 2009 bylo ve městě zrekonstruováno autobusové nádraží, které se nachází poblíž železniční stanice. Toto nádraží pak slouží jak pro městskou hromadnou dopravu tak i pro regionální a dálkové spojení. Realizaci autobusové dopravy ve městě vykonává Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje.

Ostatní doprava

Letecká doprava je na území města zastoupena prostřednictvím letiště pro civilní potřeby. Poloha tohoto letiště je pak situována jihozápadně od města.

Z hlediska vodní dopravy je Přerov už dlouhou dobu zvažován jako vhodné místo pro realizaci plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe. Na území města se tak počítá s prostorem, které by sloužilo pro výstavbu budoucího přístavu.

V rámci cyklistické dopravy jsou ve městě realizovány cyklistické trasy. Díky své rovinaté poloze podél řeky Bečvy se pak město vyznačuje vhodnými podmínkami pro rozvoj cyklistické dopravy. Území města tvoří cyklostezky o celkové délce 18,9 km (Statutární město Přerov 2015e, g).

5.4 Územní plán města Přerova

Existence územního plánu je pro každou obec velice důležitá. Díky územnímu plánu lze v obci realizovat určité prostorové i funkční uspořádání jejího prostoru, díky němu se také stanovují předpoklady budoucí výstavby v obci.

5.4.1 Historie územně plánovacích podkladů města Přerova

V druhé polovině 19. století došlo k mohutnému rozvoji města, jak průmyslovému tak stavebnímu. To vedlo k potřebě města vlastnit určité regulační plány, které by tento rozmach řídily. S regulačními plány se v Přerově můžeme setkat od 80. let 19. století.

Jeden z plánů města Přerova, který se zaměřoval na budoucí výstavbu města, byl vytvořen již v roce 1867. Další pak v roce 1881 a jeho autorem byl Arnošt Bühler. Jeho regulační úpravy se vztahovaly například na oblast nábřeží (dnešní ulice Jateční), Nádražní ulice, na Velkou a Malou Dlážku atd. O tři roky později, tedy v roce 1884, byla zřízena komise, která měla za úkol vytvořit nový regulační plán města. V roce 1900 se pak město v rámci rozvoje města soustředilo na zřízení vodovodu. V roce 1914 se pak posuzovaly jednotlivé návrhy regulačních plánů v měřítku 1 : 2 880. Vzhledem k nastávající válce však k realizaci těchto plánů nedošlo. Po válce roku 1918 se pak uskutečnil návrat k vytvoření regulačního plánu města a právě podkladem měly být návrhy z roku 1914.

V roce 1924 se nově vytvořený územní plán města zaměřil na problematiku železniční dopravy, u které se především soustředil na železniční nadjezd směrem k Předmostí. Potřebu prostorového propojení s městem vyžadovalo přerovské nádraží. Vzhledem k silniční dopravě se plán soustředil na potřebu vybudování nového mostu a rozšíření městských komunikací, což vedlo k poměrně většímu zásahu do městské zástavby.

V roce 1929 byl v Přerově pořízen Polohový a regulační plán města. Tento plán byl však na konci 30. let 20. století považován za nevyhovující a to především z důvodu nedostatečného řešení dopravní situace ve městě. Z těchto důvodů byla vyhlášena nová soutěž zaměřující se na změny tohoto regulačního plánu města Přerova.

V roce 1946 tak bylo v soutěži vybráno vytvoření nového regulačního plánu, který lépe vystihuje hospodářský a politický směr ve městě. Následně v roce 1947 byl náčrt tohoto plánu vystaven přezkoušení. Strany, jejichž úkolem bylo tento plán přezkoumat, došly k názoru, že výstavba města Přerova probíhala náhodně, neplánovitě a nepočítalo se s budoucím rozvojem města. Konečným verdiktem bylo stanovení, že i tento plán nebude schopen uvést v soulad oblast původního starého města a novou plánovanou výstavbou.

V roce 1948 bylo zadáno vytvoření Regionální studie území města Přerova a jeho okolí. Tato studie se soustředila i na vedlejší obce, které se administrativně řadily k Přerovu. V dalších letech byly práce soustředěny na Směrný územní plán města Přerova, který byl radou schválen v roce 1959. Ten se zaměřil na nový prostor města, který byl situován jihovýchodně od městského jádra. Na severní straně se soustředil na vytvoření oblasti rekreační v prostoru Michalova a Žebračky a na straně jihozápadní řešil komunikační propojení s nádražím. V jihozápadní části také tento plán umístil

průmyslovou zónu, kterou od zbytku města oddělil železniční drahou. Další navazující plánovací dokumentace se v témže roce soustředily například na výstavbu sídliště Přerovských strojírén, sídliště Meopty atd.

Od 60. let 20. století byl předmětem zájmu nevyhovující stav silniční dopravy ve městě, v rámci které se začaly řešit například vnější průtahy popř. dopravní propojení se spádovými obcemi. V roce 1975 tak byl schválen nový Směrný územní plán města Přerova. Tento plán pak uvedl hlavní problémy města, kterými byly špatná a nedostačující dopravní síť, staré prostory města, problém s funkčními prostory, které zasahují do bytové zóny a urbanisticky špatně rozložené veřejné prostory. Po roce 1975 tak probíhala nová výstavba (např. sídliště Kopaniny) a asanační práce (např. v Předmostí) ve městě.

Po listopadu 1989 narůstaly problémy s dopravou a dosavadní dopravní řešení se ukázala za nedostačující. Z těchto důvodů město požádalo o vytvoření dopravní studie, která se zaměřila na vyřešení dopravní situace ve městě výstavbou dálnice. V té době však již město nemělo platný územní plán, protože platnost původního plánu skončila v roce 1985. Nový Územní plán města byl však schválen až v roce 1995, kdy probíhalo dne 13. prosince zasedání městského zastupitelstva. O tvorbu tohoto územního plánu se zasloužil Ing. Igor Hönig a Ing. Arch. Darina Čujanová, která byla hlavní projektantkou urbanistické části (Drechsler 2006, Hloušek, Lapáček 2004).

5.4.2 Současný Územní plán města Přerova

V současnosti však pro město Přerov platí Územní plán nový. K jeho pořízení došlo dne 21. září v roce 2009 a to po projednání zastupitelstva města. Tento územní plán pak nabyl účinnosti dne 7. října v roce 2009. V roce 2013 byla pořízena Změna č. 1 k tomuto Územnímu plánu města Přerova, která nabyla účinnosti dne 6. května 2013. Hlavním problémem, který se Územní plán města Přerova zabývá, je problém dopravy. Územní plán města navrhuje strukturu sběrných komunikací s tím, že nedílnou součástí má být trasa již zmíněné dálnice D1. Dále Územní plán města navrhuje v jižní a jihovýchodní části města novou komunikační kostru. Ta by měla spolu s dálnicí odlehčit a eliminovat zatížení centra průjezdnou dopravou. Hlavní koncepce Územního plánu města Přerova se tedy odvíjí od dopravy, zejména se tak jedná o letiště, logistické centrum s terminálem a železniční trať, která je v současnosti již celá zrekonstruovaná.

Z hlediska funkčních ploch vymezuje Územní plán města Přerova v zastavitelném území všechny typy funkčních ploch a to ve vyváženém poměru. Město Přerov je

sídlem větších rozměrů, proto jsou zde navrženy plochy podnikatelské, výrobní, rekreační, plochy pro bydlení a plochy občanské vybavenosti. Tyto plochy směřují pro potřeby města a potřeby nadregionální. Dále se ve městě nacházejí plochy pro logistické centrum s terminálem dopravy a podnikatelská plocha u letiště. Město Přerov disponuje značným množstvím nevyužitých ploch s velkým potenciálem. V nezastavitelném území obce pak Územní plán města Přerova vymezuje všechny plochy přírodní. Těmito plochami jsou plochy zemědělské, plochy lesní a plochy smíšené zeleně krajinné. Na území města se také dále vyskytují prvky Územního systému ekologické stability.

V současnosti se pro Územní plán města Přerova pořizuje Změna č. 2. Tato změna se hlavně zaměřuje na využití rekreační oblasti mezi kulturní památkou – městským parkem Michalov a Národní přírodní rezervací Žebračkou. Hlavním cílem je v této oblasti vytvořit prostor pro rekreaci v přírodním prostředí (Škubalová, Magistrát města Přerova).

6 VÝVOJ ÚZEMÍ S OHLEDEM NA ŘEŠENOU KATEGORII

Jak už bylo v práci několikrát zmíněno, klíčová pro rozvoj města Přerova vždy byla a bude jeho významná geografická poloha uprostřed Moravy. Ta městu Přerovu umožnila stát se důležitým dopravním centrem. Dobrá dopravní poloha města pak vedla k dalšímu rozvoji ve městě a to rozvoji průmyslové výroby. Stručná historie o Přerovu již byla nastíněna v kapitole 5.1. Nyní se však práce zaměří na historický vývoj těchto dvou vybraných kategorií, tedy na historii dopravní infrastruktury a historii průmyslové výroby ve městě Přerově. Práce se hlavně zaměří na popis historie vybraných kategorií od druhé poloviny 19. století až po současnost s blízkým výhledem na současné plánované projekty. Při zpracování těchto kapitol se zejména vychází z prací PhDr. Jiřího Lapáčka, který vystudoval historii, v současnosti působí jako ředitel Státního okresního archivu v Henčlově a ve spolupráci s ostatními autory vydal o přerovské historii mnoho publikací.

Stručná charakteristika stavebních proměn města Přerova do 1. pol. 19. století

Poloha města v jihozápadní části Moravské brány, která jako přírodní koridor navazuje do Hornomoravského úvalu, umožnila osídlení této lokality už v dobách pravěku. Přičemž veškeré osídlení i dopravní komunikace se již v této době odvíjeli právě od řeky Bečvy, která územím protéká.

Město Přerov se z hlediska výstavby začíná rozvíjet především v době středověku. Samotný urbanismus města pak prošel poměrně složitým vývojem. V 11. století se osídlení soustředí kolem již zmíněné travertinové kupy na levém břehu řeky Bečvy, na kterém bylo vybudováno vojenské opevnění a později hrad. Podhradím pak vedla směrem od jihu na sever obchodní stezka. Osídlení města probíhalo i přes neexistenci mostů také na druhém pravém břehu řeky Bečvy. Bečva se přecházela brodem v místě nazývaném Na Marku a lidé tak zejména osídlovaly prostory dnešních ulic Brabanska a Malé Dlážky.

V roce 1475 se město dostává do rukou Viléma z Pernštejna, který začíná s velkými přestavbami ve městě. Tato vláda Pernštejnů pak pro město znamenala stoleté období prosperity a stavebního rozvoje, kdy mimo jiné došlo k přestavbě původního přerovského hradu na zámek. S touto přestavbou byly také vytvořeny nové prostory pro stavbu nových domů určených pro obyvatele města Přerova. Také dochází k vytvoření tzv. Dolního a Horního města, k jejichž spojení došlo v roce 1520 a to užíváním jedné radnice. Dochází tak k poměrně rychlému urbanistickému vývoji města, kdy základem města bylo tržiště, a vně opevnění se začala budovat četná předměstí, jejíž obyvatelé se zaměřovali především na zemědělskou činnost. Nejstarším takovýmto předměstím byla Šířava a dalšími vznikajícími předměstími lze například jmenovat předměstí Dlážka, Trávník, Novosady, předměstí v ulici Kozlovská apod.

Začátkem 17. století žilo v Přerově něco okolo 1500 obyvatel (Beran 2007), následné období třicetileté války (1618 – 1648) se však pro Přerov vyznačovalo ničením mnoha staveb a zároveň poměrně velkým úbytkem obyvatelstva města. Toto období tak pro Přerov znamenalo období rozvojového útlumu, kdy se město potýkalo s řadou negativních událostí jako mor, požáry, povodně apod. K postupnému zlepšení situace dochází až v polovině 18. století ale k rozvoji města stále nedošlo. To se však mění s příchodem 19. století (Beran 2007, Lapáček 2010).

Na obr. 10 je znázorněna katastrální mapa Přerova z roku 1830. Z tohoto obrázku lze vidět prostorové rozložení města Přerova z první poloviny 19. století. Můžeme tak ve městě pozorovat již tradiční Horní a Dolní náměstí, Širokou ulici neboli dnešní Žerotínovo náměstí a prostor dnešní Wilsonovy ulice, která propojovala Širokou ulici s Dolním náměstím. To tvořilo samotné jádro města, na které se postupně navazovala jednotlivá předměstí a jiné ulice. Pozorovat zde lze také předměstí Šířava, které má na obrázku poměrně velký trojúhelníkový tvar. Od druhé poloviny 19. století

dochází ve městě ke značnému rozvoji, což lze vidět i na růstu počtu obyvatel, kdy v roce 1850 žilo v Přerově 8 591 obyvatel (Hloušek, Lapáček 2004).



Obr. 10 Katastrální mapa Přerova 1830

Zdroj: Hloušek, Lapáček 2004, vlastní úprava

6.1 Historie dopravní infrastruktury ve městě Přerově

Díky již zmíněné zeměpisné poloze města a poměrně rovinatému krajinnému rázu, vedly územím města Přerova určité dopravní stezky již od dob pravěku. Pověštinou se jednalo o obchodní stezky, které sloužily k přepravě zboží. Přes území města Přerova procházela jedna z nejdůležitějších a nejstarších stezek, které vedly přes naše území a to stezka Jantarová. Trasa této evropské stezky vedla územím České republiky ze severovýchodu na jihozápad Moravy a konkrétně přes Přerov vedla její severní trasa, což lze vidět na obr. 11. Tyto historické stezky se staly základem pro vybudování budoucích komunikací. Postupný vývoj komunikací pak probíhal současně s ostatními komunikacemi na území českých zemí.



Obr. 11 Trasa Jantarové stezky

Zdroj: Časopis Vesmír, 2003, vlastní úprava

6.1.1 Historie mostů na území města Přerova

Jak už bylo výše zmíněno, rozvoj města v minulosti probíhal po obou březích řeky Bečvy, i když město postrádalo mosty. Pro budoucí rozvoj dopravy na území města tak bylo vybudování mostů klíčové. Z hlediska historie mostů v Přerově je následně uvedena výstavba mostů nacházejících se ve městě Přerov.

Zřejmě prvním a zároveň nejstarším mostem, který byl ve městě postaven, je Tyršův most, jehož podoba je zachycena na obraze z roku 1915. Na konci 19. století byl most příliš nestabilní a z těchto důvodů byla zahájena jeho přestavba na most betonový, která byla ukončena v roce 1903. Tyršův most byl tak do roku 1933 jediným mostem v Přerově, přes který mohla probíhat silniční doprava směrem od severu k jihu přes řeku Bečvu. To vedlo k velkému zatížení dopravy ve městě. Koncem 2. sv. v. byl však tento most Němci zničen. Poté jej nahradila lávka, která stála na původních pilířích tohoto mostu a byla určena pouze pro pěší zónu. V tomto století byl však stav této lávky vyhlášen za nevyhovující a lávku tak od roku 2012 nahradila novostavba Tyršova mostu, která je v současnosti určena jak pro pěší, cyklistickou tak i pro silniční dopravu.



Obr. 12 Tyršův most v roce 1915

Zdroj: Historické fotografie, 2015

Druhý nejstarší most je v Přerově spojen s rozvojem železniční dopravy, která byla pro město vzhledem k dopravě klíčová. Železniční most byl v Přerově vystavěn v rámci Ferdinandovy Severní dráhy a to v roce 1840. Vzhledem k mohutně vzrůstajícímu železničnímu provozu byla v roce 1845 zahájena přestavba tohoto

původního jednokolejního mostu. Ta byla ukončena dostavěním nového železničního mostu v roce 1851. Most byl poté několikrát opravován. V roce 1960 po tomto železničním mostě do Přerova přešel první elektrický vlak.

V roce 1910 byla ve městě postavena železná lávka, která spojovala ulici Tržní s Velkými Novosady a určena byla jen pro pěší dopravu. V roce 1932 ji nahradil most Legií, který byl již železobetonový a byl určen jak pro pěší tak pro silniční dopravu, která do té doby probíhala pouze přes Tyršův most. Během 2. sv. v. byl most opět zničen a následně byl opraven a znovu uveden do provozu.

Ulici Bezručovu a Pod Valy spojovala dřevěná lávka určená opět pouze pro pěší dopravu. V roce 1932 ji však nahradila výstavba nové železobetonové lávky. Poté byla opět lávka zničena německou armádou. Most byl posléze opraven a v roce 1995 byl zrekonstruován pod názvem lávka U loděnice a určen pro pěší a cyklistickou dopravu.

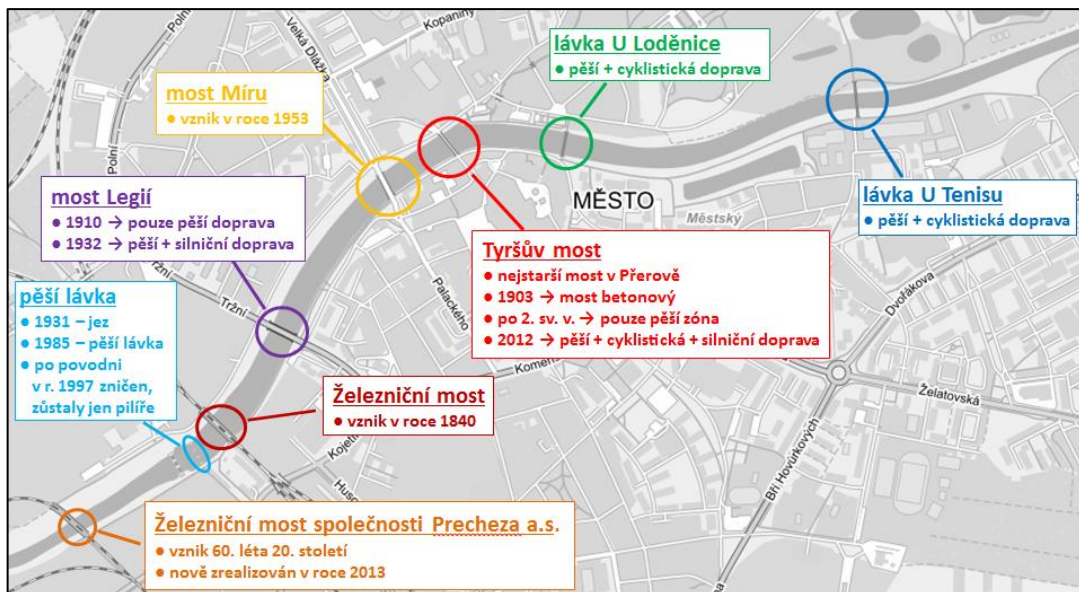
V roce 1953 byl pak v Přerově vzhledem k rostoucí silniční dopravě postaven další most. Tímto mostem byl most Míru, který doteď spojuje ulici Velkou Dlážku s ulicí Palackého.

Dalším přerovským mostem je lávka U Tenisu. Tato lávka byla původně dřevěná, určená pro pěší dopravu a postavena byla na konci 60. let 20. století. V roce 1981 však byla stržena ledovými krami a tak v roce 1984 byla zhotovena lávka nová. V roce 2014 pak byla tato lávka stržena a je již nahrazena nově vybudovaným mostem (Bednařík 1996).

V 60. letech 20. století byl vybudován vlečkový most do Přerovských chemických závodů. Po povodni v roce 1997 byl tento most zlikvidován a nahrazen byl v roce 1998 novým železničním mostem, jehož součástí byla také cyklostezka. I tento most byl kvůli jeho špatnému stavu odstraněn a v roce 2013 ho nahradil nový železniční ocelový most společnosti Precheza a.s..

Pěší dopravu přes řeku Bečvu také umožňoval starý jez nacházející se vedle železničního mostu, a jehož počátky provozu sahají do roku 1931. V roce 1985 byl vedle tohoto jezu postaven jez nový a starý jez byl zprovozněn jako pěší lávka přes tuto řeku. Lávka přestala být v provozu po povodni v roce 1997. Dnes jsou na tomto místě pouze pilíře původního jezu (Zemský archiv v Opavě, 2006).

Na obr. 13 je zobrazen přehled mostů v Přerově, umožňující dopravu přes protékající řeku Bečvu.



Obr. 13 Mosty ve městě Přerově

Zdroj: Mapy.cz, 2015b, vlastní zpracování

6.1.2 Historie železniční dopravy ve městě Přerově

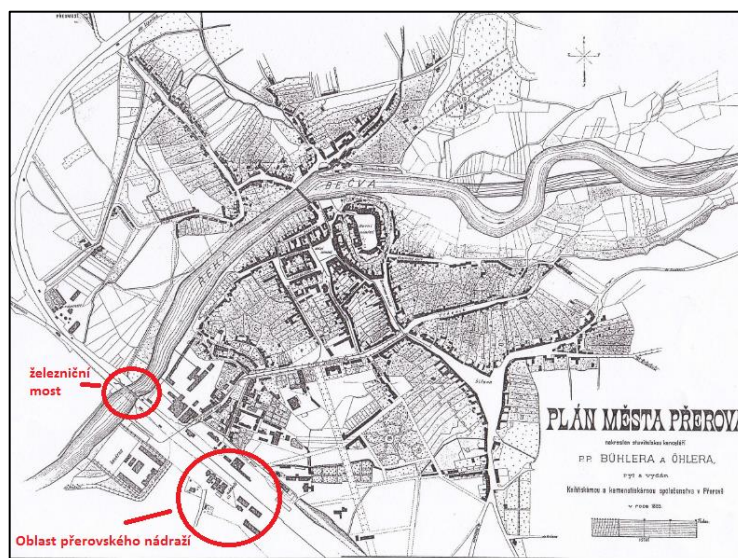
Nejvýraznější pokrok pro přerovskou dopravu znamenala výstavba místní železnice v době průmyslové revoluce. Železnice se ve světě začaly budovat od druhé čtvrtiny 19. století, jako jedny z nejdůležitějších produktů probíhající průmyslové revoluce a představovaly tak začátek pro existenci společného trhu a obchodu ve světě. Přerov se touto výstavbou železnic a právě svojí polohou ve středu Moravy stal důležitým železničním uzlem až do současnosti, kdy z Přerova vedou železniční dráhy všemi různými směry, ať už je to směrem na Olomouc a Prahu, Ostravu a Bohumín, Brno či Břeclav.

V roce 1836 souhlasil tehdejší císař Ferdinand V. s vybudováním železné dráhy s názvem Severní dráha Ferdinandova, která měla být vybudována mezi Vídní a Bochní a jejíž úseky měly vést do Brna, Olomouce a Opavy. Stavba této dráhy byla započata hned v následujícím roce. Prvotním úsekem výstavby byl úsek mezi Vídní a Břeclaví. Již 1. září roku 1841 se pak konala zahajovací jízda z Břeclavi do Přerova a tím začala přerovská železniční stanice vykonávat svoji činnost. V témže roce následovalo železniční propojení Přerova s Olomoucí a v roce 1842 byla otevřena dráha z Přerova do Lipníka. O pět let později, v roce 1847, byla zprovozněna důležitá trasa z Přerova do Bohumína a v roce 1869 došlo k vybudování trasy mezi Přerovem a Brnem. V tomto období disponovala přerovská stanice zhruba deseti lokomotivami, které byly většinou pořízeny v Anglii. Původní železniční stanice se pak skládala

z jedné přijímací budovy, restaurace, šesti kolejí a skladiště a o její výstavbu se zasloužil především rakouský inženýr Alois Negrelli. Postupem času vznikly pak na tomto nádraží tři nástupiště, podchod určený pro osobní dopravu a později také samostatné nádraží určené pro nákladní dopravu (Beran 2007, Lapáček 2000, Silnice, železnice 2008).

Rozvoj železniční dopravy probíhal v této době opravdu markantně a objem přepravovaných osob a zboží se díky levné železniční dopravě neustále zvyšoval. V roce 1871 došlo k modernizaci železniční stanice v Přerově, v rámci které došlo k zavedení zvukového ohlašování příjíždějících vlaků. S rozvojem této dopravy souvisel také nárůst zaměstnanců železniční stanice Přerov, který z počátečního stavu 180 zaměstnanců v roce 1848 vzrostl na zhruba 1275 osob v roce 1893. Vybudovaný významný železniční uzel, přinesl obrovský hospodářský růst města spojený s rozvojem průmyslu a velmi rychlým růstem počtu obyvatel. Počet obyvatel ve městě v roce 1869 činil 7 213 obyvatel a v roce 1900 to již bylo 17 005 obyvatel (Lapáček 2000, Český statistický úřad 2015d).

Přerov se tak na přelomu 19. a 20. století stal jednou z nejmodernějších železničních stanic té doby. Ke konci 19. století také docházelo v přerovské stanici k častým dostavbám a rekonstrukcím, kdy v roce 1889 tvořilo přerovské nádraží již 26 kolejí, a rokem 1893 nabyla hlavní železniční budova dnešní podoby. Na obr. 14 je znázorněna poloha přerovského nádraží v roce 1885 a poloha železničního mostu, který vznikl v roce 1840 a dostaven byl v roce 1851.



Obr. 14 Plán města Přerova z r. 1885

Zdroj: Beran 2007, vlastní úprava

V roce 1906 pak dochází k převzetí soukromé společnosti Severní dráhy státem. V té době se již Přerov vyznačuje největšími přepravními výkony v celém Rakousko - Uhersku. Pro následující léta byla charakteristická další výstavba a modernizace přerovského nádraží, kterou doprovázela výstavba továrních hal a na nádraží navazující obytné zóny.

Důležitým dopravním počinem, který výrazně usnadnil provoz železniční dopravy, byla výstavba „Dluhonické spojky“ (obr. 15). V roce 1924 tak došlo ke spojení železničních stanic Dluhonice a Prosenice. Před vybudováním této spojky vedly z Přerova dvě železniční dráhy umožňující v zemi dobré severo – jižní propojení, dráha vedoucí do Lipníka a dráha vedoucí do Olomouce. Tento směr však přestal být po vzniku Československa důležitý a na významu vzrostlo spojení mezi západem a východem. Aby tak jednotlivé vlaky, jedoucí např. z Olomouce do Ostravy, nemusely pokaždé zajíždět do Přerova, došlo k vybudování této 7 km dlouhé spojky, která umožnila jízdu mimo město a zkrátila tak dobu jízdy (geocaching, 2009).



Obr. 15 Dluhonická spojka

Zdroj: Mapy.cz, 2015b, vlastní zpracování

Během obou světových válek zůstalo přerovské nádraží na rozdíl od devastace přerovských mostů bez nějakého většího poškození. Po 2. sv. v. pak končí slavné století páry a přichází modernizace železnic ve formě elektrických vlaků. Takovýto první vlak pak přijel do Přerova v roce 1960.

V období socialismu pak hrály železnice důležitou dopravní roli. V roce 1989 však došlo k politickému převratu v zemi a to vedlo k obrovskému útlumu železniční dopravy a naopak k růstu dopravy silniční. Železniční stanice se začala přizpůsobovat nové době, ve které začalo dominovat soukromé podnikání. Konec 20. století se pak vyznačoval elektrifikací železnic, výstavbou rychlostních železničních koridorů a zároveň také poklesem ve využívání železniční dopravy (Lapáček 2000). V tab. 6 lze pozorovat srovnání provozu železniční stanice Přerov v roce 1989 a 1999. Z této tabulky tak lze vypožorovat již zmíněný pokles užívání železniční dopravy.

Tab. 6 Provoz železniční stanice Přerov v r. 1989 a v r. 1999

Železniční stanice Přerov			
		rok 1989	rok 1999
vypraveno a přijato vlaků:	celkem:	131 382	108 679
	osobních:	55 932	57 819
	nákladních:	64 604	34 875
	ostatních:	10 846	15 985
rozposunované vozy:		1 127 256	407 268
vypraveno cestujících:		2 270 201	1 463 276
naloženo:	ve vozech:	42 792	4 845
	v tunách:	666 041	166 001
vytížení vozové jednotky v tunách:		15,56	34,26
vyloženo ve vozových jednotkách:		56 531	9 668
celkem zaměstnáno pracovníků k 31.12.:		986	887

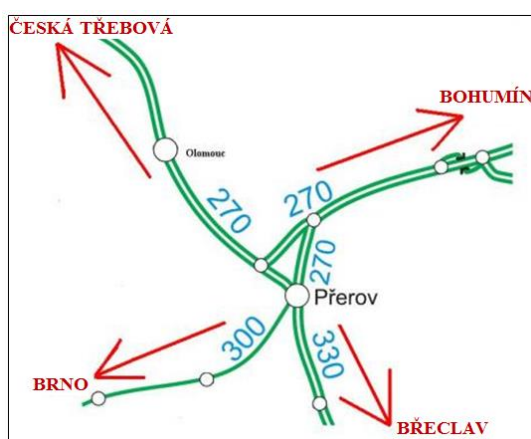
Zdroj: Lapáček 2000, vlastní zpracování

Z hlediska nedávné historie železniční dopravy v Přerově byla v září roku 2009 zahájena kompletní rekonstrukce přerovského nádraží. Hlavním cílem této přestavby bylo zvýšit rychlost na železničních tratích před přerovským nádražím z rychlosti 100 km/h na rychlost 160 km/h a zároveň dosáhnout vyšší rychlosti při odbavování cestujících a rychlého přejezdu nákladní dopravy přes Přerov. Rekonstrukce tohoto železničního uzlu pak byla potřebná z hlediska plánované budoucí výstavby terminálu kombinované dopravy a veřejného logistického centra. Během této rekonstrukce tak byly na tomto přerovském železničním uzlu zhotoveny např. nové střechy a bezbariérové přístupy u jednotlivých nástupišť, výtahy pro handicapované pasažéry, protihluková opatření, nové koleje atd. Finančně se pak tato rekonstrukce vyšplhala přes 4 miliardy korun, z nichž velkou část získalo město z fondů Evropské unie. Celková modernizace přerovského nádraží byla ukončena v lednu roku 2014 (Správa železniční dopravní cesty 2014).

Současnost železniční dopravy ve městě Přerově

I v současnosti představuje město Přerov vzhledem k železniční síti důležitý železniční uzel jak pro statní tak celoevropské měřítko. V obou směrech do Přerova přijíždí vlaky například z Prahy, Vídně, Varšavy, Krakova, Bratislavy, Budapešti a lze se tak prostřednictvím této dopravy dostat i do jiných evropských měst. Dnes je přerovské nádraží rozděleno na nádraží osobní, které se dále dělí na přednádraží levé a pravé. Přerovský železniční uzel je součástí II. tranzitního koridoru vedoucí na trase z Břeclavi do Přerova a dále do Petrovic u Karviné, přičemž do tohoto koridoru zaústíuje železniční trať z Brna do Přerova. Železniční stanice v Přerově je tvořena 16 železničními vlečkami, které do ní vedou, a zároveň je jedinou stanicí, která se na území města v současnosti vyskytuje (Silnice, železnice 2008, Statutární město Přerov, 2015h).

Územní plán města Přerova počítá také s budoucí výstavbou vysokorychlostní železniční tratě Brno - Přerov - Ostrava. V září roku 2015 byla schválena modernizace trati vedoucí právě z Brna do Přerova. Cestovní doba této trasy by se tak měla zkrátit na 30 minut a vlaky by měly jet rychlostí až 200 km/h. Plánované je také zdvoukolejnění této trasy, čímž se zvýší počet dálkových spojů z Brna do Olomouce, Zlína a Ostravy. Termín zahájení provozu této vysokorychlostní trati se prozatím odhaduje na rok 2025 (Ministerstvo dopravy, 2015). Na obr. 16 lze vidět nynější železniční tratě, které vedou územím města Přerova.



Obr. 16 Železniční tratě v Přerově

Zdroj: Statutární město Přerov, 2015h, vlastní úprava

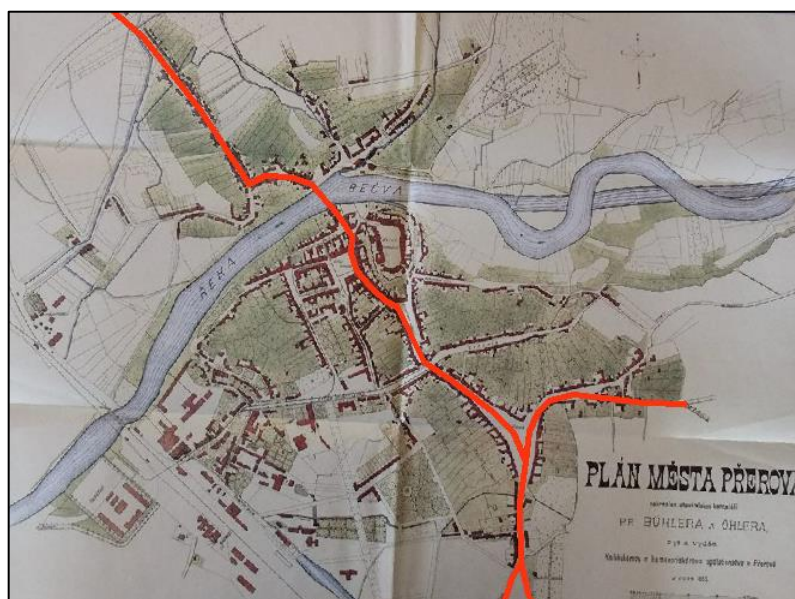
6.1.3 Historie silniční dopravy ve městě Přerově

Předchůdce dnešních komunikací tvořily prašné a neupravené stezky, které byly zřízeny za účelem obchodu a které byly postupně rozšiřovány a rozvíjeny. Mezníkem ve

vývoji silniční dopravy obecně bylo 18. století, ve kterém začala stavba umělých státních silnic tzv. chauséen a později silnic císařských. Od konce 19. století byly státní silnice tvořeny především dlažebními kostkami, později se pak zavedly povrchy nové a to hlavně betonové a asfaltové. Ve 20. století se začaly postupně stavět silnice okresní a koncem 30. let začala výstavba dálnic.

I když představuje město Přerov významnou křižovatku cest, panuje v něm poměrně velmi špatná dopravní situace. Tyto problémy obtěžují město prakticky již od první poloviny 20. století až do současnosti a doposud nebylo realizované žádné přívětivé řešení.

V polovině 19. století tvořily město Přerov následující komunikace. Z východní strany vedla do města z Bystřice pod Hostýnem silnice obchodní, z jižní strany to byly obchodní silnice dvě – uherská, která vedla do Přerova z Uherského Hradiště přes Horní Moštěnici a silnice, která vedla do Přerova z Holešova přes Újezdec. Tyto tři komunikace se následně v Přerově spojily na návsi u Šíravy a poté společně vedly přes Žerotínovo náměstí, prostor dnešní Wilsonovi ulice, přes ještě v té době dřevěný Tyršův most, po kterém se napojily na Velkou Dlážku. Od Velké Dlážky se pak tato komunikace rozdvojila na severovýchodní obchodní cestu, která dále vedla do Lipníka a severozápadní obchodní silnici, která vedla Předmostím směrem na Olomouc. Významnou spojnici centra města Přerova s nádražím představovala obchodní silnice, která do Přerova ústila z jihozápadního směru z Vyškova, a která vedla přes Kroměříž a Kojetín (Hloušek, Lapáček 2004).



Obr. 17 Hlavní silniční tah znázorněný na plánu města z roku 1885

Zdroj: Zemský archiv v Opavě – Státní okresní archiv Přerov (ZAvO – SOkA), Sběrka map a plánů SOkA Přerov, inv. č. 1027, vlastní zpracování v programu ArcGIS

Na obr. 17 lze hezky vidět rozložení komunikací ve městě ke konci 19. století a to včetně hlavního silničního tahu. Silniční dopravou a jednotlivými dopravními komunikacemi se posléze zabývala celá řada historických podkladů, které byly jmenované v kap. 5.4.1.

Ve 20. letech 20. století se v rámci územního plánu pozornost vztahovala na důležitý dopravní tah vedoucí z ulice Palackého na Velkou Dlážku a na potřebu výstavby nového mostu, aby došlo ve městě k ulehčení silniční dopravy. Územní plán se mimo jiné snažil o plynulé silniční napojení k přerovskému nádraží vzhledem k hojně využívané železniční dopravě. Výstavba nových komunikací pak probíhala souběžně podél obou nábřeží.

V polovině 20. století tvořily síť dopravních komunikací především průtahy městem a také obchvaty silnic státních a to I. třídy, kterými byly silnice č. 18, 47, 55 a státní silnice II. třídy, které tvořily silnice č. 434 a 436. Zásadní výstavbou pak v té době byly dvě komunikace, které spojovaly ulici Komenského a Jeremenkovou a komunikace mezi ulicemi Dvořáková a Bří Hovůrkových. Tato výstavba pak byla dokončena v roce 1973 a v souvislosti s ní byl také vybudován podchod na Trávniku.

Od 60. let 20. století byly zřejmé problémy a nedostatky, kterými město Přerov v rámci silniční dopravy trpí. Zejména bylo nedostačující spojení mezi městem a okolními obcemi, což vedlo ke snaze o vytvoření vnějších průtahů. Po schválení Směrného územního plánu města Přerova v roce 1975 byla síť komunikací ve městě Přerov tvořena silnicí D47, vedoucí z Vyškova přes Přerov do Ostravy, silnicí H55, která vedla po silnici I/55 a to z Olomouce přes Přerov do Břeclavi a silnicí Z10, vedoucí po komunikaci I/18, která vedla z Prostějova přes Přerov do Valašského Meziříčí. Tyto trasy pak měly ve městě společnou asi dva kilometry dlouhou trasu přes ulici Palackého a Velkou Dlážku.

V 70. letech 20. století se také začíná uvažovat o budoucím napojení severní části města Přerova na dálnici D47, která spojovala Ostravu s Brnem (dnes je součástí dálnice D1). Napojení na tuto dálnici pak bylo uvažováno ve dvou místních částech Přerova a to v Předmostí na severu a v Henčlově na západě od města. Vyřešit dopravní situaci ve městě by pak měl západní průtah městem.

Po roce 1989 nebyl problém s dopravou stále ve městě vyřešen. Komunikace, které probíhaly městem, jsou uvedeny v tab. 7. Na tyto komunikace I. a II. třídy ještě v Přerově navazovaly silnice III. třídy, kterých bylo 18 s celkovou délkou 163 km. Neexistující obchvat a napojení na dálnici se již projely ve vysoce frekventovaných

dopravních úsecích, kterými byly podjezd v Předmostí a u firmy Kazeto, most Legií, Komenského ulice spolu s Velkými Novosady, křižovatky silnic I/18 a I/47 atd. Následný rok tak byla vytvořena dopravní studie, která se opět zabývala napojením města na dálnici D47 (Hloušek, Lapáček 2004).

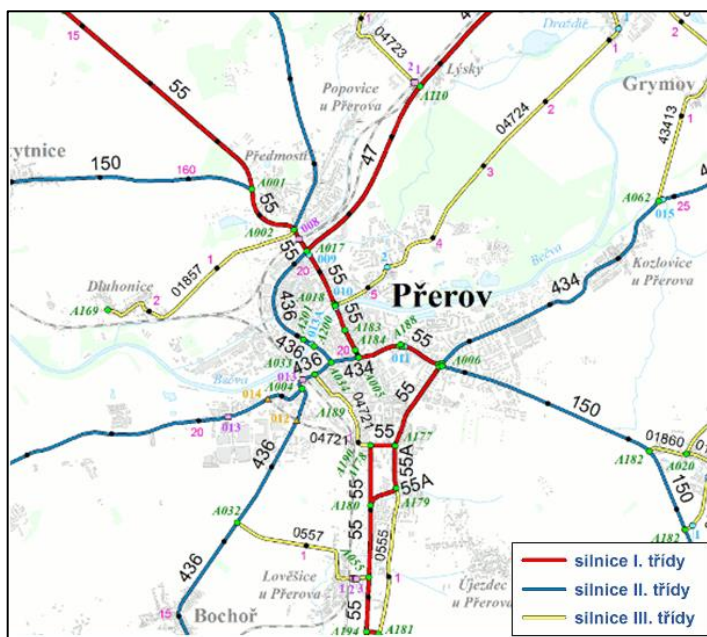
Tab. 7 Komunikace ve městě Přerov po r. 1989

I. třída	I/18	Prostějov - Bystrice pod Hostýnem
	I/47	Kojetín - Lipník nad Bečvou
	I/55	Olomouc - Uhereské Hradiště
II. třída	II/434	Tovačov - Kozlovice
	II/436	Předmostí - Penčice

Zdroj: Hloušek, Lapáček 2004, vlastní zpracování

Současnost silniční dopravy ve městě Přerově

Současný stav komunikací procházejících městem Přerov znázorňuje obr. 18 a tab. 8. Dnešní dopravní situace v Přerově je téměř neúnosná, o čemž nám vypovídá vysoký podíl projíždějící tranzitní dopravy a vysoký podíl projíždějících vozidel, který se pohybuje okolo 15 až 20 tisíc vozidel za den. Z těchto důvodů je potřeba co nejrychlejší vyřešení tohoto dopravního problému. Za nejdůležitější je považována v Přerově dostavba dálnice D1 vedoucí z Říkovic do Lipníka nad Bečvou a také dobudování rychlostní silnice R55 vedoucí z Olomouce přes Přerov. Tím by došlo ke snížení dopravní intenzity ve městě. Území města Přerova je také tvořeno silnicemi III. třídy. Ty jsou v současné době ve špatném stavu, a proto se v budoucnu počítá s jejich opravami (Statutární město Přerov, 2015e).



Obr. 18 Současné komunikace ve městě Přerov

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic 2012a, vlastní úprava

Tab. 8 Komunikace I. a II. třídy procházející městem Přerov

I. třída	I/47	Vyškov - Kroměříž - Přerov - Hranice na Moravě - Ostrava
	I/55	Olomouc - Uherské Hradiště - Břeclav - st. hranice
II. třída	II/150	Votice - Havlíčkův Brod - Sebranice - Prostějov - Valašské Meziříčí
	II/367	Prostějov - Kroměříž - Tumačov
	II/434	Bedihošť - Přerov - Lipník nad Bečvou
	II/435	Olomouc - Tovačov - Kocourovce - Ústí nad Orlicí - Lanškroun – Zábřeh
	II/436	Doloplazy – Tršice – Přerov – Chropyně - Kojetín
	II/490	Říkovice - Holešov - Zlín - Nivnice

Zdroj: Statutární město Přerov 2015e, vlastní zpracování

6.1.4 Historie letecké dopravy na území města Přerova

Začátek letecké dopravy se na území města Přerova datuje počátkem 20. století, kdy se v červnu 1911 koná první let nad Přerovem. Toho se ujmul Ing. Jan Kašpar a to na trati u jezdeckých kasáren nacházejících se v areálu Přerova, obce Bochoř a obce Henčlov, kdy doba letu byla něco okolo 20 minut. V následujícím období se však v Přerově letectví vůbec neuskutečňovalo a po vzniku Československého státu byla letecká základna založena v Olomouci.

Následně se však zvažovaly různé oblasti, kde by přerovské letiště mohlo být vystavěno. V lednu 1927 vzniká „místní skupina Masarykovy letecké ligy“ a ta 23. září v témže roce pořádá první letecký den za účasti několika typů letounů. V roce 1933 je v rámci Masarykovy letecké ligy v Přerově založen plachtový odbor, který zde pořádal první lety větroně. Jejich činnost je však ukončena s příchodem německé okupace. V druhé polovině 30. let 20. století probíhají práce spojené s vybudováním samotného letiště, kdy v roce 1936 město přišlo s návrhem vybudování vojenského letiště, které bude situováno vlevo od silnice v Henčlově. Byly tak navrženy plochy pro vybudování letiště a pro vybudování vojenských kasáren. V květnu 1937 byl již zpracován projekt přerovského letiště a následně v září byla na toto letiště přesunuta letecká letka z Olomouce. V roce 1938 pak proběhla samotná výstavba letiště a to ze 70%, kdy je například vybudován první hangár a v listopadu 1938 byla podepsána mezi vojenskou správou a Přerovem nájemní smlouva. V roce 1939 je oficiálně toto letiště prohlášeno za letiště vojenské, které bylo schopno provozu (Letiště Přerov 2014a, Lapáček 2002).

V následném období 2. sv. v. došlo vojenskou správou Československa ke zrušení nájmu plochy vojenských cvičišť. Během následného období začala na tomto letišti působit německé vojska a letiště pak zejména fungovalo jako cvičiště. V roce 1945 začala postupně německá vojska přerovské letiště opouštět, přičemž došlo k poškození určitých jeho částí. V květnu 1945 se následně na území letiště objevily

jednotky sovětské armády. Po válce pak dochází k další výstavbě přerovského letiště a 1. září 1946 je na něm zahájen pravidelný letecký provoz. Rozmach proudových tryskáčů v roce 1947 rozhodl o následném vybudování letecké dráhy. Délka této dráhy činila 2000 m, později však byla prodloužena na současných 2500 m. Situována pak měla být blíže k obci Bochoř a její následné dokončení bylo až v roce 1951 (Letiště Přerov 2014a, Mokruš 2011).

V roce 1958 je pak toto vojenské letiště zařazeno i jako letiště civilní patřící do Československých aerolinií. Konec této civilní dopravy pak nastal v roce 1974. Do roku 1981 bylo také letiště křižovatkou poštovní letecké dopravy na trase mezi Prahou, Přerovem, Brnem a Sliačí. Během let 1992 – 2002 na tomto letišti působila soukromá společnost Olimex s.r.o. a to se svým letounem L-200 Morava a znovu tak zde byla obnovena civilní doprava. V roce 1994 byla v Přerově založena 33. vrtulníková základna. Od prosince 1994 byla na letišti Přerov – Bochoř například zavedena vrtulníková pátrací a záchranná služba. Při povodni v roce 1997 se pak tyto vrtulníky účastnily nejrůznějších záchranných a pomocných prací. V prosinci 1999 je toto letiště prohlášeno Úřadem civilního letectví za neveřejné mezinárodní letiště. V následném desetiletí je na tomto letišti ukončen provoz vrtulníkové základny, která je přesunuta do nové základny v Náměšti nad Oslavou (Letiště Přerov 2014a).



Obr. 19 Pohled na přerovské letiště v r. 1950 a v současnosti

Zdroj: Letiště Přerov 2014a, mapy.cz 2015a, vlastní úprava

Současnost letecké dopravy na území města Přerova

V roce 2013 přejímá část areálu přerovského letiště společnost LOM PRAHA s.p., která zde dostala povolení z původně vojenského letiště Přerov – Bochoř provozovat letiště veřejné vnitrostátní a neveřejné civilní mezinárodní. V roce 2014 probíhala v areálu letiště demolice určitých nepoužívaných a zastaralých objektů.

Přerovské letiště je nyní situováno asi 4 km od města Přerov jihozápadním směrem. Samotné letiště je pak součástí přerovského Terminálu kombinované přepravy a Veřejného logistického centra stejně jako železniční stanice v Přerově (Letiště Přerov 2014a,b). V roce 2015 se začíná jednat o areálu letiště, jako o možné budoucí průmyslové zóně což je více nastíněno v kapitole 6.2.5.

6.1.5 Historie autobusové MHD na území města Přerova

Počátek městské autobusové dopravy se v Přerově datuje do roku 1954. Tehdy ji v Přerově tvořily tři linky. První autobusová linka A vedla na trase Kozlovice – Dluhonice, autobusová linka B pak vedla na trase z Vinar do Bochoře a poslední linka C zajišťovala dopravu na trase Lověšice – Zora. V následném období probíhal poměrně rychlý rozvoj těchto autobusových linek. V roce 1960 pak začala v Přerově městskou hromadnou dopravu provozovat společnost ČSAD. Výstavba autobusového nádraží započala o sedm let později v roce 1967 a to jižním směrem od přerovské železniční stanice. Samotná stavba byla dokončena v roce 1969. Tuto původní podobu si nádraží zachovalo až do dubna 2009, kdy byla posléze vzhledem k jeho nevyhovujícímu stavu zahájena jeho rekonstrukce, která skončila v prosinci téhož roku. Původní a nový stav autobusového nádraží v Přerově je zobrazen na obr. 20 (Statutární město Přerov 2015ch, Hloušek, Lapáček 2004, Mokruš 2011).



Obr. 20 Pohled na původní a současný stav autobusového nádraží v Přerově
Zdroj: Statutární město Přerov, 2015ch, vlastní úprava

Současnost městské hromadné dopravy v Přerově

Od roku 2011 do současnosti zajišťuje městskou autobusovou dopravu ve městě Dopravní a logistická společnost s.r.o. Samotná doprava ve městě je zajištěna prostřednictvím 20 autobusů, z nichž 13 autobusů jsou autobusy nízkopodlažní a ekologické a zbylé autobusy fungují na diesellový pohon. Městskou hromadnou dopravu zároveň doplňují i příměstské autobusové linky, kterých je devět a slouží především

k doplňujícímu dopravnímu spojení s přerovskými místními částmi. Samotné území města Přerova s Předmostím tvoří celkem 43 autobusových zastávek (Statutární město Přerov, 2015f).

Linky městské hromadné dopravy města Přerova	
linka 925101 / č. 101	<i>Přerov, Předmostí - Palackého/nám.T.G.Masaryka - aut.st. - Prior - nemocnice - Kozlovice</i>
linka 925102 / č. 102	<i>Přerov, Vinary - Předmostí - Kaufland - Palackého/nám.T.G.Masaryka - aut.st. - Přer.stroj.hl.brána</i>
linka 925103 / č. 103	<i>Přerov, Lověšice - Újezdec - Jižní Čtvrť - Prior - aut.st. - Přer.stroj.Henčlovska brána - Henčlov</i>
linka 925104 / č. 104	<i>Přerov, ČSAD-STŠ - tř.gen.Janouška - nám.T.G.Masaryka/Palackého - Svěpomoc III - Kopaniny</i>
linka 925105 / č. 105	<i>Přerov, Dluhonice - PřCHZ / aut.st. - Palackého - hřbitov - nem.,Meopta - nám.T.G.Masaryka - aut.st. / PřCHZ - Dluhonice</i>
linka 925106 / č. 106	<i>Přerov, aut.st. - nám.T.G.Masaryka/ul.Palackého - Kopaniny</i>
linka 925111 / č. 111	<i>Přerov, Dluhonice - Předmostí - Kopaniny - Palackého/nám.T.G.Masaryka - aut.st. - Prior - nemocnice - Kozlovice</i>
linka 925112 / č. 112	<i>Přerov, Vinary - Předmostí - Palackého/nám.T.G. Masaryka - aut.st. - Prior - nemocnice - hřbitov - Újezdec - Lověšice</i>

Obr. 21 Autobusové linky MHD Přerov

Zdroj: MHD Přerov, 2015, vlastní zpracování

6.1.6 Historie cyklistické dopravy na území města Přerova

Území města Přerova je tvořeno převážně rovinami, které na severu území přechází v mírné pahorkatiny. To dává území možnost pro rozvinutou cyklistickou dopravu, která je důležitá z hlediska zvyšující se atraktivity území.

Výstavba cyklistických stezek ve městě Přerově započala v 90. letech 20. století. První tyto stezky pak vedly na chodnicích, na kterých byla vodorovně označena jejich trasa. Později však začalo také budování samostatně vedoucích cyklostezek. Ve městě byly pak tyto cyklostezky tvořeny zámkovou dlažbou, popř. byly barevně odlišeny od zbytku chodníku. V území mimo samotné město jsou pak tyto stezky převážně asfaltobetonové. Původní podoba cyklostezek v Přerově přetrvává do současnosti. Velký důraz se při výstavbě cyklostezek městem také kladl na plynulý průjezd města ze severu na jih a z východu na západ, přičemž by cyklisté neměli projíždět nebezpečnými a dopravně frekventovanými úseky. Od roku 1993 se pak ve městě Přerově a v jeho místních částech podařilo vystavět přes 26 km cyklistických stezek popřípadě jízdních pruhů, které navazují na místní komunikaci a tvoří tak ve městě vzájemně propojenou dopravní síť. Město pak tyto cyklostezky stály okolo 50 milionu Kč. Výstavba

jednotlivých cyklostezek společně s jejich rokem výstavby a jejich délkou je znázorněna v následující tab. 9. V roce 2002 byl pro město vytvořen plán „Návrh sítě cyklistických tras a cyklostezek v Přerově“, prostřednictvím kterého dochází k plánování a výstavbě nových cyklostezek (Statutární město Přerov 2015f, i, j).

Tab. 9 Cyklostezky na území města Přerova

název cyklostezky	rok	délka v km
Cyklostezka ul. Kojetínská	1993	1,3
Cyklostezka Tovačovská	1993	0,727
Cyklostezka Želátovská - Komenského	1994	1,76
Cyklostezka Velká Dlážka	1994	1,667
Cyklostezka Bezručova - U Bečvy - Dvořákova	1994	1,495
Cyklostezka U Rybníka	1994	0,283
Cyklostezka v parku Michalov	1994	0,658
Cyklostezka při Hovůrkách	1994	1,05
Cyklostezka Kosmákova	1996	0,074
Cyklostezka Pod Valy	1997	0,11
Cyklostezka Seifertova	2000	0,066
Cyklostezka Komenského - Kojetínská	2001/2002	0,7
Cyklostezka Kojetínská - Tovačovská	2002/2003	0,5
Cyklostezka Tovačovská - nabř. E. Beneše	2003/2004	0,6
Cyklostezka Přerov - Kozlovice	2004	1,96
Cyklostezka u křižovatky Hranická	2005	0,92
Cyklostezka okolo parku Michalov	2006	0,8
Cyklostezka Hranická - dolní část	2006	0,216
Cyklostezka Hranická - střední část	2007	0,315
Cyklostezka Henčlov	2007	2,7
Cyklostezka Přerov - Újezdec	2008	0,66
Cyklostezka při propojovací komunikaci Dvořákova - Želetovská	2008	0,3
Cyklostezka Hranická - horní část (proti škole)	2009	0,288
Cyklostezka Žebračka	2010	0,613
Cyklostezky Hranická - Pod Skalkou	2010	0,23
Cyklostezka Hranická (úsek Pod Skalkou – ul. Prostějovská)	2011	0,165
Cyklostezka přes Tyršův most	2012	0,164
Cyklostezka Osmek	2012	0,226
Cyklostezka Želátovská s napojením na cyklostezku Přerov – Želatovice	2013	1,1

Zdroj: Statutární město Přerov 2015f, k, vlastní zpracování

Současnost cyklistické dopravy na území města Přerova

V současnosti si město uvědomuje důležitost a vzrůstající oblibu této dopravy. Z těchto důvodů se soustředí na jejich novou výstavbu, modernizaci, rozvoj, vyšší propojenost s dopravní sítí apod. Cyklistická doprava je také řešena v Územním plánu města a samotnou vizí města je pak výstavba kompletní sítě cyklistických stezek ve městě a jeho místních částech, které budou navazovat na cyklistické trasy nadregionálního a národního významu, jejichž výstavba je součástí programu „Eurovelo“ (Statutární město Přerov 2015j).

6.1.7 Historie vodní dopravy na území města Přerova

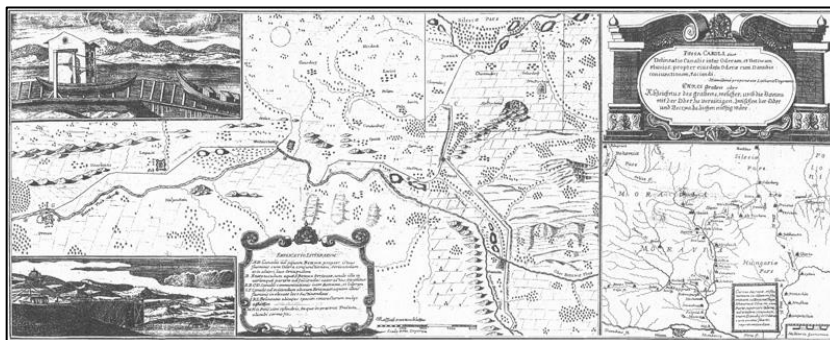
Řeka Bečva nabízí městu Přerovu poměrně velký potenciál v oblasti vodní dopravy. I přes to, není v současnosti tento druh dopravy ve městě provozován. Město Přerov je však součástí připravovaného mezinárodního projektu, který se snaží o vytvoření vzájemně propojené sítě vodních cest Evropy. Tímto projektem je projekt plánovaného vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, který tedy usiluje o vzájemné propojení jmenovaných řek a právě řeky Morava a Bečva v něm mají hrát důležitou roli.

Mimo propojení evropských vodních cest pak projekt Dunaj – Odra – Labe s sebou přinese spoustu jiných doprovodných výhod a příležitostí. Projekt přispěje k celkovému zlepšení vodního hospodářství, bude poskytovat účinnou ochranu území před povodněmi, povede také k vyššímu využívání obnovitelných zdrojů energie a k vyšší ochraně životního prostředí, v rámci které zvýší podíl ekologické dopravy. V daném území také dojde ke zvýšení turistického ruchu a povede k vyšší celkové stabilitě daného území (d-o-l 2015c).

Historie tohoto projektu s vazbou na území města Přerova

Město Přerov a jím protékající řeka Bečva představují vhodnou polohu pro již zmíněné propojení Černého, Baltského a Severního moře prostřednictvím vodních kanálů. Jedná se o dlouho plánovaný projekt, jehož počáteční snahy o propojení Dunaje s Labem sahají do 14. století. Tyto počáteční plány však vedly nepříznivým terénem, až později se pro tento plán ukázala vhodná nízká Moravská brána (d-o-l 2015a, Lapáček 2002).

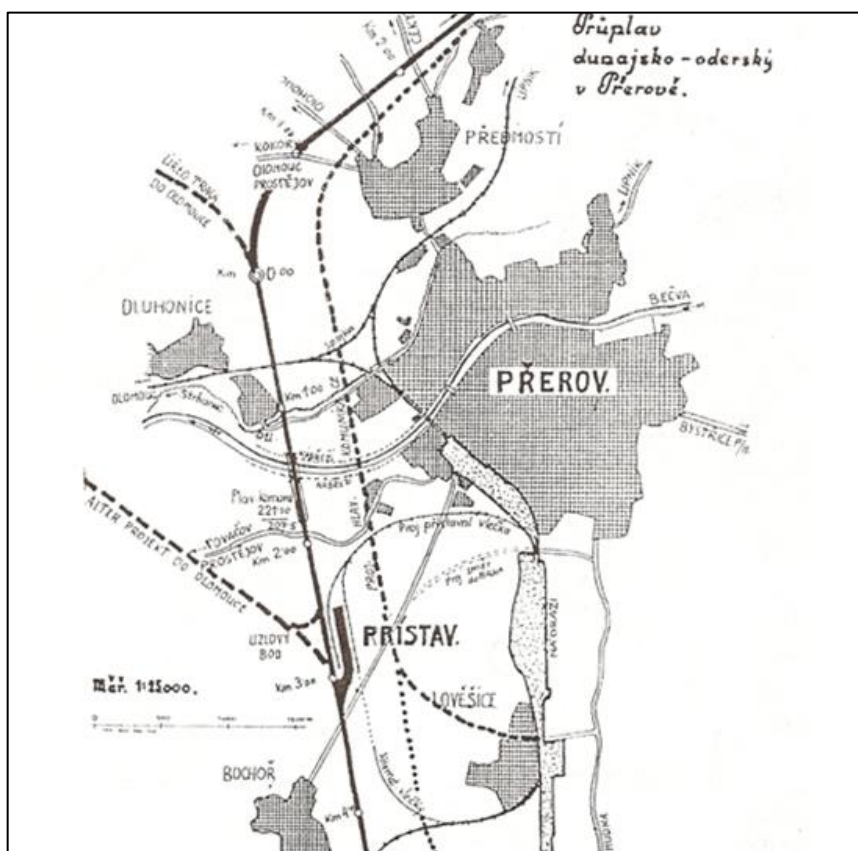
Na řece Bečvě docházelo k přepravě dřeva z Beskyd již od 15. století. Od 17. století se pak vytvářela celá řada projektů, které usilovaly o vzájemné propojení ať už Moravy s Odrou, Labe s Dunajem, Dunaj s Odrou atd. Ani jeden z těchto projektů však nebyl úspěšný a především díky vysokým finančním nákladům ztroskotaly.



Obr. 22 Trasa průplavu od Přerova až k Odře od Lothara Vogemonta z r. 1712
Zdroj: d-o-l 2015a

K určité změně došlo v roce 1861, kdy byla provedena úprava řeky Moravy, a došlo k vydání říšského vodního zákona v roce 1869, na který v roce 1870 navázal moravský vodní zákon. Na základě těchto zákonů byl následně vytvořen projekt dunajsko – oderského průplavu, který zahrnoval dopravu přes řeky Moravu, Bečvu a Odru. V roce 1873 pak byla výstavba tohoto průplavu schválena, ale nakonec realizována nebyla. V roce 1901 vzniká vodocestný zákon, který se zaměřil na vybudování dvou průplavů a to Dunaj – Odra, Dunaj – Vltava. Ve Vídni tak bylo zřízeno Ředitelství pro stavbu vodních cest, které mělo své pobočky v Praze, Krakově a od r. 1907 i Přerově, kde byla tato činnost ukončena v r. 1913. V roce 1903 byla také navržena dobře zpracovaná trasa průplavu vedoucí z Vídně do Přerova a na jejím základě se pak měly odvozovat následné projekty. V letech 1907 – 1912 také probíhala výstavba přehrady Bystřička, která měla průplav zásobit vodou.

Po 2. sv. v. byla řada institucí zabývající se projektováním a výstavbou dopravních cest reorganizována a až v letech 1963 – 1965 vznikly studie, které posloužily jako základ pro vypracování soustavy Dunaj – Odra – Labe a v kterých hrál Přerov jako přístav důležitou roli (d-o-l 2015a, Lapáček 2002).



Obr. 23 Plán dunajsko - oderského průplavu v Přerově z r. 1940

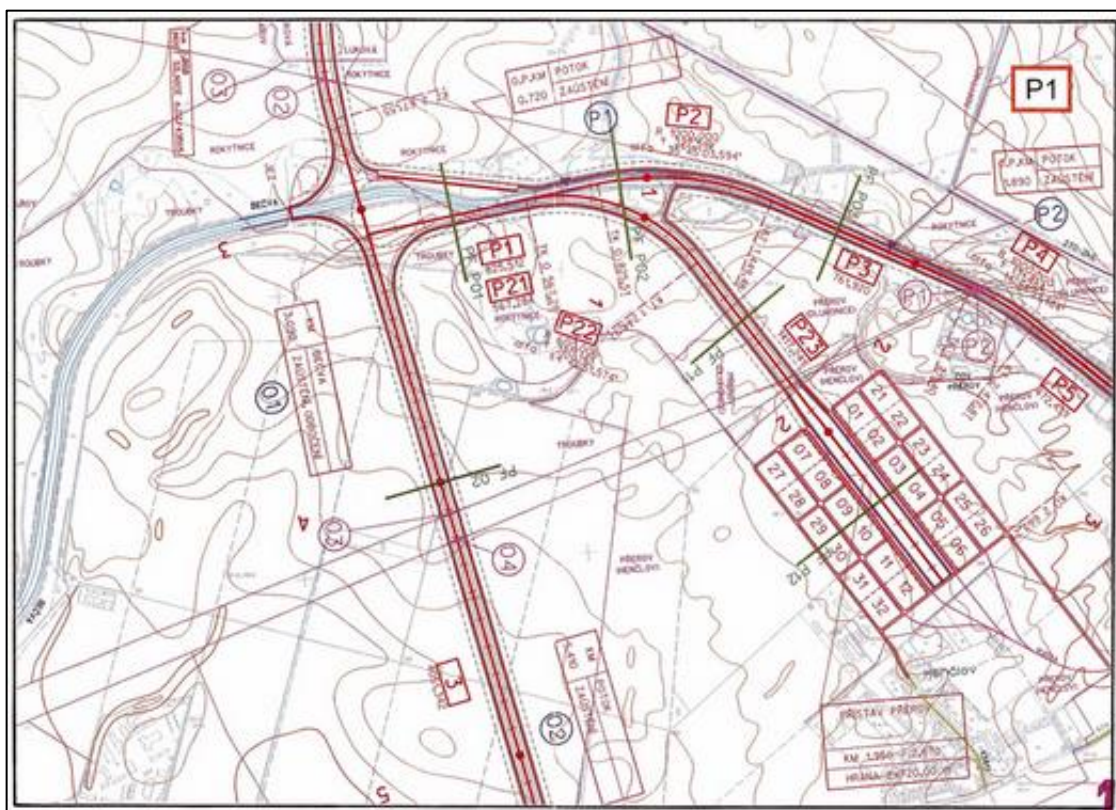
Zdroj: Mokruš 2011

V letech 1901 – 1989 bylo v rámci tohoto projektu celkem vystavěno 39 vodohospodářských staveb na Labi, Odře a Moravě. Od r. 1989 byl tento projekt pozastaven (d-o-l 2015b).

Přístav Přerov

V rámci projektu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe se počítá s výstavbou mnoha vodních děl jako přístavů, průplavů, terminálů, logistických center, apod. Koridor pak bude sloužit k přepravě zboží a provoz koridoru v budoucnosti je odhadován na 6 – 8 mil. tun přepraveného zboží ročně. U průmyslových center, jako např. u města Přerova, je pak důležitá přítomnost přístavů, které by fungovaly jako překládka pro nakládání a vykládání zboží. V Přerově by pak využily těchto služeb zejména přerovská chemička a strojírna, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti řeky Bečvy.

V Přerově, jako důležité dopravní křižovatce, je proto v budoucnu důležité napojení místní sítě komunikací, včetně plánované dálnice na tento vodní koridor. Přerov by se tak mohl v budoucnu stát evropsky významnou dopravní křižovatkou se zastoupením silniční, železniční, letecké a vodní dopravy (d-o-l 2015d).

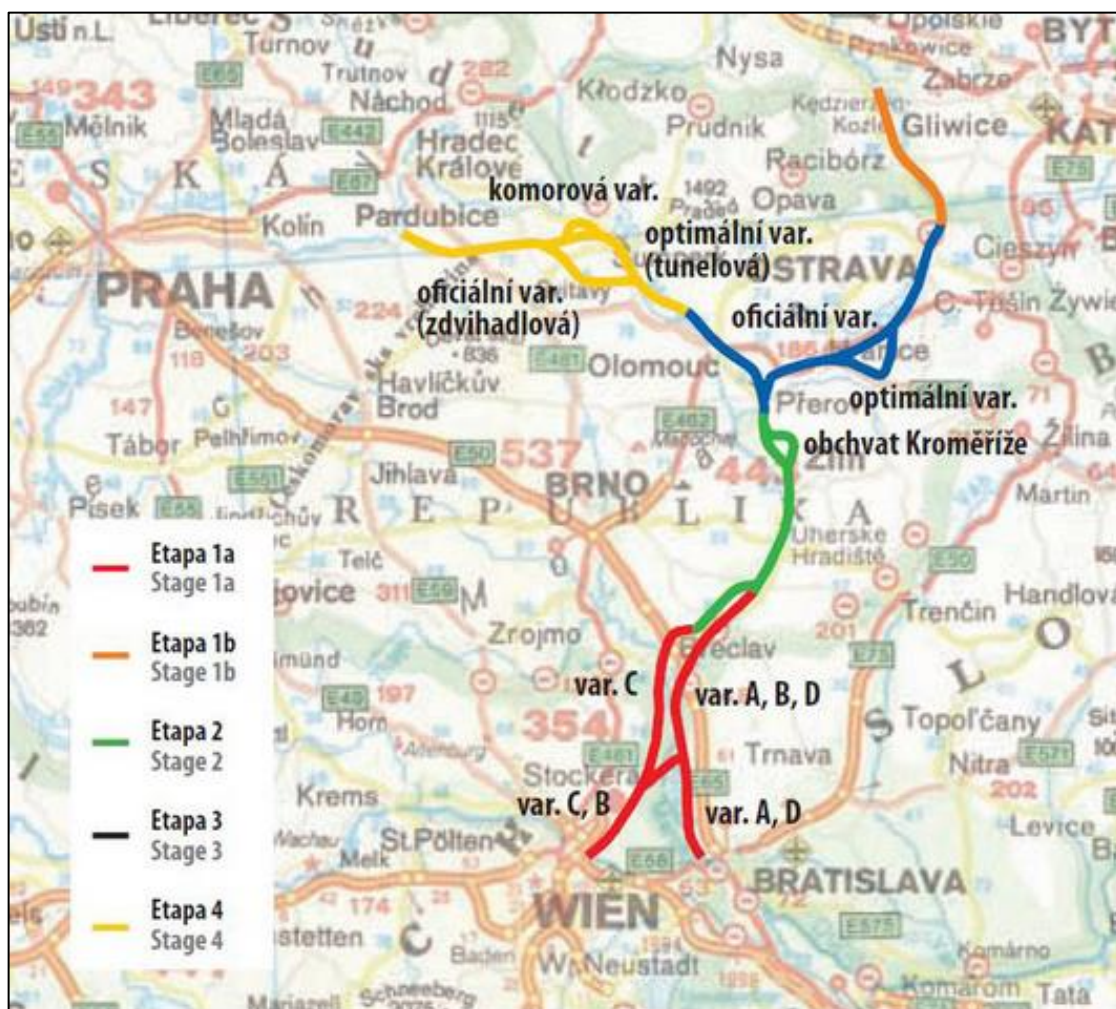


Obr. 24 Plánovaná výstavba přístavu Přerov

Zdroj: d-o-l 2015d

Současnost vodní dopravy na území města Přerova

V současnosti se tedy na území města Přerova vodní doprava neprovozuje. Územní plán města však s možnou budoucí stavbou tohoto projektu počítá a proto disponuje s určitými územními rezervami pro případnou výstavbu plavebního kanálu. Přerovský plavební kanál by tak byl součástí tzv. oderské větve vodní cesty Dunaj – Odra – Labe. Územní plán také počítá s případným napojením tohoto přístavu s logistickou a průmyslovou zónou ve městě. Na obr. 25 je znázorněna plánovaná výstavba vodní cesty Dunaj – Odra – Labe, která je rozdělená na 4 etapy. Lze na něm také vidět, že se Přerov řadí do etapy 3 výstavby, která by se zaměřila na vodní cesty z Přerova do Ostravy s odbočkou této cesty do Olomouce (d-o-l 2015b, Statutární město Přerov 2015f).



Obr. 25 Trasy vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

Zdroj: d-o-l 2015b

Na obr. 26 je pak znázorněna trasa vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe na území města Přerova. Lze vidět pozici plánovaného přístavu Přerov, který je situovaný

v místní přerovské části Henčlov. Přístav Přerov má pak předpoklad stát se největším vnitrozemským evropským přístavem na těchto řekách. Zároveň je na něm zobrazeno překladiště v Přerově pro průmyslové závody a jednotlivé průplavy jak k přístavu, tak k překladišti.



Obr. 26 Plánovaná výstavba vodního koridoru DOL na území města Přerova
Zdroj: d-o-l 2015e, vlastní úprava

6.1.8 Plánované projekty na území města Přerova – dálnice D1, průtah městem a „průpich“

Jak již bylo v práci několikrát zmíněno, tím nejzávažnějším problémem, se kterým se město potýká, je špatná dopravní situace. Nyní se tato podkapitola zaměří na tři nejdůležitější plánované stavby, které by tuto po dlouhou dobu trvající dopravní zátěž ve městě vyřešily.

Pro budoucí rozvoj města Přerova a růst jeho konkurenceschopnosti je velice důležité, aby město disponovalo kvalitní dopravní infrastrukturou a mohlo tak být jako v minulosti důležitou křižovatkou dopravních cest. Největším problémem tak pro město zůstává absence dálnice a velice špatná průjezdnost městem. Ta ve městě graduje zejména v ranních a odpoledních hodinách, kdy se lidé dopravují do práce a z ní a město je v tu chvíli zcela ucpané a neprůjezdné. Provoz se pak rozšiřuje i na méně

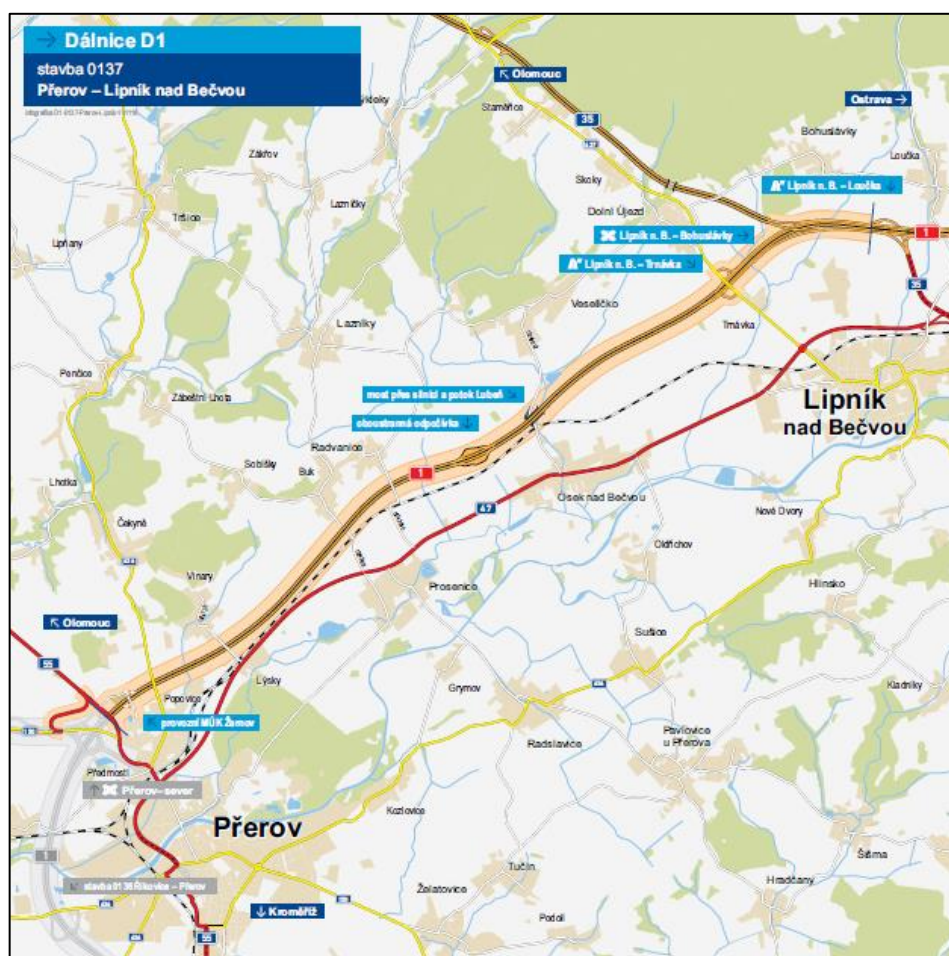
frekventované komunikace a město dopravně kolabuje. Tato neúnosná situace je výraznou komplikací jak pro místní tak pro tranzitní dopravu. Tento stav má dopad i na zhoršení kvality ovzduší ve městě. V roce 2015 byly zahájeny první kroky, které by měly výše zmíněné problémy pomoci vyřešit a to zejména zahájení výstavby předposledního úseku dálnice D1 na trase Přerov – Lipník nad Bečvou (viz níže). Samotná dostavba dálnice je také důležitá pro budoucí rozvoj průmyslových zón, které se na Přerovsku nacházejí, pro očekávaný příliv investorů a tím vytvoření nových pracovních míst, které zde pomohou snížit nezaměstnanost.

Dálnice D1

Výstavba dálnice D1, která má vést územím města Přerova, je plánována západním a severozápadním směrem od samotného města, což je také znázorněno na níže přiloženém obr. 31. Stavba tohoto úseku dálnice pak představuje trasu vedoucí z Vyškova do Hulína, Přerova a Lipníku nad Bečvou a dále směrem na Ostravu. Samotná stavba dálnice je pak rozdělena na dvě části a to na výstavbu úseku 0136, který představuje trasu z Říkovic do severní části Přerova – Předmostí a úsek 0137 vedoucí z Přerova do Lipníka nad Bečvou, který je nyní ve fázi realizace. Po dlouholetém odkládání a čekání na samotnou dostavbu těchto úseků dálnice D1 se stal rok 2015 zlomem, kdy došlo 14. července k oficiálnímu zahájení stavby úseku 0137. Stavba 0137 je předposlední částí dálnice D1, která zbývá dobudovat, aby byla dálnice D1 kompletní. Posledním úsekem je pak právě výše uvedená stavba 0136 mezi Přerovem a Říkovicemi. Po dostavbě těchto dvou úseků bude dálnice D1 zcela kompletní a tím tedy i spojení měst Prahy, Brna a Ostravy (Česká televize, 2015a).

Trasa **úseku 0137** (viz obr. 27) mezi Přerovem a Lipníkem činí 14,3 km a jeho celková cena, na které se podílí fond Státní a fondy EU, činí téměř 3 mld. Kč. Zhotovitelem stavby je pak společnost Skanska a.s. Doba ukončení této stavby by měla být do čtyř let, přičemž do provozu by měla být uvedena již za tři roky a to v červenci roku 2018. Jelikož se jedná o stavbu na tzv. zelené louce, neměla by více zatížit již tak těžkou dopravní situaci v regionu. Stavba se pak podle předpokladů dotkne hlavně komunikací nižších tříd, přes které budou projíždět např. pracovní stroje, ale frekventované úseky by měla zasahovat minimálně. Ohroženo by však mohlo být samotné město Přerov, ve kterém bude tento úsek dálnice končit a prozatím nebude navazovat na zbývajícím úsek 0136 směřující do Říkovic. Na území města Přerova se samotná stavba tohoto úseku dálnice dotkne katastrálních území přerovských místních

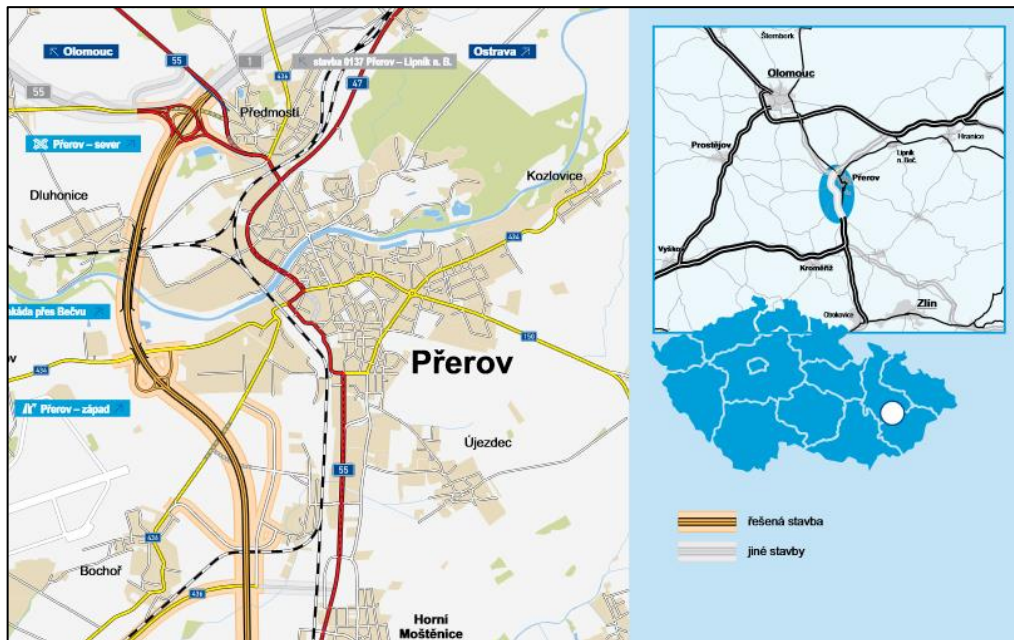
částí Předmostí, Popovice u Přerova, Vinary u Přerova a Lýsky. Samotný úsek pak bude tvořen celkem 24 mosty, 4 křižovatkami, 8 protihlukovými stěnami a 1 odpočívadlem. (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015b, Česká televize, 2015a).



Obr. 27 Trasa dálnice D1, úsek 0137

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015b

Pro město Přerov důležitější **úsek stavby 0136** (viz obr. 28), na trase mezi Říkovicemi a Přerovem dlouhý asi 8 km, uvádí Ředitelství silnic a dálnic ČR prozatím ve stavu přípravy. Města a obce na Přerovsku však neustále požadují urychlení této stavby, která má být klíčová pro vyřešení kolabující dopravy ve městě, pro celkový růst prosperity přerovského regionu a klíčová pro nově vznikající průmyslovou zónu v obci Bochoř (kap. 6.2.5). Město nyní pomáhá státu především s odkupem pozemků, na kterých by měla budoucí stavba probíhat. Prozatím je vykoupena zhruba polovina pozemků, které jsou ke stavbě této části dálnice potřeba. Vizí Ředitelství silnic a dálnic ČR je pak začátek této stavby v roce 2018, oficiálně však žádné datum zahájení výstavby určeno nebylo (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015c, Česká televize, 2015a).

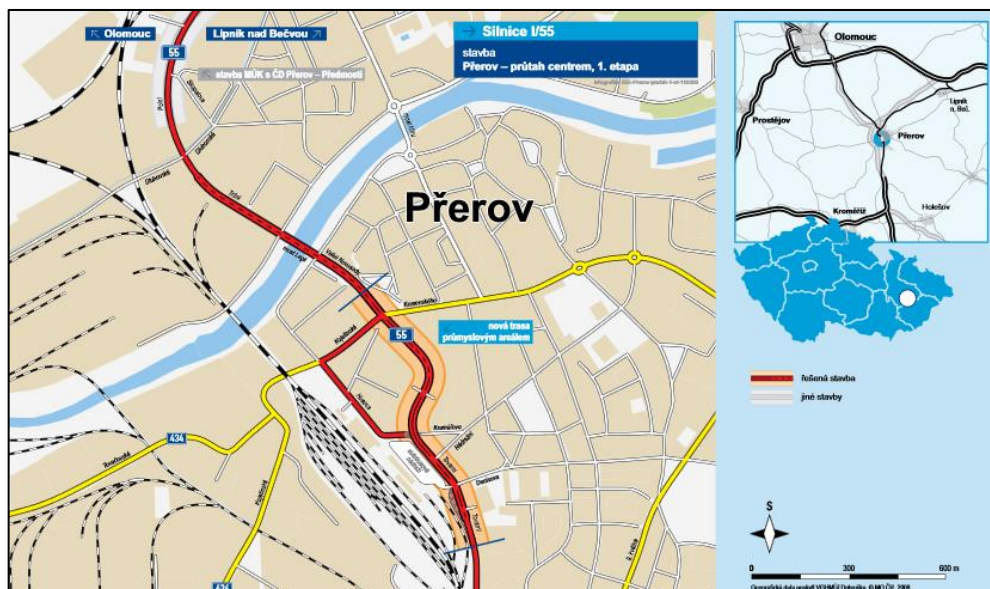


Obr. 28 Trasa dálnice D1, úsek 0136

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015c

Průtah centrem města Přerova

Pro zlepšení situace ve městě byla prozatím navržena realizace průtahu městem prostřednictvím silnice I/55. Cílem tohoto průtahu je převést přes město od severu k jihu městskou, regionální i tranzitní dopravu po komunikaci I/55. Jeho realizací se do výstavby dálnice D1 značně zmírní špatná dopravní situace ve městě. Jakmile bude dálnice D1 hotová, bude tento průtah městem i nadále fungovat a to především jako vedoucí komunikace dopravy ve městě.



Obr. 29 Trasa průtahu centrem města Přerova

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015d

Na obr. 29 je znázorněna plánovaná trasa průtahu centrem města Přerova. Průtah povede již po zmíněné silnici I/55 a jeho začátek je situován u silničního podjezdu v Předmostí. Poté se napojí na ulici Polní, kde již bude probíhat po čtyřproudové komunikaci, následně se napojí na ulici Tržní a přes most Legií bude pokračovat ulicí Velké Novosady, průmyslovým areálem bývalé Juty, podél autobusového nádraží, kde se u místního supermarketu Albert napojí na Tovární ulici. Tímto průtahem by mělo dojít ke zkrácení této dosavadní trasy městem z 3,7 km na 2,9 km a celkově by také mělo dojít k navýšení kapacity silnice I/55, ke snížení neúnosné dopravní situaci ve městě a zároveň by se to mělo projevit na zlepšeném životním prostředí města (Statutární město Přerov 2015n, Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015d).

Průpich centrem města Přerova

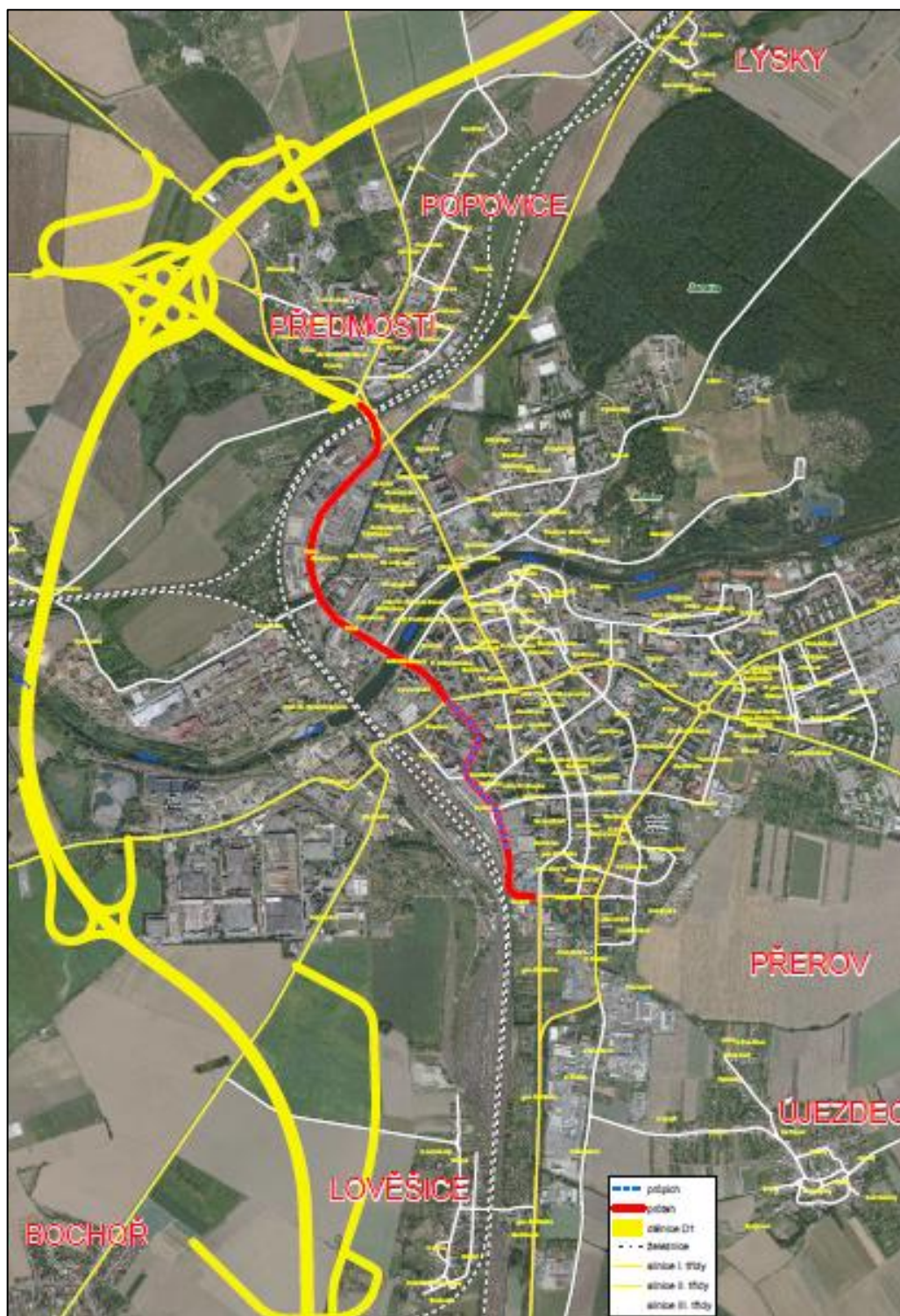
Část výše zmíněného průtahu centrem města Přerova je tzv. průpich. Jeho přesná trasa je pak znázorněna na následujícím obr. 30. Trasa průpichu začíná na dnešní poměrně hodně frekventované křižovatce ulic Velké Novosady, Komenského a Kojetínská. Poté průpich povede skrz průmyslový areál a posléze se před autobusovým nádražím napojí na ulici Tovární. Výstavba průpichu prochází územím, ve kterém se nachází jak zástavba průmyslového areálu, tak zástavba pro bydlení i místní komunikace. Proto se při jeho realizaci počítá s odstraněním několika objektů v Komenského a Kramářově ulici a také v průmyslovém areálu Juty a samozřejmě je také začlenění místních komunikací do tohoto průpichu, a jelikož se jedná o stavbu vedoucí městem tak se také počítá s výstavbou protihlukových stěn. Stavba průpichu se vyšplhá zhruba na 140 milionů Kč a provedena bude Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky, město se pak bude finančně podílet na této stavbě zhruba z 18% z celkové částky (Statutární město Přerov 2015n, Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015c).



Obr. 30 Trasa "průpichu" města Přerova

Zdroj: Statutární město Přerov 2015n, vlastní úprava

Na obr. 31 je pak znázorněno celkové rozložení dopravních staveb města Přerova a to dálnice D1, průtah městem a jeho část tzv. průpich. Při realizaci všech těchto staveb se pak počítá s vyřešením dlouho trvající špatné dopravní situace ve městě, se zlepšením dopravní infrastruktury města a celkově se zvýšením celkového standartu Statutárního města Přerov.



Obr. 31 Dálnice D1, průtah a průpich města Přerova

Zdroj: Statutární město Přerov 2015n

6.1.9 Terminál kombinované dopravy a Veřejné logistické centrum Přerov

Jihozápadně od města Přerova je vytvořen prostor o rozloze zhruba 110 ha, který se nachází jak na katastrálním území města, tak na části katastrálního území obce Bochoř. Konkrétně se tato oblast nachází mezi přerovským železničním koridorem a nákladovým nádražím, budoucí plánovanou trasou dálnice D1 a směrem na jih od bývalých Přerovských strojírén. Jedná se o oblast Terminálu kombinované dopravy a Veřejného logistického centra, do kterých bude směřovat budoucí rozvoj města.

Tato oblast představuje velice dobrou dopravní infrastrukturu a dobré napojení na síť železniční, silniční (počítá se s budoucí výstavbou dálnice D1) a zároveň na síť leteckou, která západně na toto území navazuje prostřednictvím místního letiště Přerov ve vzdálenosti cca 2 km, což umožňuje vznik tzv. terminálu trimodálního. Tato strategická poloha tohoto terminálu v rámci národního i evropského měřítka, s blízkým napojením na důležitá regionální centra jako Olomouc, Prostějov, Kroměříž a Zlín, představuje důležitou oblast, na kterou se bude snažit město v rámci svého rozvoje zaměřit. Tento terminál pak bude moc nabídnout plochy jak pro průmyslovou výrobu, tak pro služby, tak nejrůznější komerční prostory či prostory pro potřebné uskladnění (Statutární město Přerov, 2015m, o).



Obr. 32 Poloha Terminálu kombinované dopravy a Veřejného logistického centra

Zdroj: Statutární město Přerov 2015o, vlastní úprava

*TKD...terminál kombinované dopravy, VLC...veřejné logistické centrum, D1...budoucí trasa dálnice D1

Nyní se v tomto prostoru města Přerova nachází terminál kontejnerový, který vlastní firma Intrans, a.s., a která se soustředí na propojení Prahy s evropskými přístavy prostřednictvím vlakové dopravy a následně překládá kontejnery na dopravu silniční.

Cílem je tedy vytvořit terminál, který bude využívat všech druhů dopravy, což poloha i prostor města Přerova nabízí a proto se s těmito prostory i nadále počítá v rámci Územního plánu Přerov.

Důležitým záměrem je také existence Veřejného logistického centra, prostřednictvím kterého se Přerov zařadí mezi regionálně významná logistická centra stejně jako např. Brněnsko, Ostravsko, Pardubicko, Jihlavsko atd. Vzhledem k neustálému růstu využívání kombinované dopravy v dnešní době se pak Ministerstvo dopravy České republiky rozhodlo zaměřit a poskytnou finance na novou výstavbu a případnou modernizaci překladišť této dopravy. Město Přerov se ale musí nejprve zbavit problému chybějící dálnice a napojení železnic na Terminál kombinované dopravy (Statutární město Přerov 2015f).

6.2 Historie průmyslové výroby ve městě Přerov od 2. pol. 19. století

Jak již bylo v práci zmíněno, v období po třicetileté válce došlo ve městě k mohutnému rozvojovému úpadku. Z hlediska výroby se v tomto období udrželo pouze soukenictví, které i později v tomto městě zaniklo. Do 2. poloviny 19. století převažovala ve městě zemědělská a řemeslná činnost. Tato situace se mění v polovině 19. století s výstavbou již uvedené železnice na trase z Vídně do Krakova. Od 40. let 19. století se tak začala projevovat probíhající průmyslová revoluce i ve městě Přerově. Díky železnici dochází k mohutnému průmyslovému rozvoji, podnikání, technickému pokroku, rozmachu města i ke zvýšení životního standardu jeho obyvatel. Železnice tak představovala vhodnou lokalitu pro rozvoj podnikání a proto v její blízkosti došlo k výstavbě mnoha průmyslových zón. Zároveň tento růst podnikání vedl k tvorbě nových pracovních míst, což se projevilo na obrovském přílivu nových obyvatel ve městě hledající práci, viz tab. 10 (Drechsler 2006, Lapáček 2000). Město Přerov se tak tímto okamžikem stalo rozvíjejícím se průmyslovým městem, s bohatou historií průmyslové výroby, která následně ovlivnila jeho prostorový růst.

Tab. 10 Vývoj počtu obyvatel ve městě Přerov a s jeho místními částmi

název obce	1850	1869	1880	1890	1900	1910
Přerov - město	4 468	7 213	11 190	13 172	17 005	20 669
Přerov celkem	8 591	11 341	15 464	17 749	22 007	26 966

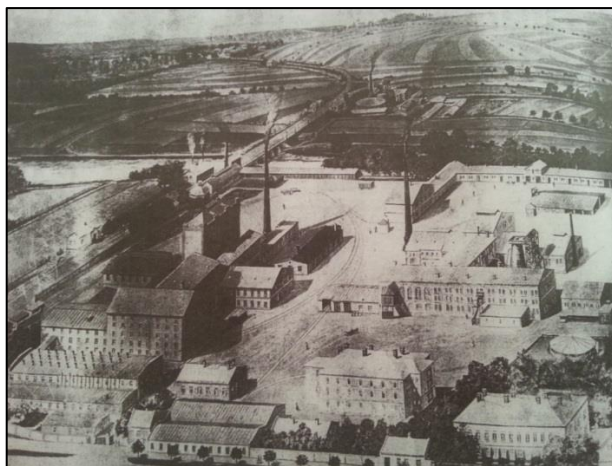
Zdroj: Drechsler 2006, Český statistický úřad 2015d, vlastní zpracování

6.2.1 Počátky hospodářského růstu v Přerově od 40. let 19. století do roku 1919

Před nástupem tohoto průmyslového rozmachu převažovalo ve městě zemědělství. Samozřejmostí tedy bylo, že prvními podniky, které ve městě vznikaly, byly podniky zaměřující se na zpracování zemědělských produktů nebo na případnou výrobu zemědělských strojů. První podniky soustředící se na zemědělství začaly vznikat již ve 40. letech 19. století, a jejich největší vrchol probíhal během 70. a 80. let tohoto století, kdy se v zemědělství začaly hojně tyto stroje využívat. Většími podniky ve městě, které se soustředily na výrobu strojů, byly například Krátký, Kočí, Heinik – Konšelík, Vítěz atd. Od 50. let 19. století pak začíná růst mnoha průmyslových podniků různých zaměření. (Drechsler 2006, Lapáček 2009). V prostoru kolem nádraží pak vznikala hlavní průmyslová zóna, která dala vznik mnoha továrnám.

Přerovské cukrovary

Mezi nejvýznamnější podniky se řadí stavba cukrovaru v Kojetínské ulici (dřívější Petrželka) roku 1859. Jeho zakladatelé byli bratři Alfred a August Skene. Tento cukrovar se stal první továrnou v Přerově a do konce 19. století byl také největší továrnou ve městě používající moderní zařízení. V roce 1867 se pak tento cukrovar rozšířil ještě o jeden. V roce 1918 se pak tento přerovský cukrovar stal akciovou společností, na níž měly podíl cukrovary ze sousedních obcí a ve 20. letech 20. století pak bylo z finančních důvodů rozhodnuto o prodeji těchto továrních prostor a v roce 1939 byla tato společnost zcela ukončena (Lapáček 2000, 2009).



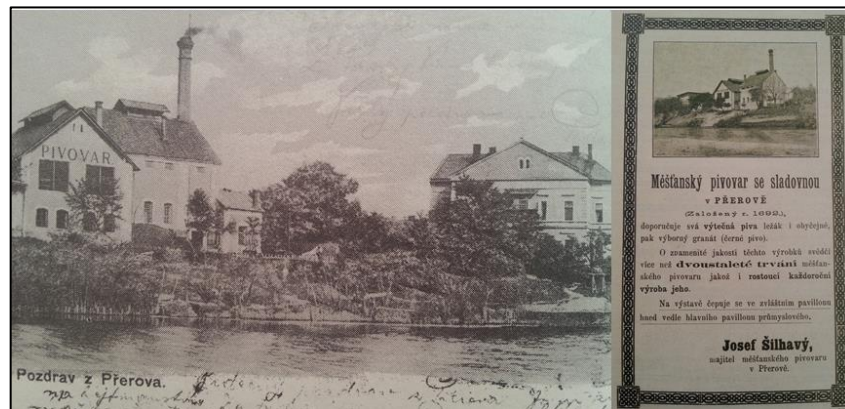
Obr. 33 Areál přerovského cukrovaru

Zdroj: Lapáček 2000

Přerovské pivovary

Mezi další dva významné podniky v Přerově se řadily dva pivovary – měšťanský Na Marku a pivovar akciový se sladovnou. Měšťanský pivovar později odkoupil Josef

Šilhavý a v roce 1892 vybudoval pivovar nový nacházející se na druhém pravém břehu řeky Bečvy na místě dnešní restaurace Strojář. Druhým pivovarem byl pivovar akciový se sladovnou, který se nacházel v ulici Komenského a jehož výstavba proběhla v letech 1872 a 1873. Pivovar Josefa Šilhavého dlouho vzdoroval konkurenci modernějšího akciového pivovaru, ale v roce 1939 byl tento pivovar zlikvidován (Bednařík 1996, Lapáček 2000).



Obr. 34 Městský pivovar Josefa Šilhavého

Zdroj: Bednařík 1996, Drechsler 2006, vlastní úprava

Strojírenství

Ve 2. pol. 19. století bylo právě strojírenství ve městě převažující a zastoupeno zde bylo četnými kovodělnými továrnami a slévárnami. Jejich velký počet panoval ve městě do 1. pol. 20. století, kdy se nejprve soustředily na výrobu zemědělských strojů a od nového století na stroje přepravní (Lapáček 2009).

Do 60. let 19. století pak byly založeny základy přerovského strojírenství. V roce 1852 byla Vincencem Heinikem a Josefem Mendemem založena mědikovecká dílna sídlící v dnešní Blahoslavově ulici. V 60. letech se pak už jen Heinikova firma rozrůstala do Škodovy ulice a soustředila se na výrobu kotlů a různých měděných a kovových výrobků a také vyráběla stroje do přerovského cukrovaru. Největší rozkvět firmy pak nastal v meziválečném období (Lapáček 2000).

Jednou z dalších úspěšných továren byla Strojnická továrna se slévárnou, kterou založil Jakub Krátký v roce 1866, a která sídlila v ulici Komenského naproti přerovského gymnázia. Tento podnik se v roce 1910 přejmenoval a úspěšně zaměstnával 100 dělníků a zaměřoval se na výrobu zemědělských strojů. Během 1. sv. v. podnik přešel na výrobu s válečným zaměřením a zaměstnával 200 dělníků. Na začátku 30. let 20. století je pak podnik v období největšího rozmachu s 360 zaměstnanci (Lapáček 2000).

Také továrna První přerovská strojnická továrna se slévárnou byla velmi úspěšná. Založena byla v roce 1876 v Tovární ulici Eduardem Kokorou. Později se na Moravě tato továrna stala největší továrnou zaměřující se na výrobu zemědělských strojů, která na přelomu 19. a 20. století zaměstnávala okolo 400 dělníků. V roce 1911 se tento podnik stal akciovou společností, jejíž zboží bylo vyváženo téměř do všech zemí Rakouska – Uherska. Stejně jako předchozí podnik se v době 1. sv. v. tato společnost soustředila na výrobky pro válečné účely. V meziválečném období se však dostala do finančních problémů a v roce 1939 tato společnost zanikla (Lapáček 2000, Bednařík 1996).

Dalším významným strojírenským podnikem ve městě byla firma Ernestine Kulka – kotlárna, strojnická továrna a slévárna, která byla založena v roce 1903 v Tovární ulici. Tato firma vyráběla parní kotle, rezervoáry, strojní tovární zařízení a výrazně přispěla k rozvoji průmyslu ve městě, i když poměrně brzo – v roce 1924 došlo k její likvidaci. Na území této firmy byly později postaveny budovy dnešního Gymnázia Jana Blahoslava a pedagogické školy (Drechsler 2006, Lapáček 2000).

Chemický průmysl

Prvním podnikem v oblasti chemického průmyslu ve městě byla surovárna a škrobárna, kterou založil Hugo Fiedler a která sídlila v ulici Za mlýnem. Tato surovárna a škrobárna vyráběla sirup, který dále sloužil pro výrobu léků, bonbónů či likérů (Lapáček 2009).

V tomto počátečním průmyslovém rozmachu ve městě byla také v roce 1871 založena Eduardem Kokorou mydlárna. Přenesl tak tento mydlářský závod z původních Dřevohostic do Tovární ulice města Přerova. Další založená mydlárna ve městě se zaměřovala na výrobu všech druhů mýdel a lojových svíček a založena byla v roce 1891 Františkem Lazarem. Sídlo této mydlárny bylo opět v Tovární ulici.

V témže roce 1891 pak byla A. Kratochvílem a C. Poštulkou založena továrna na kamennou lepenku a dehtové výrobky, jejíž výrobní činnost probíhala pro změnu Na Vsadsku s úřadem na Šířavě (Drechsler 2006).

V roce 1895 vznikla v návaznosti na zemědělskou činnost v blízkosti řeky Bečvy „První moravská rolnická továrna akciová na soustředěná hnojiva a lučebniny“ v Přerově, která tak položila základy chemického průmyslu v tomto městě. Zprvu se zaměřovala na výrobu kyseliny sírové a superfosfátu, což si udržela až do konce 2. sv. v. s výjimkou 1. sv. v., kdy se také soustředila na válečné výrobky. Její vhodná poloha

umožnila její případné rozšíření a prosperitu. V roce 1917 odkoupila tato továrna sousedící vápenku, jejíž hlavní lom „Žernava“ se nacházel v místní části Předmostí. V roce 1924 se výroba také rozšířila o extrakci olejů a o výrobu vápna. V roce 1945 začala továrna s produkcí jedlých tuků, jejíž výroba je ukončena s rokem 1949, kdy z tohoto podniku vzniká podnik národní s názvem „Lučební závody Přerov“. V roce 1966 pak získává opět nový název „Přerovské chemické závody“, které se v roce 1991 transformují na akciovou společnost PRECHEZA. V roce 1993 zde pak byla ukončena výroba průmyslových hnojiv. Poté dochází k mnoha změnám této firmy, zejména ve vlastnictví této firmy, ale jako chemický podnik s dlouhou tradicí funguje na území města až do současnosti (Lapáček 2000, Precheza 2015, Přerov – soukromý archiv, 2012e).

Potravinářský průmysl

Ostatní produktivní živností této doby navazující na zemědělskou produkci byla firma založená v roce 1906 Terezií Hrubou a Václavem Hrubým, byla jí Továrna na ovocné a zeleninové konzervy, ovocné šťávy, ovocná vína, lihoviny a prodej ovoce. Tentokrát se tato firma nacházela v ulici Za Mlýnem a patřil mezi větší podniky, který v roce 1930 zaměstnával okolo 250 zaměstnanců (Bednařík 1996, Lapáček 2000).

V následující tab. 11 je uveden výčet vybraných průmyslových podniků, které v 90. letech 19. století mohutně rozvíjely svoji činnost a tak přispěly k rozvoji města Přerova.

Tab. 11 Výběr průmyslových podniků v 2. pol. 19. století

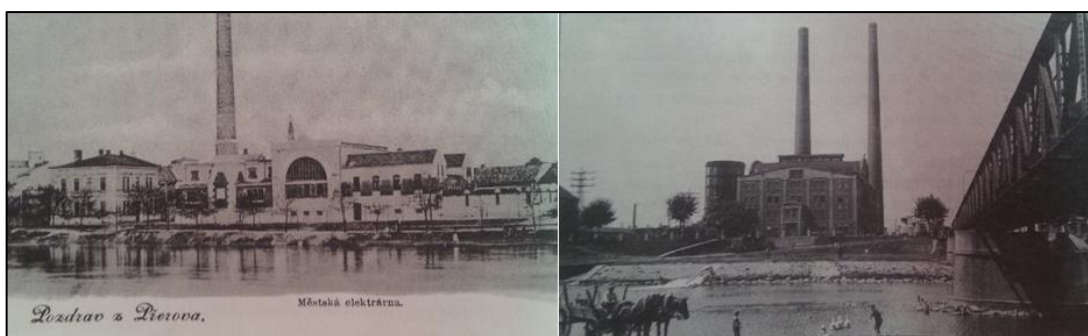
rok založení	název podniku	umístění podniku
1858	První Olomoucká akciová továrna na stavivo a vápenka	pravý břeh řeky Bečvy, za železným mostem
1859, 1867	Dva cukrovary (bratři Skenové)	Kojetínská ulice
1866	Strojnická továrna se slévárnou (J. Krátký)	Komenského ulice
1871	Mydlárna (Ed. Kokora)	u nádraží
1872 - 1873	První akciový moravský pivovar se sladovnou	Komenského ulice
1872	Heinikova továrna na zboží provaznické a měděné	Škodova ulice
1879	Továrna na vozy (J. E. Weigl)	Tovární ulice
1880	Strojnická továrna (Vitoušek a Calábek)	ulice Palackého
1889	První přerovská strojnická továrna se slévárnou (Ed. Kokora a spol.)	Tovární ulice
1890	Strojnická továrna (J. Macharáček a spol.)	Na Loučkách
1891	Mydlárna (Fr. Lazara)	Tovární ulice
1891	Továrna na lepenku (Kratochvíl a Poštulka)	ulice Na Vsadsku
1892	městský pivovar	pravý břeh řeky Bečvy, blízko Tyršova Mostu

Zdroj: Lapáček 2000, Drechsler 2006, Bednařík 1996, vlastní zpracování

Elektrotechnický průmysl

Koncem 19. století se město rozhodlo pořídit elektřinu. V roce 1897 tak vybudovali ve městě elektrárnu, která byla vystavěna na levém břehu řeky Bečvy. Ze

začátku byla elektřina určena pro malou část města, ale postupem času se její využití rozšiřovalo a v roce 1903 byla dokonce vybudována vodní elektrárna na toku Strhance v místní části Lýsky. V roce 1911 již elektřinu začalo využívat i přerovské nádraží a postupně se na její rozvodnou síť začaly napojovat i okolní obce. V roce 1917 se začalo s výstavbou nové „velkoelektrárny“, jejíž stavba byla situována vedle městských jatek tentokrát na pravém břehu řeky Bečvy. V roce 1919 však začala ve městě působit akciová společnost „Středomoravské elektrárny“, která následně převzala a uvedla do chodu tuto velkoelektrárnu a městská elektrárna zastavila svoji činnost (Bednařík 1996, Lapáček 2009).



Obr. 35 Městská elektrárna z r. 1899 (vlevo) a Středomoravská elektrárna z r. 1928
Zdroj: Bednařík 1996, vlastní úprava

Dřevoprůmysl

V této oblasti průmyslu působil na území města Přerova závod J. Weigl, který původně působil od roku 1842 v Prostějově a v roce 1879 byl přesunut do Přerova. Tento závod se postupně rozrůstal a své zboží vyvážel do zahraničí. Později se také soustředil na výrobu zboží ze dřeva jako kočáry, sáně, kola, lyže apod. V roce 1933 byl na tento podnik vyhlášen konkurz.

Další firmou, která působila v oblasti dřevoprůmyslu, byla pila a parketárna H. J. Zapletal, spol. s.r.o., která byla založena v roce 1883 v Přerově na Šířavě (Lapáček 2009).

Na přelomu 19. a 20. století existoval na území města Přerova větší počet menších firem, s ne velkým počtem zaměstnanců a spíše menším finančním kapitálem. Díky ne moc vhodným podmínkám doby pak docházelo poměrně často k jejich rozpadu. Lepší situace přichází v meziválečném období, které nabízí příznivější podmínky, stabilitu a kapitál (Lapáček 2000).

6.2.2 Období průmyslového rozvoje od roku 1919 – 1948

Začátek období první republiky byl ve městě charakteristický především nedostatkem bytové zástavby, kterou se město rozhodlo vyřešit schválením tvorby regulačního plánu v roce 1920.

Kožedělný průmysl

Z hlediska průmyslového rozvoje začal v roce 1919 v Přerově působit Karel Zejda a s ním souvisel rozvoj kožedělného průmyslu. Jeho firma se zaměřovala na výrobu svršků na obuv a právě po příchodu do Přerova převzal Karel Zejda místní továrnu, která patřila Janu Navrátilovi a která sídlila v Bartošově ulici. Od roku 1925 firma rozšířila výrobu zboží na aktovky, kabelky, krabice, kufry, peněženky a od roku 1926 se tento podnik přejmenoval na dnes fungující KAZETO. Během let 1928 a 1929 pak Karel Zejda vybudoval v prostorách bývalého cukrovaru novou továrnu vyrábějící cestovní kufry a vulkánfibr neboli umělou kůži (Lapáček 2000).

Optický průmysl

Ve 30. letech 20. století vzniká v Přerově vedle ostatních dobře se rozvíjejících průmyslových podniků nová výroba, která je pro město důležitá do dnešní doby. V roce 1933 vzniká továrna, jejímž zaměřením je výroba jednoduché a přesné optiky. Její vznik vychází z podnětu Dr. Aloise Mazurka a díky kapitálu, který zprostředkoval Ing. Alois Beneš. Vzniká tak firma Optikotechna, jejíž první dílna sídlila na Malých Novosadech. Původní sídlo této továrny bylo v Kojetínské ulici a v roce 1936 se pak přemístila do své dnešní polohy na ulici Dvořákově. V době 2. sv. v. se výroba zaměřovala na vojenské účely. Po konci této války byla v roce 1946 Optikotechna přejmenována na národní podnik Meopta. V následném období začíná obrovský rozmach její výroby a Meopta se stává jednou z největších světových firem vyrábějící zvětšovací přístroje. Po převratu v roce 1989 se začíná Meopta orientovat na nové trhy, stále se soustředí na výrobu optických přístrojů a je velkým dodavatelem ostatním optickým firmám ve světě. Následně začíná také Meopta spolupracovat s americkou společností TCI New York a v roce 2005 se přejmenovává na Meopta – optika s.r.o. (Lapáček 2000, Drechsler 2006, Meopta 2015a).

6.2.3 Období průmyslového rozvoje od roku 1948 - 1989

V roce 1948 dochází k velkým změnám v rámci průmyslu ve městě. Už v roce 1946 byly zahájeny procesy, které vedly ke znárodnění průmyslových podniků, což

výrazně ovlivnilo dosavadní ekonomiku města. Důsledkem toho bylo zrušení a likvidace mnoha menších podniků a živností, zaměstnávající menší počet zaměstnanců, anebo místo jejich likvidace byly tyto podniky převedeny do družstev. U továren a velkých podniků, jejichž počet zaměstnanců byl větší a které prosperovaly, došlo k jejich znárodnění a následnému řízení státem. V nastávající éře socialismu byly zejména upřednostňovány takové podniky, které se zaměřovaly na oblast těžkého a chemického průmyslu.

Roku 1948 byl pro přerovský okres, díky jeho průmyslové tradici, vytvořen plán zprůmyslnění, který výrazně pozměnil strukturu samotného města Přerova a také přinesl významné zvýšení produkce u jednotlivých podniků. U již existujících podniků bylo toto zvyšování produkce oproti roku 1945 možné pozorovat například u Přerovských chemických závodů (10x vyšší produkce) a u Meopty (17x vyšší produkce). Město se také v této době především zaměřovalo na výstavbu nových průmyslových prostor s novými průmyslovými podniky. U stávajících prosperujících podniků pak došlo k jejich rozšíření. Velké množství přerovských závodů, které působily v oblasti strojírenství, začala spravovat řada velkých podniků, které se nacházely mimo samotné město. Tato situace se týkala například již zmíněné firmy Heinik dědici a spol. nebo firmy Krátký. (Beran 2007, Lapáček 2000, Vožda a kol., 1988).

V letech 1948 – 1989 působila ve městě celá řada významných podniků. Těm nejvýznamnějším se pak níže věnuje tato kapitola. Pozornost je věnována hlavně novému strojírenskému podniku „Gottwaldovy závody“, jejichž původní základ tvořila Heinikova továrna a které daly dne 1. 1. 1951 vznik novému národnímu podniku a to Přerovským strojírnám. Dalšími významnými národními podniky byly již zmíněné a prosperující Přerovské chemické závody n.p., národní podnik Kazeto, národní podnik Meopta nebo Severomoravské drůbežářské závody, které byly v Přerově založeny v roce 1957 (Drechsler 2006, Lapáček 2000).

Působnost významných podniků na Přerovsku v letech 1948 - 1989

Přerovské strojírny

Založení strojíren bylo pro město důležitou událostí a to především svým významem nejen pro tehdejší Československo ale také pro mnoho jiných států ve světě, do kterých strojírny vyvážely svá zařízení. Samotná stavba tehdy nazývaných Gottwaldových závodů byla zahájena v roce 1949. Vyhláškou č. 650, kterou vydalo Ministerstvo průmyslu v roce 1950, byl pak název tohoto národního podniku změněn na

již jmenované Přerovské strojírně a to s datem platnosti od 1. 1. 1951, nacházejí se v jihozápadní části města podél Kojetínské ulice (Přerov – soukromý archiv, 2012b).



Obr. 36 Budova Přerovských strojíren

Zdroj: Přerov – soukromý archiv, 2012f

Prostory těchto strojíren pak tvořilo několik závodů. Ať už to byly původní přerovské závody Heinik, Krátký a Belka, závod Daněk sídlící ve Vlkoši a také samotné přerovské závody, které byly ve výstavbě. V témže roce 1951 se pak ke strojírnám připojila také firma Blahut – strojírna a slévárna kovů v Přerově. Celkově se pak 50. léta vyznačovala neustálou přístavbou areálu strojíren a doprovodnými stavebními pracemi. Tento růst areálu strojíren a zároveň vzrůstající objem produkce pak znamenal vytváření neustále nových pracovních míst. To se ve městě odrazilo nejen výstavbou nových sídlišť s dostatkem bytů pro pracovníky strojíren, ale také novými školkami, sportovišti či jinými podobnými zařízeními. V roce 1953 uzavřely také Přerovské strojírně dohodu s nově vzniklým podnikem Československé automobilové opravy, později známé jako LIAZ. V roce 1955 pak přenechaly strojírně svou slévárnu, nacházející se v Komenského ulici, přerovskému pivovaru a slévárenská činnost se pak konala v samotném prostoru strojíren. V 60. letech pak proběhla důležitá stavba tzv. těžkých hal, do kterých byla posléze koncentrována výroba.

Během zmíněné výstavby Přerovských strojíren docházelo také ke slučování mnoha závodů přímo se strojírnami s cílem dosažení vyšší efektivity práce. V roce 1958 pak strojírně tvořilo celkem 7 závodů, kterými například byly Západočeské strojírně a

slévárny, n.p. Dýšina, Keramostroj Blansko a Montáže energetických a keramických zařízení, n.p. Brno. V následujících letech však docházelo k neustálým změnám ve formě vyčleňování nebo naopak připojování nových závodů.

V 60., 70. a 80. letech 20. století se strojírna staly průmyslovou základnou města Přerova, která výrazně zasahovala nejen do jeho rozvoje, ale také zaměstnávala až 6000 lidí a v určitém svém zaměření neměla konkurenci ani v Evropě. Svoji výrobu pak strojírna zaměřovaly především na různé technologické stroje na následnou výrobu vápna, cihel, cementu apod. (ZAPLETAL, 2013, E15.cz/Magazín, 2009, Přerov – soukromý archiv, 2012b).



Obr. 37 Výrobní hala Přerovských strojíren

Zdroj: Přerov – soukromý archiv, 2012f

Přerovské chemické závody n.p.

Společnost Precheza a.s. vznikla postupným transformováním podniku „První moravská rolnická továrna akciová na soustředěná hnojiva a lučebniny v Přerově“, který byl založen v r. 1895. Od tohoto roku změnila tato společnost ještě mnohokrát svůj název, což je popsáno v kap. 6.2.1, popisující mimo jiné počátek chemického průmyslu v Přerově. Tento text se pak zaměřuje na historii a transformaci podniku po r. 1948.

Dne 1. července 1949 došlo v Přerově k založení nového národního podniku nazývajícím se „Lučební závody Přerov“, což vede k celé řadě změn v oblasti dosavadní výroby a to s novým hlavním zaměřením výhradně na chemické produkty. Staré

objekty, v nichž probíhala výroba právě v r. 1895, přestaly být v provozu a 50. léta 20. století se tak vyznačují obrovským rozmachem podniku spojeným se stavbou nových prostor výroby. Nejen, že došlo k výstavbě nové výrobní produkující kyselinu sírovou ale i nových dílen, sociálních zařízení, skladů a výrobní superfosfátu. Samozřejmostí pak bylo zavedení moderní mechanizace výroby. Zmíněné reorganizace se dotkly také místní vápenky s lomem „Žernava“, jejíž pozemky a nově vybudovaná lanovka určená pro dopravu vápence z lomu spadly pod vlastnictví „Hranických cementáren a vápenic“.

V r. 1958 byly Lučební závody Přerov spolu s jinými národními podniky sloučeny a daly vznik Moravským chemickým závodům v Ostravě. Koncentrace výroby pak byla hlavně směřována právě do Přerova, což přineslo další rozšíření tohoto závodu. Přerovské lučební závody se tak rozrostly o nové výrobní, jejichž výstavba probíhala ve dvou etapách. První etapa probíhala na počátku 60. let 20. století, kdy vznikla v roce 1962 nová výrobní kyseliny sírové a v roce 1963 byla vybudována nová výrobní superfosfátu. Druhá etapa pak proběhla v r. 1968, ve kterém vznikly dvě nové výrobní a to kyseliny sírové z odpadních plynů a titanové běloby. Se vznikem těchto nových výroben pak bylo třeba vystavět i jiná doprovodná střediska a zařízení včetně dopravního napojení, jejichž budování probíhalo postupně během 60. a 70. let 20. století.

V r. 1966 se pak stávají přerovské lučební závody samostatným podnikem a to s novým názvem „Přerovské chemické závody, n.p. Přerov“. V r. 1975 pak transformují na „Chemopetrol koncernový podnik“, v r. 1989 opět na „Přerovské chemické závody“ a v r. 1991 se stávají společností „Precheza a.s. Přerov“ (Přerov – soukromý archiv, 2012c).

Na níže přiložené tab. 12 je zobrazen růst počtu zaměstnanců společnosti Precheza. Lze pozorovat, že nárůst zaměstnaných začal právě v 50. letech 20. století, což souviselo s rozšiřováním výroby. Největší „boom“ zaměstnanců se pak konal v 60., 70. a 80. letech, kdy se výroba neustále rozšiřovala, a v provozu byly všechny výše zmíněné výrobní.

Tab. 12 Počty zaměstnanců společnosti Precheza a.s.

rok	1900	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
počet zaměstnanců	50	200	365	480	562	800	1434	1514	1614	1525	1542

Zdroj: Přerov – soukromý archiv, 2012c, vlastní zpracování

Meopta n.p.

V kap. 6.2.2 je opět stručně popsána historie tohoto podniku – tehdejší Optikotechny v rámci optického průmyslu. V r. 1948 už však nesla nový název a to národní podnik Meopta, který si osvojila v r. 1946. Po r. 1948 začal obrovský rozmach tohoto podniku, který se vyznačoval vytvořením široké škály nových výrobků, kinoprojektorů a mimo jiné byla jedním ze světových „leaderů“ ve výrobě zvětšovacích zařízení. V r. 1953 se pak Meopta začala zabývat jemnou mechanikou a vývojem optiky. Rok 1958 se pro Meoptu vyznačil velkým zahraničním úspěchem jejich firemních fotoaparátů a oceněním kinoprojektoru Meopton 4, který tento podnik vyrobil. V r. 1967 se pak tento celosvětový úspěch opakoval a to s představením nové projekční techniky. Na počátku 70. let 20. století pak tvořilo až 75% obrátu tohoto podniku zaměření se na vojenskou výrobu, která byla určena pro armády Varšavské smlouvy. V tomto období dochází také k dalšímu rozvoji tohoto závodu, který se vyznačoval výstavbou nových objektů, pracovišť, nové haly a jiných zařízení sloužící pro pracující tohoto podniku včetně nového učňovského střediska. Na konci 80. let však dochází v Meoptě k obrovskému úpadku zmíněné vojenské výroby a rok po pádu komunismu v r. 1990 tvořil podíl vojenské výroby 0% (Meopta, 2015a, Vožda a kol., 1988, Přerov – soukromý archiv, 2012d).

Severomoravské drůbežářské závody

Tento nový přerovský závod byl založen v roce 1957 a stal se tak v rámci potravinářského průmyslu jedním z nejmladších závodů v okolí města Přerova. Severomoravské drůbežářské závody vznikly shromážděním výroby s dvaceti menších provozoven a po svém vzniku dodávaly své produkty především do tehdejšího Severomoravského kraje. Mimo zpracovatelský průmysl probíhal v těchto závodech také rychlovýkrm brojlerů. Tyto závody pak poskytovaly obrovské množství drůbežích výrobků, masa, vajec, majonézy a některé druhy uzenářských výrobků (Vožda a kol., 1988, Lapáček 2000).

V níže přiložené tab. 13 je uveden výčet větších podniků, které působily v letech 1948 – 1985 na území města Přerova. Pro svůj význam je ještě potřeba zmínit uvedený podnik „Moravostav“, který se stal později součástí národního podniku „Pozemní stavby v Olomouci“. Během svého působení tento podnik vystavěl celkem 11 870 bytů, škol, průmyslových závodů, obchodů, zemědělských a zdravotnických

zařízení atd. Většina výstavby budovaná v tomto období byla výsledkem právě tohoto podniku. V Přerově to byla především účast na výstavbě Přerovských strojírny, Meopty, Přerovských chemických závodů, nemocnice, Severomoravských drůbežářských závodů, přerovského sila, teplárny atd. V oblasti textilního průmyslu pak začal na území města působit národní podnik „Juta“, který svou výrobou konopné příze, jutových pytlů, šňůr aj. navázal na Heinikovu přádelnu konopí založenou v roce 1872 (Vožda a kol., 1988).

Tab. 13 Seznam větších podniků, které v letech 1948 - 1985 působily ve městě Přerov

oblast průmysl	rok založení	název
strojírenství	1951	Přerovské strojírny
chemický průmysl	1949	Lučební závody Přerov
optický průmysl	1948	Meopta n.p.
potravinářský průmysl	1872 - 1873	přerovský pivovar
	1948	závod Přerov, Severomoravský průmysl masný, n.p. Ostrava (masný průmysl)
	1950	závod Přerov, Severomoravské pekárny a cukrárny, n.p. Ostrava (pekárenství)
stavebnictví	1962	závod Přerov - Předmostí, Severomoravské cihelny, n.p. Hranice
	1951 - 1957	Moravostav, později Pozemní stavby, n.p. Olomouc
	1950	Komunální podnik města Přerova
	1953	Okresní stavební podnik
energetika	1945 - 1950	Východomoravské elektrárny
		Olomoucké energetické závody, n.p. Přerov
	1956	Energetické rozvodné závody, n.p. Přerov
kožedělný průmysl	1926	Kazeto n.p.
textilní průmysl	1948	Juta, n.p. Dvůr Králové
polygrafie	1949	Přerovská tiskárna, Tisk, n.p. Brno

Zdroj: Vožda a kol., 1988, vlastní zpracování

6.2.4 Období po roce 1989

Po revoluci roku 1989 dochází opět k zásadním změnám, které se dotknou hospodářského života jak městě tak ve zbytku republiky. K velké změně dojde ve vlastnictví, kdy restituce a privatizace ukončí dosavadní společné vlastnictví, které v éře socialismu dominovalo a naopak se začne rozvíjet podnikání soukromé. Tato doba tak poskytla ve městě příležitost novým, menším a soukromým podnikům různého zaměření a obecným trendem v celé republice byl pak pokles prvních dvou sektorů hospodářství – priméru a sekundéru a naopak vzrůst terciéru neboli sektoru služeb.

Ke změnám dochází i u velkých přerovských podniků, kdy se akciovou společností staly například Přerovské strojírny, firma Precheza či pivovar Zubr, firma Kazeto se stala společností s ručením omezeným, národní podnik Meopta se rozdělil na dvě akciové společnosti a v dnešní době má podobu také společnosti s ručením omezeným, Severomoravské drůbežárny spadly pod akciovou společnost Drůbež –

Vejce sídlící v Moravských Budějovicích. Postupně se tak vytratily z názvů původní národní či státní podniky. Zároveň byl u těchto velkých podniků pozorován pokles zaměstnanců, ale také vznikla řada nových pracovních míst, které ve městě poskytly nově vzniklé menší podniky (Lapáček 2000).

Nejvíce tyto události v Přerově postihly Přerovské strojírný, které se jako národní podnik po revoluci transformovaly na již zmíněnou akciovou společnost a následně se v polovině 90. let rozpadly na menší akciové společnosti. V roce 1995 tak jako hlavní nástupce strojíren vzniká společnost PSP Engineering (Lapáček 2009). Část areálu přerovských strojíren je také pronajímán popřípadě prodáván novým podnikatelům či podnikatelským subjektům (Statutární město Přerov 2015f).

Současná průmyslová výroba na území města Přerova

K 31. 12. 2012 bylo ve městě Přerově evidováno 5 207 podniků, z nichž 641 se zaměřuje na oblast zpracovatelského průmyslu, 1 podnik je v oblasti těžby a dobývání, 14 zaměřující se na výrobu elektřiny, tepla a plynu, 75 podniků na oblast zemědělství, 501 na oblast stavebnictví a 1 141 podniků se zaměřuje na velkoobchod a maloobchod (Statutární město Přerov 2015f).

V současnosti se město Přerov řadí mezi strukturálně postižené regiony. Na zaměstnanosti se zde nejvíce podílí právě zpracovatelský průmysl.

Mezi pět největších průmyslových podniků, které zaměstnávají ve městě nejvíce lidí a zároveň udržují ekonomický chod města, patří Meopta – optika, s.r.o., Gambro Czech Republic s.r.o., PRECHEZA a.s., DPOV, a.s., PSP Machinery s.r.o. (Statutární město Přerov 2015f).

1. Meopta – optika, s.r.o.

Meopta je ve městě již dlouhodobě největším zaměstnavatelem a tím pádem i největším podnikem ve městě, kdy se její počet zaměstnanců pohybuje v rozmezí mezi 2000 až 2499 zaměstnanci. V současnosti je Meopta nadnárodní společností, která se soustředí na výrobu optických zařízení, nejrůznějších zaměřovacích a pozorovacích přístrojů a zároveň se snaží působit v oblasti vývoje a výzkumu. Stručná historie tohoto podniku již byla nastíněna výše. Pro doplnění je třeba zmínit období po revoluci, kdy došlo v roce 1990 k ukončení výroby pro vojenské účely a posléze začalo rozdělování Meopty na akciové společnosti. Vlastníkem Meopty se stává Paul Rausnitz. Rozloha současného průmyslového areálu Meopty činí téměř 135 tis. m² (Meopta 2015a,b, Statutární město Přerov 2015f).



Obr. 38 Průmyslový areál Meopta - optika, s.r.o.

Zdroj: Meopta 2015c

2. Gambro Czech Republic s.r.o.

Společnost Gambro Czech Republic s.r.o. je také společností nadnárodní a její vznik se datuje k roku 1993. Jejím zaměřením je výroba zdravotnického materiálu. Je součástí švédské firmy Gambro AB, která byla založena v roce 1964 a která sídlí přímo ve Stockholmu. V současnosti tato společnost zaměstnává v Přerově do 1000 zaměstnanců a sídlí na ulici Kabelíkové v Přerově (Lapáček 2009, Statutární město Přerov 2015f).

3. PRECHEZA a.s.

Historie tohoto podniku je opět již popsána výše. Ve městě Přerově se jedná o jeden s nejstarších podniků s více jak stoletou tradicí. Podnik se zaměřuje na oblast chemického průmyslu a jako místní chemička vyrábí převážně anorganické chemické produkty, kdy nejdůležitějším produktem, z hlediska výroby i obchodu, je pro Prechezu titanová běloba. Počet zaměstnaných osob se opět pohybuje do 1000 zaměstnanců (Precheza 2015, Statutární město Přerov 2015f). Areál chemičky je pak situován v západní části města, v ulici Dluhonská, blízko u přerovské místní části Dluhonice.

4. DPOV, a.s. = Dílny pro opravy vozidel

Tato společnost se zaměřuje na opravu železničních vozidel. Tato akciová společnost vznikla v roce 2007 a to z různých pracovišť společnosti České dráhy. V Přerově pak tato společnost opravuje železniční vozidla společnosti Českých drah a společnosti ČD Cargo a to zejména lokomotivy elektrické a typy „CityElefant“. V Přerově pak tyto dílny zaměstnávají do 500 osob a sídlí zde v Husově ulici (dpov 2012, Statutární město Přerov 2015f).

5. PSP Machinery s.r.o.

Tato společnost se v Přerově nachází v Kojetínské ulici a zaměstnává opět do 500 osob. Pracuje v oboru stavebnictví a dobývání a vyrábí stroje pro těžební účely. Zastupuje tedy oblast těžkého strojírenství (Statutární město Přerov 2015f).

Další významné současné podniky města Přerova

Mezi další pro Přerov významné podniky s dlouhou historií, působící až do současnosti, patří firma **Kazeto s.r.o.** sídlící na Husově ulici. Historie a zaměření této firmy jsou již popsány výše. Co se týče současnosti, tak se firma zaměřuje na výrobu zboží z lepenky. Ať už jsou to různé krabice, kufříky, domácí úložné prostory, hračky apod., zboží je exportované do mnoha zemí (Kazeto 2015).

V Přerově je také, co se týče zaměstnanosti a historie, významná firma **Montáže Přerov a.s.**, která byla založena v roce 1953 v rámci Přerovských strojíren. V roce 1993 se pak od strojíren oddělily a vznikly jako akciová společnost. Činnost této společnosti pak se zejména zabývá montážemi, strojírenskou výrobou, pronajímá těžkou dopravní techniku, vyrábí ocelové konstrukce apod. V Přerově pak sídlí na ulici 9. května a zaměstnává do 250 osob (Montáže Přerov a.s. 2015, Statutární město Přerov 2015f).



Obr. 39 Montáže Přerov a.s.

Zdroj: Montáže Přerov a.s. 2015

Společnost **PSP Engineering a.s.** vznikla v roce 1995 opět z Přerovských strojíren a stala se tak důležitým dodavatelem strojů a investičních celků pro průmyslovou výrobu stavebních hmot. V Přerově sídlí na Kojetínské ulici (PSP Engineering 2015).

V rámci potravinářského průmyslu je potřeba v Přerově připomenout již dlouhou tradici výroby piva a to v současnosti v rámci městského **Pivovaru Zubr a.s.** Jak už bylo zmíněno, v roce 1872 se začalo se stavbou prvního akciového pivovaru se

sladovnou, v roce 1948 je pak z tohoto podniku vytvořen národní podnik Hanácké pivovary s pobočkami po Moravě, v roce 1988 pak byla v pivovaru zrušena vlastní sladovna a v roce 1994 pak vznikla společnost pivovar Zubr a.s., která vyrábí jak piva světlá a tmavá, tak alkoholická či nealkoholická s exportem do zahraničí (Zubr 2015).

Další z mnoha firem v Přerově je firma **Olympus Medical Products Czech spol. s r.o.**, která sídlí v přerovském Předmostí na Teličkově ulici a zaměřuje se na výrobu nejrůznějších přístrojů ať už lékařských či dentálních nebo na opravu fotoaparátů (Statutární město Přerov 2015f).

V roce 1996 byla také v Přerově založena firma **SEZAKO Přerov, s.r.o.** Původně tato firma sídlila na Tovačovské ulici, ale již v roce 1997 přesídlila také na ulici Kojetínskou. Činnost firmy je založena především na opravách strojů, dále dodává nejrůznější stroje pro kamenolomy, pískovny, staví různé ocelové konstrukce apod. (Lapáček 2009).

Další firmou sídlící na Kojetínské ulici je společnost **Astron Buildings**. Tato společnost se zaměřuje na výrobu ocelových montovaných hal. Jedná se o firmu zahraniční, která začala v Přerově působit od roku 1999 (Astron 2015).

6.2.5 Podnikatelské plochy města Přerova

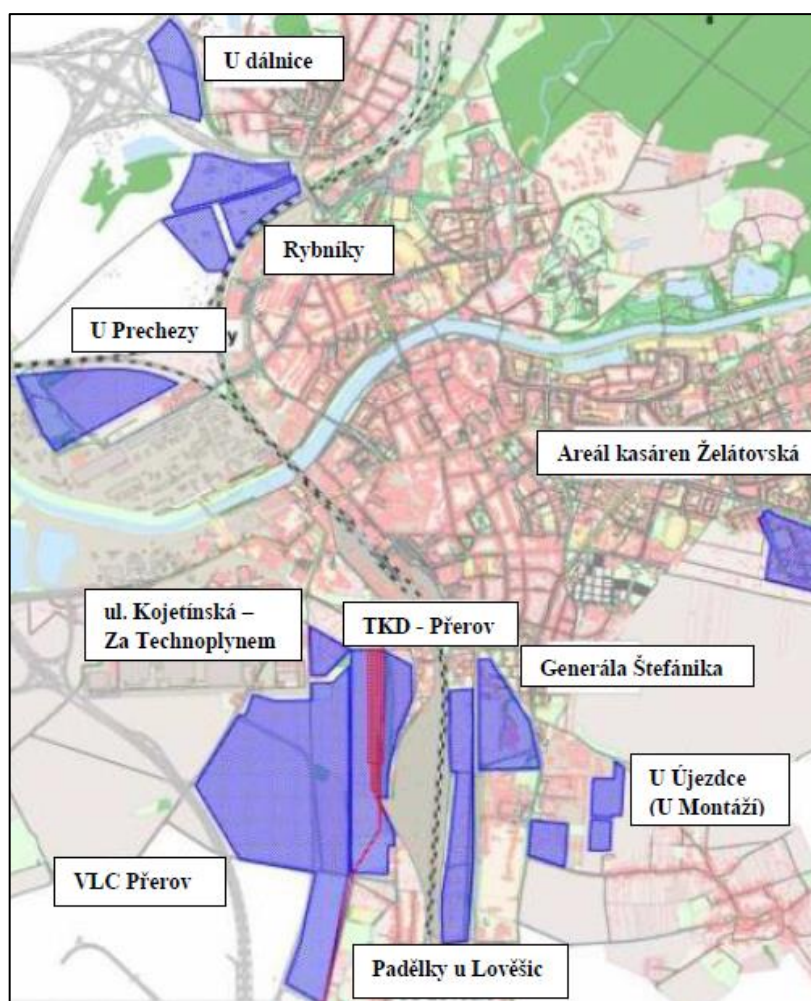
Na území města Přerova se nachází ještě mnoho dalších významných podniků. Město Přerov vždy mělo a bude mít průmyslový a dopravní charakter, což si samotné město uvědomuje. Z tohoto důvodu je potřeba, aby Územní plán města Přerova uvažoval s rozvojovými a průmyslovými zónami, které budou sloužit případným budoucím investorům. Za nejdůležitější takovouto zónu je považován již uvedený Terminál kombinované dopravy a Veřejné logistické centrum. Územní plán však počítá i s dalšími takovými prostory, na kterých by mohly být budoucí investice umístěny. Tyto další podnikatelské plochy, které město Přerov nabízí, jsou uvedeny v následující tab. 14.

Prostorami budoucího podnikatelského využití také mohou být přerovské nevyužívané „brownfields“. Na území města Přerova se nacházejí tři takovéto areály. Přímo ve městě je to pak prostor na Čechově ulici, který původně využívala armáda. V budoucnu by tento areál tak mohl sloužit k občanské vybavenosti popř. službám (Statutární město Přerov 2015f).

Tab. 14 Podnikatelské plochy města Přerova

název	rozloha (ha)	využití dle územního plánu
U Prechezy	22,8	průmyslové sklady a výrobní areály
Kojetínská ulice - Za Technoplynem	4,3	Průmysl, sklady, výrobní areály, podnikatelské aktivity (drobná výroba, provozovny služeb)
Generála Štefánika	11,4	Podnikatelské aktivity (provozovny služeb, drobná výroba)
Rybníky	21,6	Podnikatelské aktivity (drobná výroba, provozovny služeb)
U Újezdce (U Montáží)	4,1	Průmyslové sklady, výrobní areály, podnikatelské aktivity (provozovna služeb, drobné výroba), občanská vybavenost
Padělky od Lověšic	5,4	Podnikatelské aktivity (drobná výroba, provozovny služeb), občanská vybavenost
U Dálnice	7,7	Podnikatelské aktivity (drobná výroba, provozovny služeb)

Zdroj: Statutární město Přerov 2015f, vlastní zpracování



Obr. 40 Podnikatelské plochy města Přerova

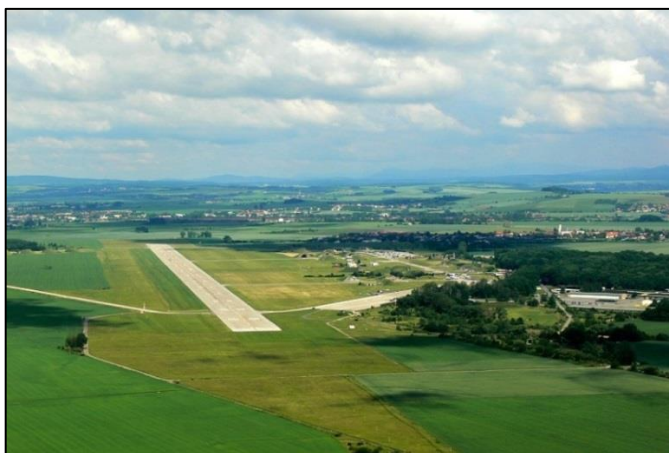
Zdroj: Statutární město Přerov 2015p, vlastní úprava

*Areál kasáren Želátovská je dnes naplno využíván nájemníky či přímými vlastníky

Průmyslová zóna Bochoř

Předchozí kapitola 6.1.4 se podrobněji zabývá historií letecké dopravy na území města Přerova. V roce 2015 se však začíná uvažovat o vytvoření nové průmyslové zóny a to právě z areálu bývalého vojenského letiště provozovaného v obci Bochoř. Měla by

tak vzniknout nová strategická zóna významná pro celou střední Evropu. Obrovskou výhodou pro celý přerovský region by bylo vytvoření tisíců pracovních míst, což by výrazně snížilo nezaměstnanost a výrazně zvedlo celkovou prosperitu nejen města Přerova ale i ostatních měst a obcí Olomouckého kraje. Klíčová pro vznik této průmyslové zóny ale zůstává dostavba poslední části úseku dálnice D1 - 0136 vedoucí z Přerova do Říkovic. Jak je zmíněno v přechozí kapitole 6.1.8, oficiální datum zahájení stavby tohoto úseku dálnice stanoveno není. V souvislosti se vznikem této průmyslové zóny však existuje snaha stavbu této poslední části dálnice D1 urychlit (iDnes.cz, 2015).



Obr. 41 Pohled na areál bývalého vojenského letiště v obci Bochoř

Zdroj: Přerovská internetová televize, 2015

Tento bývalý vojenský areál má rozlohu přes 300 ha a právě díky své rozloze a unikátnosti se tak stává ideálním místem pro vznik nové průmyslové zóny v České republice, o které by investoři měli případný zájem. Se vznikem této zóny souhlasí také Olomoucký kraj a samotné město Přerov a to i přes velké stavební zásahy, které by tuto oblast pro vybudování zóny zastihly a přes samotné zrušení existence místního letiště (Olomouckýdeník.cz, 2015). Letiště má však ve vlastnictví armáda České republiky, která jej využívala jako vrtulníkovou základnu. Samotná armáda pak se zrušením tohoto již vyřazeného letiště příliš nesouhlasí a to zejména kvůli jeho strategické poloze. Ochotu vzdát se tohoto letiště pak armáda připouští v případě existence významného investora, který by měl o tuto oblast zájem a vytvořil by pro tento region mnoho nových pracovních míst (Česká televize, 2015b).

Využití prostorů letiště, jakožto budoucí průmyslové zóny, se uvažuje prozatím ve dvou variantách a to tedy buď s letištěm, nebo bez letiště. Jak je však výše zmíněno, Olomoucký kraj i město Přerov se přiklání k variantě zóny bez letiště, čímž by vznikla obrovská plocha vhodná pro mnoho investorů. Při variantě zóny s letištěm by pak byla

tato plocha poloviční. Další výhodou této plochy je také její státní vlastnictví, čímž odpadne problém s odkupem pozemků, který se momentálně řeší pro dostavbu dálnice D1 – úsek 0136. Návrhy o budoucí podobě zóny má tak Ministerstvo průmyslu a obchodu možnost podávat do konce roku 2015, rozhodnout by pak měla vláda v lednu roku 2016 (Česká televize, 2015c). Nejdůležitější však zůstává dostavba posledního úseku dálnice D1, bez kterého by nemohla tato nová průmyslová zóna vzniknout. Pro její vznik je totiž nutné kvalitní napojení na dopravní infrastrukturu, což absence dálnice nesplňuje.

7 PROSTOROVÝ VÝVOJ ŘEŠENÝCH KATEGORIÍ

Doprava a průmyslová výroba představují dvě důležité kategorie, které svým vývojem významně ovlivnily město Přerov. Jejich vliv se výrazně odrazil nejen na jeho prostorového zastavěnosti, ale také na jeho hospodářském a společenském vývoji. Největší dynamiku vývoje těchto dvou kategorií lze pozorovat právě od 2. pol. 19. století počínaje zavedením železnice ve městě. Přelom 19. století pro Přerov tedy představuje změnu z jeho původně zemědělského a řemeslného charakteru na město nové „dopravně – průmyslové“. Postupně se tak začaly budovat ve městě továrny, jejichž výstavba probíhala zejména v nezastavěném prostoru nádraží a v blízkosti řeky Bečvy. Charakteristická se pak pro město Přerov stala tradice kovoprůmyslu a strojírenství, která ovlivnila nejen vývoj města, ale také značně přispívala jeho ekonomickému růstu.

Pro faktické zhodnocení vývoje zastavěného území města Přerova bylo nutné využít dostupné mapové a jiné zdroje, které by pomohly kvantifikovat a také lokalizovat hlavní etapy a rozvojové plochy řešených problémů dopravy a průmyslové výroby. Část výsledků byla prezentována nebo zohledněna v popisných kapitolách, které jsou v převážné většině převzatými informacemi. Prostorový vývoj těchto dvou kategorií je znázorněn na níže přiložených obrázcích. Vývoj dopravní infrastruktury a rozvoj ploch průmyslové výroby jsou během posledních 150 let zachyceny pro vybrané roky 1885, 1903, 1912, 1930, 1950 a 2014. Poloha u některých podniků (především u menších závodů) znázorněných na níže přiložených obrázcích je pro nedostatek informací pouze orientační. Vytvořené obrázky se vztahují k samotnému městu Přerovu, bez jeho místních částí, výjimku tvoří obrázek popisující situaci kategorií v roce 2014, na kterém je pro dostatek informací zvýrazněna také částečně situace v Předmostí, plánovaná trasa

dálnice D1 nebo část letištního areálu. Pro lepší čitelnost těchto obrázků je vytvořena příloha 1, ve které jsou tyto obrázky poskytnuty ve větších rozměrech a kde každý obrázek doplňuje doprovodná tabulka vážící se k danému roku. Tyto tabulky zobrazují podrobný přehled průmyslové činnosti, která v daném roce v Přerově probíhala, názvy podniků, rok jejich založení a jejich vlastníky. Obsah těchto tabulek je pouze částečný a jejich plná verze je obsažena v příloze 4 této diplomové práce, kde je doplněna o přesné umístění těchto podniků ve městě a o případné poznámky informující např. o roku zániku daného podniku.

7.1 2. pol. 19. století - rok 1885

Se vznikem železnice v r. 1841 dochází k průmyslovému rozvoji ve městě. Tento rozvoj probíhal však zpočátku 2. pol. 19. století zpozdova. Bylo tomu tak především kvůli nedostatku pracovních sil, kterých bylo do té doby v zemědělsky zaměřeném Přerově poměrně málo. Až vznik železničního uzlu představoval růst pracovníků, kteří do města směřovali i ze vzdálenějších oblastí. Největším zaměstnavatelem v té době však byla samotná železnice, jejíž počet zaměstnanců vzrostl ze 180 v r. 1848 na 1275 v r. 1893 (Vožda, 1967). Pro toto období je charakteristický vznik menších závodů, které se staly základem budoucího průmyslového rozmachu. Již ve vybraném roce 1885 byla ve městě zastoupena celá řada jak menších závodů, tak postupně se rozvíjejících větších průmyslových podniků.

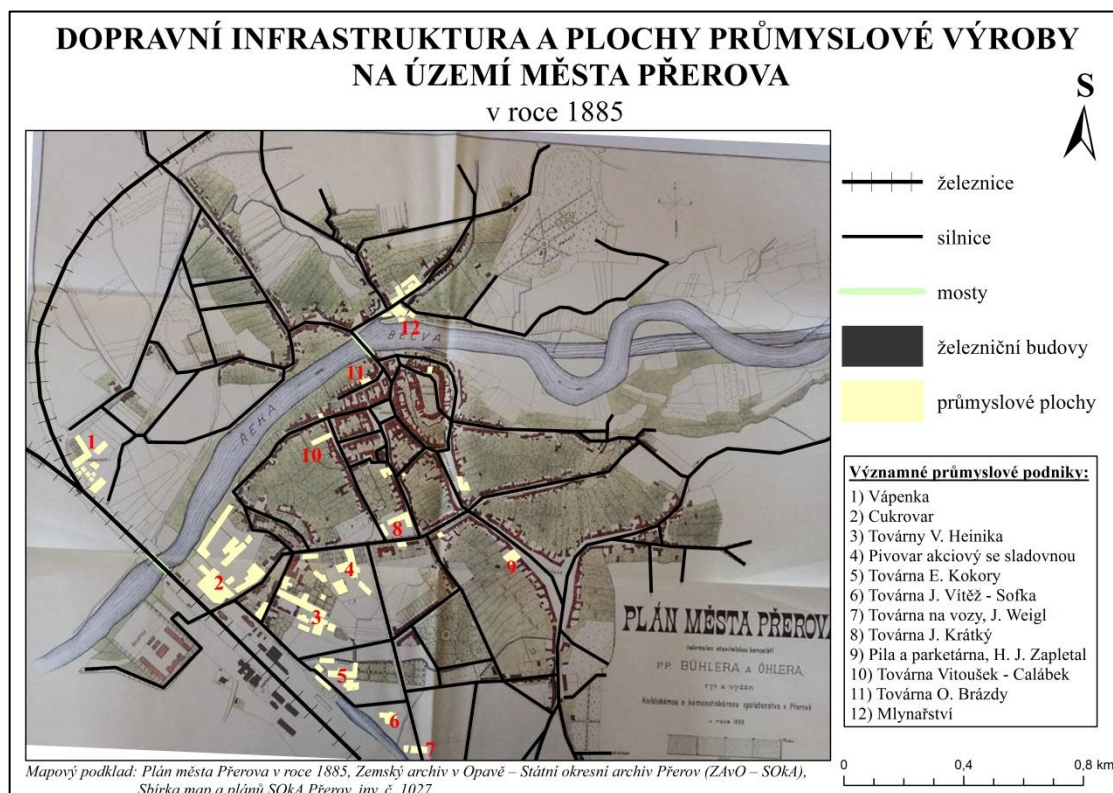


Obr. 42 Plán města Přerova v r. 1885

Zdroj: Zemský archiv v Opavě – Státní okresní archiv Přerov (ZAvO – SOkA), Sbírká map a plánů SOkA Přerov, inv. č. 1027, vlastní úprava

* 1 - Komenského ulice, 2 – Škodova ulice, 3 – Kojetínská ulice, 4 – Tovární ulice, 5 – Kramářova ulice, 6 – Havlíčkova ulice, 7 – Čechova ulice

Výše přiložený obr. 42 představuje plán města Přerova z roku 1885. Již na tomto plánu lze pozorovat změny v zastavěnosti města oproti katastrální mapě města Přerova z roku 1830, která je zobrazena na začátku kap. 6 (obr. 10). Pozorovat lze rozšíření města Přerova v jeho jihozápadní části, což je na obr. 42 červeně zvýrazněno. Jednalo se o nově vybudované prostory jako železnice a s ní vybudovaný železniční most, o četné budovy, které byly nově vystavěny podél Komenského třídy a nově vybudovaných ulic Kojetínské, Škodovy, Tovární, Kramářovy, Havlíčkovy, Čechovy aj. Právě v těchto nově vybudovaných prostorách docházelo ke koncentraci průmyslové výroby zastoupené většími a v budoucnosti prosperujícími podniky. Na plánu lze také vidět poměrně velké zastoupení prostorných ulic a zeleně, u kterých lze pozorovat v následných letech neustále větší úbytek.



Obr. 43 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1885
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

Obr. 43 zobrazuje pohled na dopravní infrastrukturu a plochy průmyslové výroby, které ve městě Přerově působili v roce 1885.

Dopravní infrastruktura je zde zastoupena železničními a silničními cestami, jejichž podrobný vývoj je popsán v kap. 6.1.2 a kap. 6.1.3. Železniční doprava je zde zastoupena nádražím a důležitým železničním mostem, vedoucím přes řeku Bečvu. Z hlediska silniční dopravy probíhal již zmíněný dopravní tah z jihu a východu města,

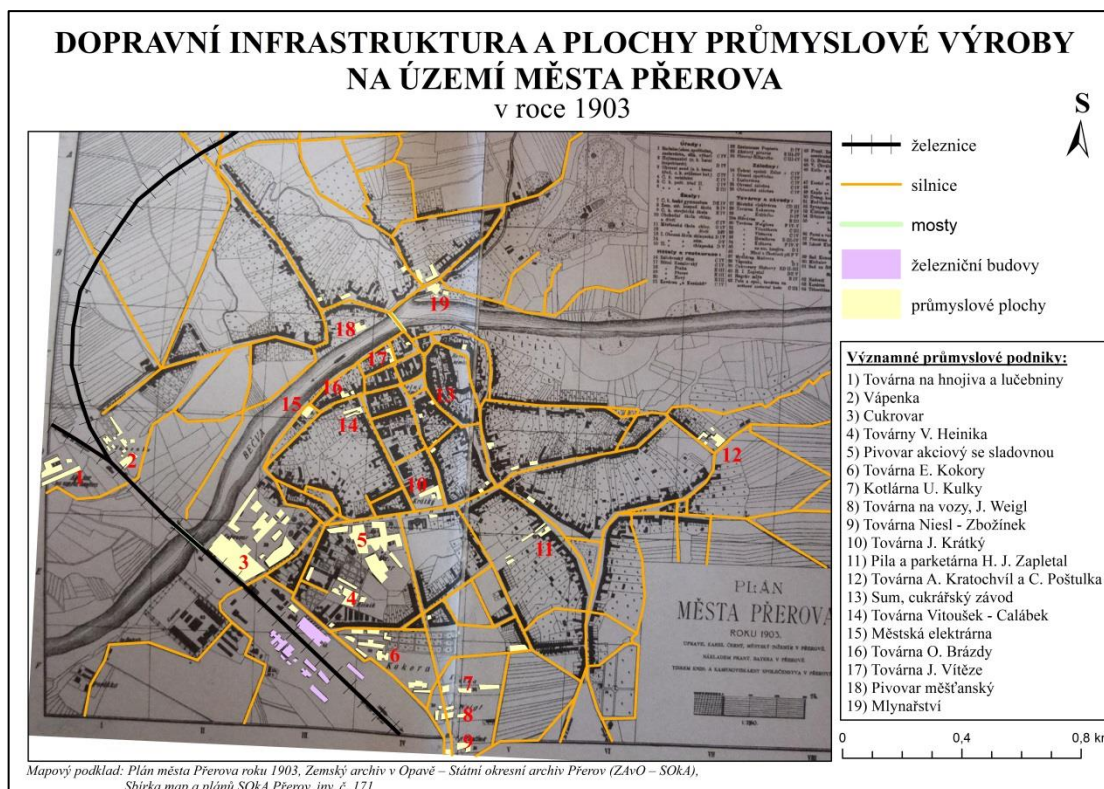
střetl se u předměstí Šířava a dále vedl přes Žerotínovo náměstí, Tyršův most a Velkou Dlážku. Důležitou samozřejmostí té doby bylo napojení tohoto hlavního silničního tahu na přerovskou železnici a to přes Komenského třídu.

Tab. 15, která je uvedena v příloze 1, obsahuje již zmíněný seznam průmyslových podniků, které v roce 1885 působily v Přerově a které jsou zachyceny na obr. 43. Mezi významné podniky v tomto roce lze jmenovat továrnu E. Kokory, V. Heinika, J. Krátkého, O. Brázdy, Vitouška a Calábka, V. Sofky, J. Weigla, pilu a parketárnu H. J. Zapletala, místní vápenku, mlynařství, Skeneho cukrovar anebo akciový pivovar. Z hlediska prostorového rozmístění těchto podniků, lze pozorovat jejich většinové zastoupení v nově vybudované části města Přerova ale také několik závodů v samotném centru města. Přesné prostorové rozložení průmyslových závodů V. Heinika, J. Krátkého a J. Kočí. je zobrazeno v příloze 2 této práce.

7.2 1. pol. 20. století – rok 1903

Z výše uvedeného lze konstatovat, že vývoj průmyslové výroby ve městě probíhal zprvu pozvolným tempem a město jako takové nabylo většího průmyslového rázu právě v 80. a 90. letech 19. století. Na obr. 44 je zobrazen opět stav dopravní infrastruktury a ploch průmyslové výroby tentokrát v roce 1903. Oproti roku 1885 disponuje Přerov v r. 1903 mnohem větším zastavěným územím a vyšším počtem průmyslových podniků, které byly rozmístěny téměř v celé ploše města. Menší podniky a závody bylo možné pozorovat spíše v samotném centru města a naopak větší závody na jeho okrajích a to převážně v jeho jihozápadní části. U dopravní infrastruktury neproběhly žádné výrazné změny oproti výše zmiňovanému roku 1885.

V roce 1903 lze pozorovat vyšší počet průmyslových podniků oproti roku 1885. Jen počet podniků věnující se kovoprůmyslu stoupl dvojnásobně. Z větších závodů, které naopak zanikly lze jmenovat např. továrnu na výrobu zemědělských strojů V. Josefa – Sofka, která zanikla v r. 1892. Mezi nově vybudované podniky, lze zařadit např. městskou elektrárnu, První moravskou rolnickou továrnu akciovou na soustředěná hnojiva a lučebniny (předchůdce dnešní Prechezy), měšťanský pivovar anebo cukrářský závod „Sum“, který také působí v Přerově až do současnosti. Velké továrny byly s převahou koncentrovány v jihozápadní části, ale povšimnout si lze také nové továrny na kamennou lepenku a dehtové výrobky, jejímiž vlastníky byli A. Kratochvíl a C. Poštulka a která byla vybudovaná na východní straně města v ulici Na Vsadsku.



Obr. 44 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1903
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

7.3 1. pol. 20. století – rok 1912

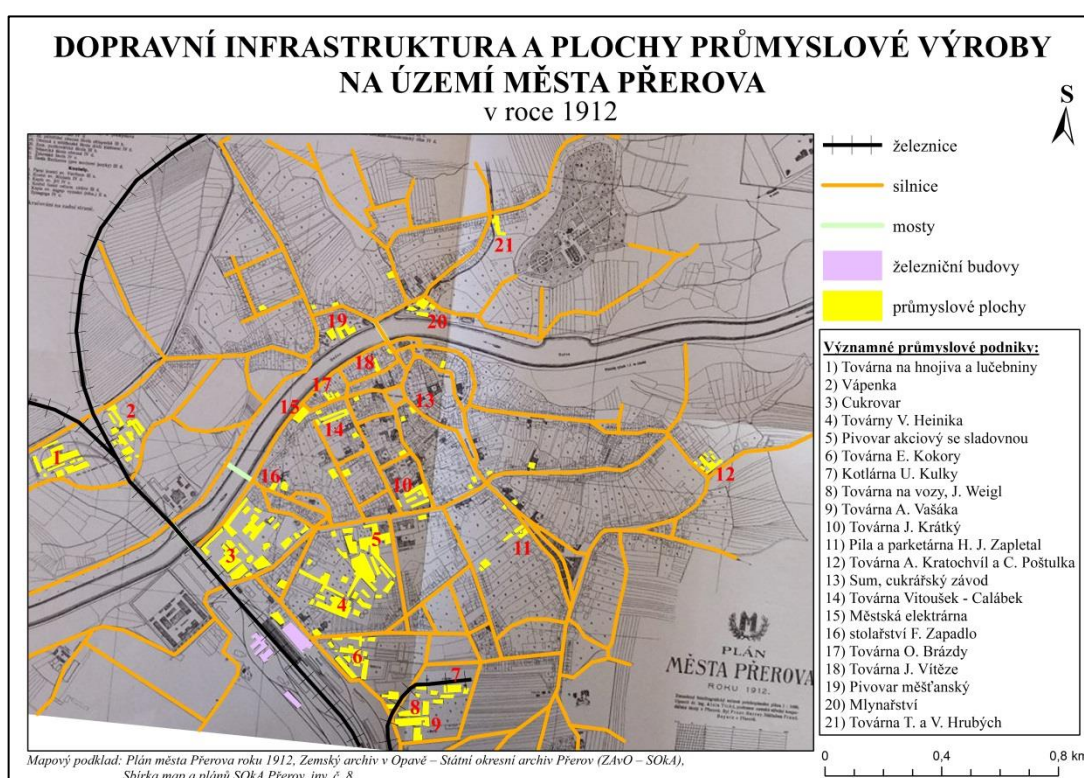
Rok 1912 nepředstavuje z hlediska vývoje zastavěnosti ve vybraných kategoriích dopravní infrastruktury a rozvoje ploch průmyslové výroby přílišné změny ve srovnání s předchozím rokem 1903.

U dopravní infrastruktury je vidět mírné rozšíření silničních cest, které lze pozorovat např. u předměstí Šířava. Novou výstavbou se však stává most přes řeku Bečvu. Došlo tak ke spojení ulic Tržní a Velké Novosady, určen však byl pouze pro pěší dopravu. I přes to znamenal pro Přerov odlehčení dopravní situace přes tuto řeku. U železniční dopravy lze na obrázku pozorovat zavedení železnice do kotlární a slévárny Ernestina Kulky.

U ploch průmyslové výroby by se dalo konstatovat, že téměř k žádné výrazné změně ve srovnání s rokem 1903 nedošlo. Počet podniků byl více méně stejný, některé menší závody ukončily svůj provoz, nahrazeny však byly závody novými. V oblasti kovoprůmyslu se jednalo pouze o pár nových závodů jako zámečnictví, výrobní vah apod. Za větší nový podnik lze považovat Moravskoslezskou továrnu na armatury a stroje vybudovanou v Tovární ulici. Tato továrna vznikla v roce 1904 a jejímu

pozdějšími vlastníky se stali Martinek a Calábek. V rámci potravinářského průmyslu je na obr. 45 znázorněna nová továrna na cukrovinky T. a V. Hrubých nacházející se v severní části města, v blízkosti parku Michalov a také nový měšťanský pivovar nacházející se poblíž Velké Dlážky.

Z hlediska prostorové zastavěnosti lze pozorovat, že plochy průmyslové výroby tvořily jak v tomto tak předchozím zobrazení velkou část samotného města Přerova. I přes poměrně nezměněný počet závodů je však možné pozorovat rozšiřování továren o jednotlivé budovy a to zejména u továren nacházejících se v jihozápadní části města, podél ulic Tovární, Škodovy a Kojetínské.



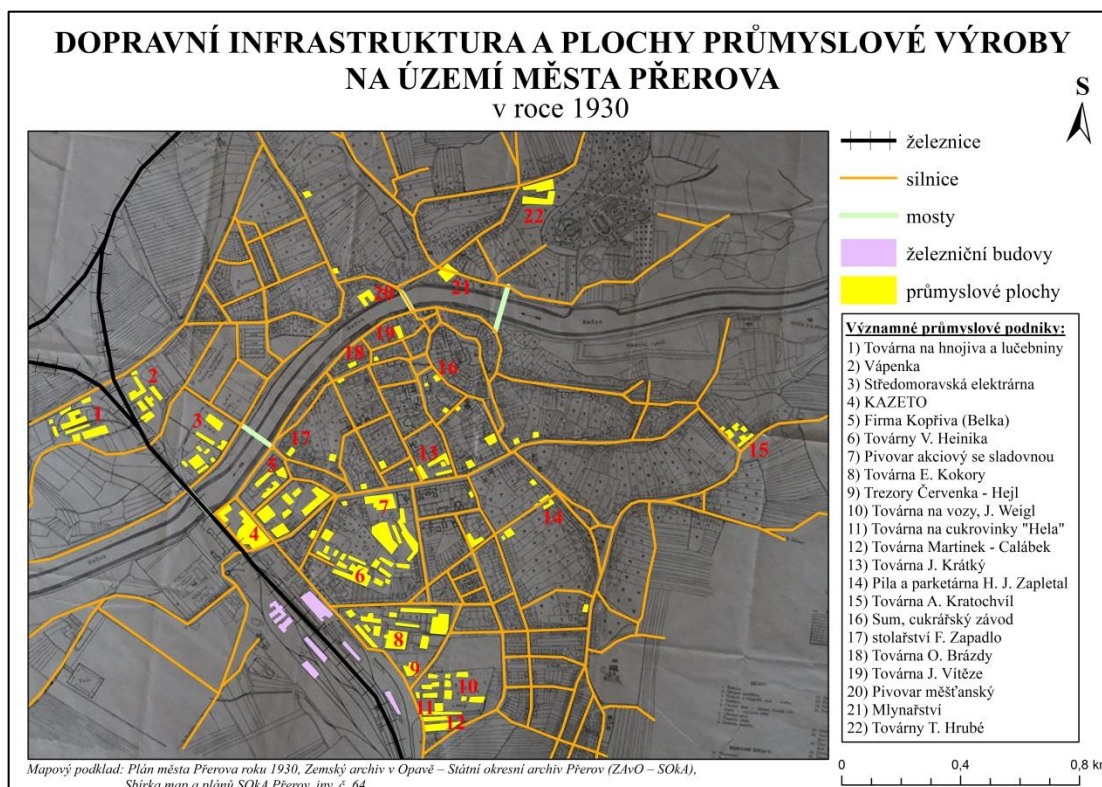
Obr. 45 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1912
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

7.4 1. pol. 20. století – rok 1930

Z obr. 46 lze konstatovat, že i rok 1930 nepředstavuje výraznou změnu od předchozích roků 1903 a 1912.

U dopravní infrastruktury lze pozorovat pouze nepatrné rozšíření u silničních cest a novou dřevěnou lávku přes řeku Bečvu spojující ulici Pod Valy s ulicí Bezručovou. U železniční dopravy došlo k jejímu rozšíření o vybudování „Dluhonické spojky“, tedy spojnice drah vycházející z Přerova a to dráhy vedoucí směrem do Lipníka nad Bečvou s dráhou směřující do Olomouce.

U ploch průmyslové výroby také nelze sledovat nějaké velké změny. Rozšíření lze pozorovat např. u továrny T. Hrubé, která svůj provoz rozšířila o výrobu argolitu. Vznikla tak nová továrna Argo, která se zaměřovala na oblast chemického průmyslu a která také sídlila v ulici Za Mlýnem v blízkosti městského parku Michalov. Změna se však dotýká přerovského cukrovaru, který ukončil svůj provoz v roce 1927 a o jeho prostory se tak rozšířila firma K. Zejdy „KAZETO“. V Tovární ulici lze např. jmenovat novou továrnu na cukrovinku s názvem „Hela“.

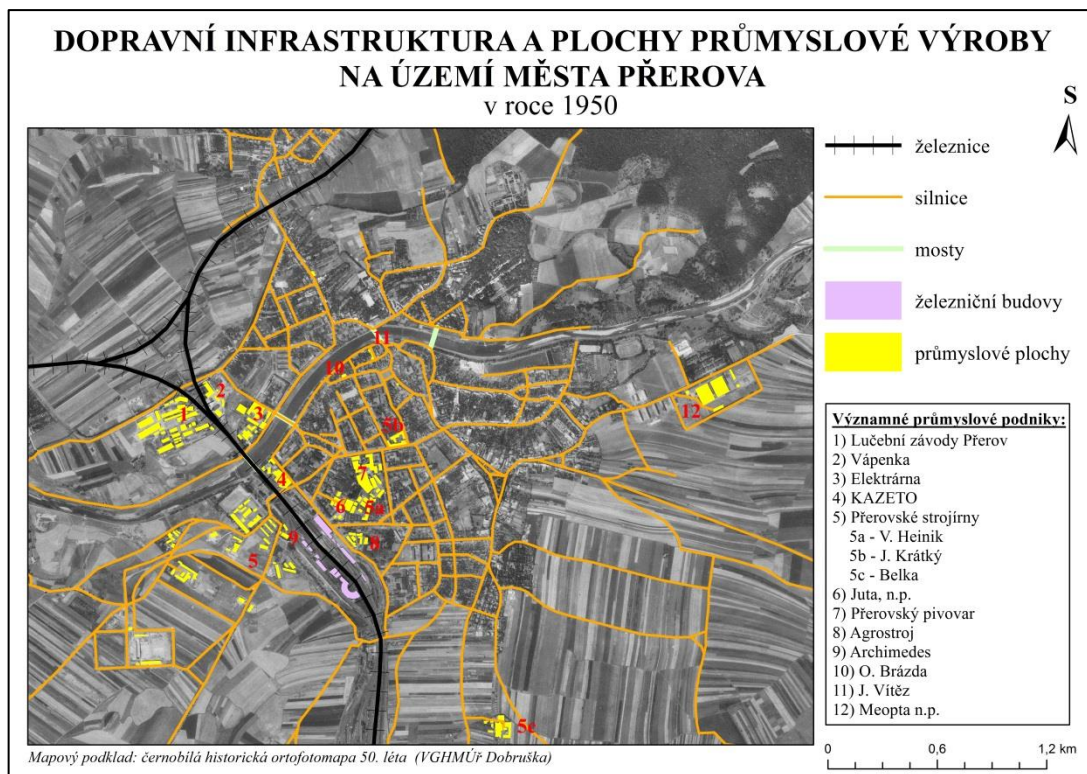


Obr. 46 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1930
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

7.5 Přelom 20. století – rok 1950

Od roku 1930 uběhlo 20 let a u dopravní sítě neproběhly opět žádné výrazné změny. Jediné čeho si lze povšimnout je mírné rozšíření silniční sítě o několik ulic ve městě. Velké změny však proběhly u ploch průmyslové výroby a samotných průmyslových podniků. Oproti předchozím rokům proběhla v rámci znárodnovacích procesů redukce malých živností a závodů což se projevilo na prostorovém rozmístění průmyslu ve městě. V samotném centru města zůstalo v provozu pouze několik závodů, kterými byly např. továrny O. Brázdy, J. Vítěze nebo také cukrářský závod „Sum“. Na okrajích města si lze naopak povšimnout vznik již velkých národních podniků, kterými byly Meopta n.p. (východní část města), Lučební závod Přerov (západní část města) a

pro město nejdůležitější Přerovské strojírny (jih a jihozápadní část města). V roce 1950 však byly prostory Přerovských strojíren ve fázi výstavby (jihozápadní část), na obrázku jsou ale znázorněny prostory bývalých závodů V. Heinika, J. Krátkého a společnosti Belka, které již svou výrobou do strojíren spadaly. V prostorách Heinikových továren byl z jeho přádelny konopí v Přerově zaveden nový národní podnik „Juta“, sídlící ve Dvoře Králové.



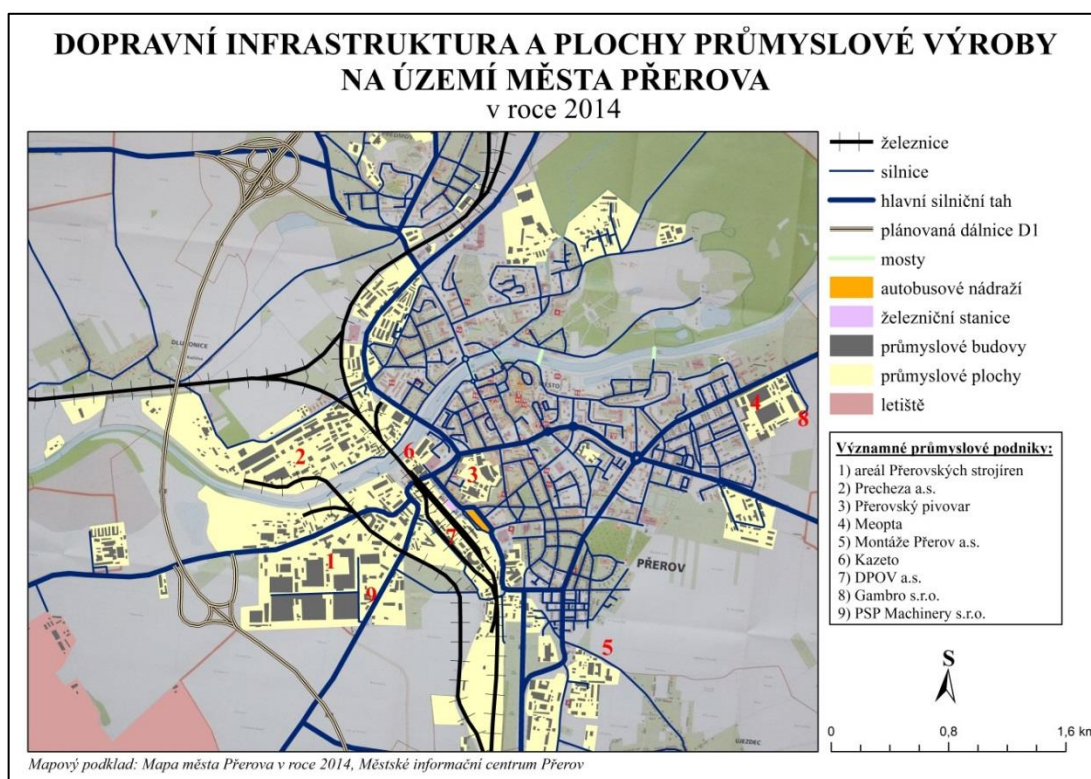
Obr. 47 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1950
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

7.6 Současnost – rok 2014

Současný stav dopravní infrastruktury a ploch průmyslové výroby představuje obr. 48. Plochy průmyslové výroby se vyskytují téměř po celém okraji města Přerova, s převahou v jeho jihozápadní části. Prostory podniků, které ve městě byly již v roce 1950, zaznamenaly velký růst spojený s výstavbou nových budov. To se týká především prostoru Prechezy a prostoru Přerovských strojíren, ve kterých dnes působí řada firem.

U silniční sítě lze pozorovat velice podrobné propojení jednotlivých cest ve městě. Je zde také znázorněn hlavní silniční tah, který ve městě probíhá přes silnice I/47, I/55, II/150, II/434, II/436 a silnici III/04721, která vede přes Tovární ulici podél autobusového a železničního nádraží. V rámci silničních cest je na tomto obrázku také doplněna plánovaná trasa dálnice, úsek 0136, jehož vize výstavby je momentálně

naplánována na rok 2018. U železniční dopravy si lze povšimnout železniční dráhy nákladní dopravy, která vede do areálu strojíren a přes ocelový železniční most do Prechezy. Jihozápadně od města je zde také zobrazena část areálu místního letiště.



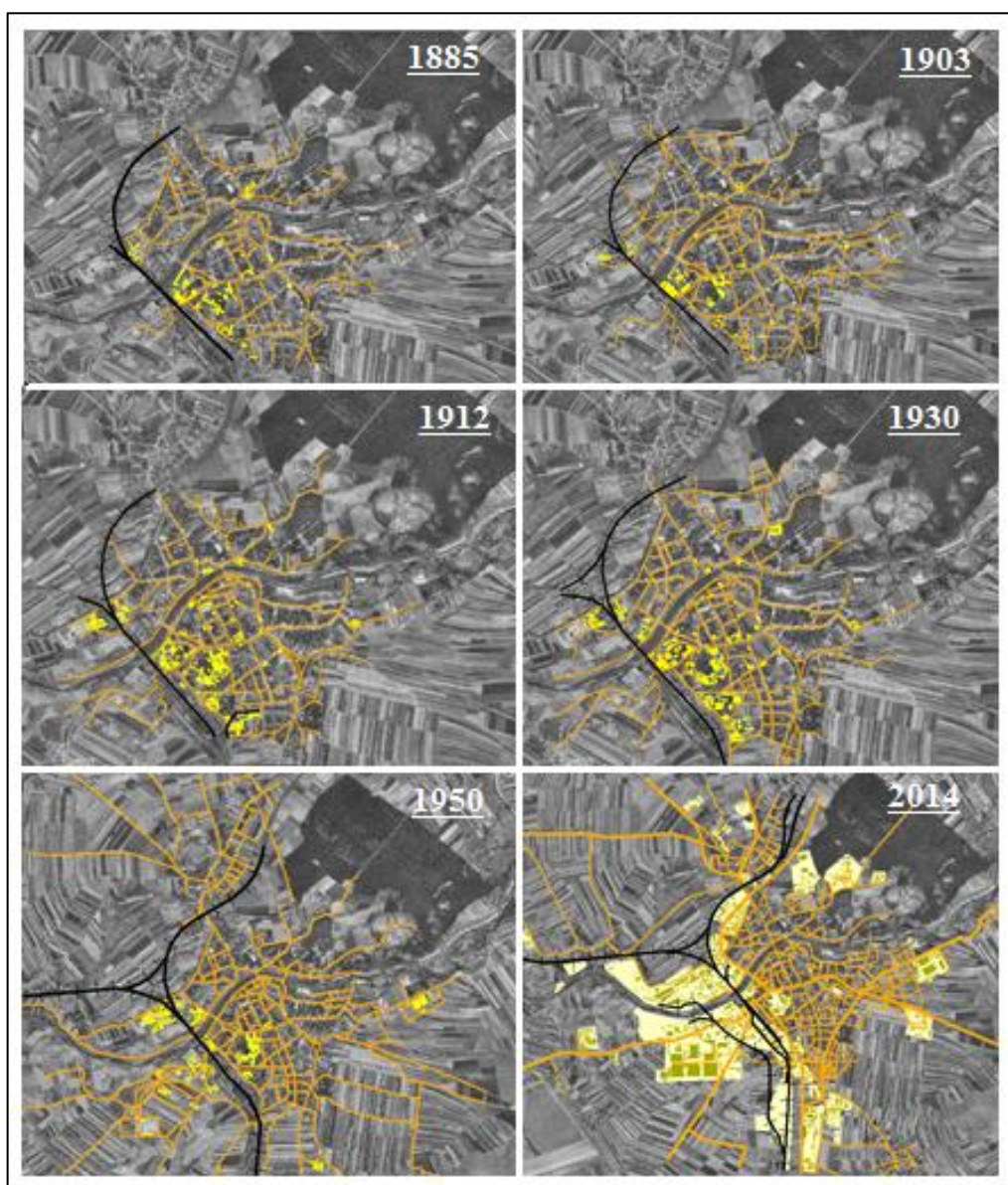
Obr. 48 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 2014
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

Na následujícím obr. 49 je zobrazen shrnující přehled vývoje zvolených kategorií, který je zobrazen na „ortofoto“ snímku z 50. let 20. století a na kterém lze poměrně hezky pozorovat prostorový rozvoj dopravy a průmyslu ve městě Přerově.

U dopravní infrastruktury lze pozorovat postupný růst a napojování nových silničních cest na již existující historickou síť. U tohoto typu infrastruktury nedošlo tedy k žádné redukci, pouze k jejímu postupnému rozšiřování. To lze nejvíce vidět ve srovnání roku 1885, ve kterém bylo v provozu poměrně malý počet od sebe více vzdálených komunikací, se současností tedy s rokem 2014, ve kterém je již dostatečné množství navzájem propojených komunikací.

U ploch průmyslové výroby lze pozorovat jejich postupný rozvoj s převahou v jihozápadní části města Přerova, která se stala průmyslovou základnou během 19. století. Z méně rozlehlých závodů nacházejících se v ploše města došlo k jejich postupnému přechodu k rozlehlým průmyslovým základnám nacházejících se po okraji města Přerova.

Je zřejmé, že doprava a průmysl zásadně ovlivňovaly od pol. 19. století vzhled a charakter města Přerova. Postupný rozvoj těchto dvou kategorií se odrazil jak na prostorovém tak početním růstu tohoto města. Výstavba železničního uzlu, zakládání nebo rozšiřování závodů a továren představovalo příliv nových občanů, což se odrazilo na výstavbě nových ploch bydlení a např. dělnických sídlišť. Pro příklad lze uvést bytové domy v ulicích Kojetínská, Husova, Škodova, které byly na přelomu 19. a 20. století vybudovány pro zaměstnance železnice, ubytovny (např. „Chemik“), které byly původně vytvořeny pro zaměstnance příslušných podniků anebo rozlehlé sídliště v ulicích Dvořákova a Želátovská, které byly v 2. pol. 20. století vybudovány v bezprostřední blízkosti areálu Meopty.



Obr. 49 Přehled vývoje dopravy a průmyslu na „ortofoto“ snímku z 50. let 20. století
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

8 ZÁVĚR

Předložená diplomová práce se zabývá vývojem dopravní infrastruktury a plochami průmyslové výroby z hlediska jejich prostorové zastavěnosti na území města Přerova.

Díky své výhodné poloze uprostřed Moravy představovalo město Přerov vždy důležitou křižovátku dopravních cest. Prostorová výstavba tohoto města se začala rozvíjet již v dobách středověku, její největší rozvoj se však datuje k počátku průmyslové revoluce. Přerov se stal díky železnici významným dopravním uzlem a zároveň vhodnou lokalitou pro rozvoj průmyslu ve městě. Doprava a průmysl jsou tak kategoriemi, které významně ovlivnily zastavěnost tohoto města a jejich vývoj je v práci popisován od 2. pol. 19. století.

Zastavěnost města v oblasti dopravní infrastruktury nejvíce ovlivnila železniční a silniční doprava. U železniční dopravy zejména docházelo k postupnému rozšiřování přerovského nádraží včetně „Dluhonické spojky“ nebo vybudování dráhy a mostu vedoucích do průmyslových zón města. U silniční infrastruktury docházelo k budování nové silniční sítě, která doprovázela prostorovou výstavbu města a která plynule navazovala na síť historickou. Největšími přínosy pro řešení dopravní situace bylo bezesporu zkapacitnění dopravy přes řeku Bečvu stavbou mostů. Důležité však bylo také založení letecké dopravy na počátku 20. století, městské hromadné dopravy s nádražím v 2. pol. 20. století anebo budování cyklostezek počátkem 90. let 20. století. Vodní dopravu umožňuje ve městě protékající řeka Bečva. Momentálně není tento druh dopravy ve městě provozován, ale oblast města je uvažována v plánovaném projektu Dunaj – Odra – Labe.

Průmyslová výroba se rozvíjela zpočátku 2. pol. 20. století pozvolným tempem a charakteristická byla menšími živnostmi v celé ploše města a budováním velkých továren v jihozápadní části města. Postupem času se pak tento jihozápad města stal hlavní koncentrací průmyslové výroby a to zejména v oblasti kovoprůmyslu. Změnu ploch průmyslové výroby přinesly 50. léta 20. století, kdy byly postupně znárodnovacími procesy zrušeny menší podniky a živnosti a zakládány naopak byly velké národní podniky. Mezi nejvýznamnější a zároveň prostorově nejvíce rozlehlé průmyslové podniky ve městě patří podniky v prostoru Přerovských strojiren, Precheza a.s. a Meopta s.r.o.

Rozvoj dopravy a průmyslu ve městě ovlivnil zastavěnost celého města, kdy docházelo k výstavbě nejen nových továren a dopravních cest ale také nových ploch bydlení, kterých bylo kvůli růstu počtu obyvatel přicházejících do města zejména za prací potřeba.

Město Přerov má dopravně – průmyslový charakter, disponuje mnohými průmyslovými zónami a již probíhající a plánovaná výstavba posledních úseků dálnice D1 by měla do města přivést nové investory, což by pro město znamenalo další rozvoj. V budoucnu vybudovaná dálnice D1 a plánované projekty obchvat a „průpich“ městem pak vylepší v Přerově po dlouhou dobu trvající špatnou dopravní situaci.

9 SUMMARY

The aim of this diploma thesis is to describe the development of the built-up area of the town of Přerov in the categories of transport infrastructure and the areas of industrial production from the second half of the 19th century.

The town of Přerov has always been the important junction of road transport thanks to its advantageous location in the middle of Moravia. During the industrial revolution there was built the railway and Přerov became an important traffic junction and also a suitable location for industrial development in the city. As a result, the development of transport and industry significantly influenced the built-up area of Přerov which gradually became the city with a traffic-industrial character.

Chapters six and seven are the key ones. The content of the sixth chapter constitutes the comprehensive overview of the historical development of transport infrastructure and industrial production in the town of Přerov up to the present. The seventh chapter represents the map overview with the development of these categories in selected years from the second half of the 19th century up to the present.

In the field of transport infrastructure the built-up area of the city mostly affected rail and road transport. In particular, for rail transport led to the gradual expansion of the station Přerov including „Dluhonická spojka“ or building a track and a bridge leading to the industrial zones of the city. In terms of the road infrastructure, there was built a new road network which accompanied the spatial development of the city and which was fluently connected with the historical network. Without any doubt, the increase of transport across the river Bečva by building bridges became the biggest benefit for solving the traffic situation. At the beginning of the second half of the 20th century the industrial production was characterized by smaller businesses in the entire area of the city and by the construction of large factories in the south western part of the city. In the course of time the south west city became the main concentration of industrial production, especially in the metal industry. The 50^s of the 20th century brought the change of surfaces in industrial production. There were gradually abolished smaller companies and businesses by nationalization processes and by contrast, there were found large national enterprises. Businesses in the area of Přerovské strojírny, Precheza, a.s. and Meopta, s.r.o. belong among the most important and as well spatially the largest industrial enterprises in the city.

The area of transport and industry will always be the important part for the town of Přerov. Nowadays, Přerov has lots of industrial zones and is closely connected with traffic - industrial projects such as the construction of the motorway D1, Terminal of combined transport, bypass and “pierce” (průnik) of the city, creating of the industrial zone from the airport complex in the village Bochoř or the historical project Danube - Oder - Elbe.

10 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Odborná literatura:

BEDNAŘÍK, Vojtěch. *Přerov na starých pohlednicích*. Vyd. 1. Přerov: Šnábl, 1996. 109 s.

DEMEK, Jaromír a MACKOVČIN, Peter. *Zeměpisný lexikon ČR*. Brno: AOPK ČR, 2006, 580 s. ISBN 80-86064-99.

DOLEŽAL, J., MAREČEK, J. *Nový stavební zákon v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a.s., 2006.

DRECHSLER, Aleš, FIŠMISTROVÁ, Věra, LAPÁČEK, Jiří. *Dějiny města Přerova v datech*. Přerov: Město Přerov, 2006. 191 s. ISBN: 80-239-7202-2.

GAJDICA, František, VOŽDA, Gustav. *Z dějin odborů v okrese Přerov: Sborník statí, vzpomínek a dokumentů k 100. výročí odborového hnutí v Československu*. Přerov: Okresní odborová rada, 1970. 147 s.

HLOUŠEK, Jiří, LAPÁČEK, Jiří. *Přerov v proměnách času: přehled názvů přerovských ulic a náměstí a pohlednicová tvorba s přerovskou tematikou v letech 1897-1938*. Přerov: Elan, 2002. 178 s. ISBN: 80-238-9913-9.

HLOUŠEK, Jiří, LAPÁČEK, Jiří. *Přerov v proměnách času II: stavební proměny Přerova od 2. poloviny 19. století a pohlednicová tvorba s přerovskou tematikou v letech 1939-2002*. Přerov: Elan, 2004. 145 s. ISBN: 80-239-3968-8.

LAPÁČEK, Jiří. *Přerov*. Vyd. 1. Praha; Litomyšl: Paseka, 2010. 68 s. ISBN: 978-80-7432-052-1.

LAPÁČEK, Jiří, 1960-. *Historie a současnost podnikání na Přerovsku a Hranicku*. Vyd. 1. Žehušice: Městské knihy, 2009. 319 s. ISBN: 978-80-86699-55-4.

LAPÁČEK, Jiří. *Přerov: povídání o městě*. Vyd. 1. Přerov: Město Přerov, 2000. 243 s. ISBN: 80-238-6173-5.

LAPÁČEK, Jiří. *Přerov: povídání o městě*. 2. Vyd. 1. Přerov: Město Přerov, 2002. 311 s. ISBN: 80-238-9691-1.

TOLASZ, Radim. *Atlas podnebí Česka*. Praha: Český hydrometeorologický ústav, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007. 233s. ISBN: 978-80-244-1626-7.

VOŽDA, Gustav. *Stoletá tradice Přerovského strojírenství – 1. díl*. Vyd. 1. V Ostravě: Profil, 1967. 202 s.

VOŽDA, Gustav. *Stoletá tradice Přerovského strojírenství - 2. díl*. Vyd. 1. Ostrava: Profil, 1971. 237 s.

VOŽDA, Gustav a kol. *Okres Přerov*. Vyd. 1. Ostrava: Profil, 1988. 127 s.

Internetové zdroje:

Astron, 2015. O nás. astron.biz [online] © 2013 [cit. 2015-3-9]. Dostupné z WWW:<<http://www.astron.biz/cz/index.html>>.

BERAN, Jan, 2007. Vývoj využití krajiny města Přerova. Olomouc. Magisterská práce. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Přírodovědecká fakulta.

ČÁPOVÁ, Jana, 2011. Trvale udržitelné územní plánování jako nový fenomén správy našich měst. Pardubice. Diplomová práce. Univerzita Pardubice. Fakulta ekonomicko – správní.

Časopis Vesmír, 2003. Staré stezky. casopis.vesmir.cz [online] [cit. 2015-12-27]. Dostupné z WWW:<casopis.vesmir.cz/files/file/name/2003_012.pdf>.

Česká televize, 2015a. Regiony - Začíná stavba předposledního chybějícího úseku dálnice D1. ceskatelevize.cz [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-10-5]. Dostupné z WWW:<<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1560690-zacina-stavba-predposledniho-chybejiciho-useku-dalnice-d1>>.

Česká televize, 2015b. Události – nová průmyslová zóna v Bochoři. ceskatelevize.cz [online] © 1996 - 2015 [cit. 2015-10-6]. Dostupné z WWW:<<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1097181328-udalosti/215411000100911/obsah/422169-nova-prumyslova-zona-v-bochori>>.

Česká televize, 2015c. Regiony – Zóna v Bochoři má dvě varianty, ta větší by znamenala zrušení letiště. ceskatelevize.cz [online] © 1996 - 2015 [cit. 2015-10-6]. Dostupné z WWW:<<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1583116-zona-v-bochori-ma-dve-varianty-ta-vetsi-znamenala-zruseni-letiste>>.

Český statistický úřad, 2015a. Kraj, okresy – charakteristika okresu Přerov. czso.cz [online] © 2015 [cit. 2015-2-15]. Dostupné z WWW:<[http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/4891dacec40fb866c1256f08002e61bf/\\$FILE/okres%20P%C5%99erov.pdf](http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/4891dacec40fb866c1256f08002e61bf/$FILE/okres%20P%C5%99erov.pdf)>.

Český statistický úřad, 2015b. Počet obyvatel v obcích Olomouckého kraje k 31. 12. (1990-2014). czso.cz [online] © 2015 [cit. 2015-10-13]. Dostupné z WWW:<https://www.czso.cz/csu/xm/mesta_a_obce>.

Český statistický úřad, 2015c. Demografická ročenka měst 2004 – 2014, Tab. 396 Přerov. czso.cz [online] © 2015 [cit. 2015-10-13]. Dostupné z WWW:<<https://www.czso.cz/csu/czso/demograficka-rocenka-mest-2005-az-2014>>.

Český statistický úřad, 2015d. Historický lexikon obcí ČR 1869 - 2005. czso.cz [online] © 2015 [cit. 2015-3-8]. Dostupné z WWW:<<http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4128-04>>.

- DPOV, 2012. O společnosti. dpov.cz [online] © 2012 [cit. 2015-3-8]. Dostupné z WWW:<<http://www.dpov.cz/cz/spolecnost/>>.
- Dunaj – Odra – Labe, 2015a. Historie projektu D – O – L. d-o-l.cz [online] © 2005 - 2015 [cit. 2015-3-1]. Dostupné z WWW:<<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie>>.
- Dunaj – Odra – Labe, 2015b. Současný stav projektu. d-o-l.cz [online] © 2005 - 2015 [cit. 2015-3-1]. Dostupné z WWW:<<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/dnesnistav>>.
- Dunaj – Odra – Labe, 2015c. Přínosy vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. d-o-l.cz [online] © 2005 - 2015 [cit. 2015-3-2]. Dostupné z WWW:<<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/prinosydol>>.
- Dunaj – Odra – Labe, 2015d. Rozvoj přístavů a logistických center. d-o-l.cz [online] © 2005 - 2015 [cit. 2015-3-2]. Dostupné z WWW:<<http://www.d-o-l.cz/index.php/pl/korzyscidol/pristavy>>.
- Dunaj – Odra – Labe, 2015e. Trasa D-O-L. d-o-l.cz [online] © 2005 - 2015 [cit. 2015-3-2]. Dostupné z WWW:<<http://d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/trasadol>>.
- E15.cz/Magazín, 2009. Přerovské strojírný neměly v Evropě konkurenci, hranická cementárna revoluci přežila. magazin.e15.cz [online] © 2015 [cit. 2015-10-15]. Dostupné z WWW:<<http://magazin.e15.cz/regiony/prerovske-strojirny-nemely-v-evrope-konkurenci-hranicka-cementarna-revoluci-prezila-853791>>.
- FALDÍKOVÁ, Magdalena, 2012. Návrh opatření na zjednodušení územního plánování. Zlín. Diplomová práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Fakulta managementu a ekonomiky.
- Geocaching, 2009. Dluhonická spojka. geocaching.com [online] © 2000 - 2016 [cit. 2015-10-15]. Dostupné z WWW:<https://www.geocaching.com/seek/cache_details.aspx?wp=GC1XHC4&title=dluhonicka-spojka&guid=8615df8e-3edb-48b2-9c9f-b7fbbd4a51da>.
- Halasová, H., Šilarová, V. Územní plánování v České republice 2007. Brno: Ústav územního rozvoje Brno, 2007.
- Historické fotografie, 2015. Přerov – Tyršův most. ftohistorie.cz [online] [cit. 2015-2-24]. Dostupné z WWW:<http://www.ftohistorie.cz/Olomoucky/Prerov/Prerov/Prerov_-_Tyrsov_most/Default.aspx>.
- iDnes.cz, 2015. Olomoucký kraj, Zprávy - Z letiště v Bochoři má být obří průmyslová zóna, vážne na dostavbě D1. idnes.cz [online] © 1999 - 2015 [cit. 2015-10-6]. Dostupné z WWW:<<http://olomouc.idnes.cz/z-letiste-v-bochori-ma-byt-strategicka-prumyslova->

zona-dostavba-d1-1ch-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150521_173646_olomouc-zpravy_stk>.

Kazeto, 2015. O společnosti. kazeto.cz [online] © 2015 [cit. 2015-3-9]. Dostupné z WWW:<<http://www.kazeto.cz/>>.

KLUSÁČKOVÁ, Radka, 2014. Vize a realita v územním plánování. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko – správní fakulta.

Letiště Přerov, 2014a. Historie letiště Přerov. prerov-airport.cz [online] © 2014 [cit. 2015-2-27]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov-airport.cz/index.php?id=105>>.

Letiště Přerov, 2014b. Základní údaje. prerov-airport.cz [online] © 2014 [cit. 2015-2-27]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov-airport.cz/index.php?id=101>>.

MACH, Václav, 2008. Územní plánování. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Právnická fakulta.

Mapy.cz, 2015a. Letiště Přerov. mapy.cz [online] [cit. 2015-2-27]. Dostupné z WWW:<<http://www.mapy.cz/zakladni?x=17.4047307&y=49.4260883&z=15&base=opfoto&source=base&id=1703771&q=leti%C5%A1t%C4%9B%20p%C5%99erov>>.

Mapy.cz, 2015b. Město Přerov. mapy.cz [online] [cit. 2015-12-26]. Dostupné z WWW:<<http://mapy.cz/dopravni?x=17.4525254&y=49.4531217&z=15>>.

Meopta, 2015a. Historie. meopta.cz [online] © 2013 [cit. 2015-3-5]. Dostupné z WWW:<<http://www.meopta.cz/cz/historie-1404041196.html>>.

Meopta, 2015b. O nás. meopta.cz [online] © 2013 [cit. 2015-3-8]. Dostupné z WWW:<<http://www.meopta.cz/cz/o-nas-1404041197.html>>.

Meopta, 2015c. Průmyslový park. meopta.cz [online] © 2013 [cit. 2015-3-8]. Dostupné z WWW:<<http://www.meopta.cz/cz/prumyslovy-park-1404041192.html>>.

Montáže Přerov, a.s., 2015. O nás. montaze.cz [online] © 2015 [cit. 2015-3-9]. Dostupné z WWW:<<http://www.montaze.cz/o-nas/60-let-uspechu/>>.

MHD Přerov, 2015. Linky MHD. mhdprerov.cz [online] [cit. 2015-2-28]. Dostupné z WWW:<<http://www.mhdprerov.cz/index.php/linky-mhd>>.

MIKULIČOVÁ, Alena, 2010. Územní plánování a ochrana vlastnických práv. Brno. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Právnická fakulta.

Ministerstvo dopravy, 2015. Ministerstvo dopravy podpořilo modernizaci trati Brno – Přerov. mdcz.cz [online] © 2016 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z WWW:<http://www.mdcz.cz/cs/Media/Ministerstvo_dopravy_podporilo_modernizaci_trati_Brno%E2%80%93Přerov.htm>.

MOKRUŠ, Libor, 2011. Dopravní obslužnost města Přerova. Přerov. Bakalářská práce. Vysoká škola logistiky o.p.s.

MPSV, Úřad práce ČR, 2011. Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska. portal.mpsv.cz [online] © 2015 [cit. 2015-2-16]. Dostupné z WWW:<https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem/?_piref37_240429_37_240428_240428.next_page=%2Findex.do&_piref37_240429_37_240428_240428.statse=2000000000019&_piref37_240429_37_240428_240428.statsk=0&_piref37_240429_37_240428_240428.send=send&_piref37_240429_37_240428_240428.stat=20000000000053&_piref37_240429_37_240428_240428.obdobi=L&_piref37_240429_37_240428_240428.rok=2011&_piref37_240429_37_240428_240428.uzemi=154000&ok=Vybrat>.

Olomouckýdeník.cz, 2015. Zprávy - Premiér v Přerově: Letiště se má stát strategickou průmyslovou zónou. olomoucky.denik.cz [online] © 2005 - 2015 [cit. 2015-10-6]. Dostupné z WWW:<http://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/premier-v-prerove-letiste-se-ma-stat-strategickou-prumyslovou-zonou-20150521-tdys.html>.

Portál územního plánování, 2014. Stavební zákon a prováděcí předpisy. portal.uur.cz [online]. © 2002 - 2014 [cit. 2015-2-11]. Dostupné z WWW:<<http://portal.uur.cz/pravni-predpisy/stavebni-zakon-a-provadeci-predpisy.asp>>.

Precheza, 2015. Historie. precheza.cz [online] © 2015 [cit. 2015-3-4]. Dostupné z WWW:<<http://www.precheza.cz/historie/>>.

Přerov - soukromý archiv, 2012a. Archiv – budovy, stavby, architektura. rosmus.cz [online] © 2002 - 2012 [cit. 2015-2-24]. Dostupné z WWW:<<http://www.rosmus.cz/archiv/budovy/mosty.pdf>>.

Přerov – soukromý archiv, 2012b. Firmy a továrny v Přerově - Strojírenský průmysl v Přerově. rosmus.cz [online] © 2002 - 2012 [cit. 2015-10-15]. Dostupné z WWW:<<http://www.rosmus.cz/archiv/firmy/strojirny.pdf>>.

Přerov – soukromý archiv, 2012c. Firmy a továrny v Přerově - Historie Lučebních závodů a PřChZ. rosmus.cz [online] © 2002 - 2012 [cit. 2015-10-18]. Dostupné z WWW:<<http://www.rosmus.cz/archiv/firmy/chemicka.pdf>>.

Přerov – soukromý archiv, 2012d. Firmy a továrny v Přerově – MEOPTA Přerov. rosmus.cz [online] © 2002 - 2012 [cit. 2015-10-18]. Dostupné z WWW:<<http://www.rosmus.cz/archiv/firmy/meopta.pdf>>.

Přerov – soukromý archiv, 2012e. Firmy a továrny v Přerově – Rolnická akc. továrna na hnojiva 1933. rosmus.cz [online] © 2002 - 2012 [cit. 2015-12-3]. Dostupné z WWW:<<http://www.rosmus.cz/archiv/firmy/rolnicka.pdf>>.

Přerov – soukromý archiv, 2012f. Firmy a továrny v Přerově – Přerovské strojírný, publikace. rosmus.cz [online] © 2002 - 2012 [cit. 2015-12-4]. Dostupné z WWW:<<http://www.rosmus.cz/archiv/firmy/ps-publikace.pdf>>.

Přerovská internetová televize, 2015. Aktuality, články - Zóny v Holešově a Bochoři vzdálené dvacet kilometrů čeká boj o investory. pitv.cz [online] © 2014 - 2015 [cit. 2015-10-6]. Dostupné z WWW:<<http://pitv.cz/2015/09/zony-v-holesove-a-bochori-vzdalene-dvacet-kilometru-ceka-boj-o-investory/>>.

PSP Engineering, 2015. O nás. pspeng.cz [online] [cit. 2015-3-9]. Dostupné z WWW:<<http://www.pspeng.cz/About.aspx>>.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012a. Soubor map – okres Přerov. rsd.cz [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-25]. Dostupné z WWW:<https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/0eb05a90-d3b5-4b3f-9561-cf73965391f2/okr_prerov.png?MOD=AJPERES&CACHEID=0eb05a90-d3b5-4b3f-9561-cf73965391f2>.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015b. Stavba v realizaci, D1 Přerov – Lipník, stavba 0137. rsd.cz [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-10-5]. Dostupné z WWW:<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbzjdjQ0MDRzNXFyNTX1CDAwMDIEKIoEKnN0dPUzMfYAiJhZGBp4uTh4u5pa-BgaeZsTpN8ABHA0I6Q_XjwIrwecCsAI8VhTkhkYYZDoqAgCJ8XUV/#/poi/55d4e33fb4e91fe512d49dac>.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015c. Stavba v přípravě, D1 Říkovice – Přerov, stavba 0136. rsd.cz [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-10-5]. Dostupné z WWW:<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbzjdjQ0MDRzNXFyNTX1CDAwMDIEKIoEKnN0dPUzMfYAiJhZGBp4uTh4u5pa-BgaeZsTpN8ABHA0I6Q_XjwIrwecCsAI8VhTkhkYYZDoqAgCJ8XUV/#/poi/5539362ec488bb6348784dcb>.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015d. Stavby v přípravě I/55 – Přerov, průtah centrem. rsd.cz [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-10-5]. Dostupné z WWW:<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbzjdjQ0MDRzNXFyNTX1CDAwMDIEKIoEKnN0dPUzMfYAiJhZGBp4uTh4u5pa-BgaeZsTpN8ABHA0I6Q_XjwIrwecCsAI8VhTkhkYYZDoqAgCJ8XUV/#/poi/553e95ee1e8de56748349b8f>.

Silnice, železnice, 2008. Rekonstrukce železničního uzlu Přerov. silnice-zeleznice.cz [online] [cit. 2015-2-24]. Dostupné z WWW:<<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rekonstrukce-zeleznicniho-uzlu-prerov>>.

Správa železniční dopravní cesty, 2014. Skončila rekonstrukce důležitého železničního uzlu Přerov. szdc.cz [online] [cit. 2015-2-25]. Dostupné z WWW:<<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/ukonceni-zst-prerov.html>>.

Statutární město Přerov, 2015a. O Přerově. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-12]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/>>.

Statutární město Přerov, 2015b. Historie města. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-12]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/historie-mesta/>>.

Statutární město Přerov, 2015c. Územní energetická koncepce Statutárního města Přerova. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-13]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/koncepce-studie-strategie/>>.

Statutární město Přerov, 2015d. Profil statutárního města Přerova. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-13]. Dostupné z WWW:<http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.prerov.eu%2Ffilemanager%2Ffiles%2Ffile.php%3Ffile%3D1006&ei=bNjdVN20DtLhateWgsgI&usg=AFQjCNFaoY90Jm5D0F5Lpngnaiou-_yiQ&bvm=bv.85970519,d.d2s>.

Statutární město Přerov, 2015e. Rozvoj udržitelného rozvoje území. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-15]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/uzemni-planovani/uzemne-analyticke-podklady-obci-orp-prerov-uap/dokumentace-uzemne-analytickych-podkladu-orp-prerov-uap.html>>.

Statutární město Přerov, 2015f. Strategický plán města Přerova 2014 - 2020. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-15]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/o-magistratu/magistrat-upozornuje/strategicky-plan-ekonomickeho-a-uzemniho-rozvoje-statutarniho-mesta-prerova-pro-obdobi-2014-2020.html>>.

Statutární město Přerov, 2015g. Cyklistická doprava. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-17]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/cyklisticka-doprava.html>>.

SPÁČIL, Martin, 2014. Geomorfologické poměry města Přerova. Olomouc. Diplomová práce. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI. Přírodovědecká fakulta.

Statutární město Přerov, 2015h. Železniční doprava. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-25]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/zeleznicni-doprava.html>>.

Statutární město Přerov, 2015ch. Rekonstrukce autobusového nádraží. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-27]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/investicni-akce-mesta/zrealizovane-investice-mesta/rekonstrukce-autobusoveho-nadrazi.html>>.

Statutární město Přerov, 2015i. Rozvoj města - cyklistická doprava. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-1]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/cyklisticka-doprava/>>.

Statutární město Přerov, 2015j. O Přerově – cyklistická doprava. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-1]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/cyklisticka-doprava.html>>.

Statutární město Přerov, 2015k. Investiční akce města - cyklodoprava. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-1]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/investicni-akce-mesta/zrealizovane-investice-mesta/cyklodoprava.html>>.

Statutární město Přerov, 2015l. Mapy záplavových oblastí. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-1]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/mapove-centrum-gis/mapy-zaplavovych-oblasti.html>>.

Statutární město Přerov, 2015m. Územní plán města Přerova. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-2-23]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-prerova/uzemni-plan-mesta-prerova-pravni-stav-po-vydani-zmeny-c-1.html>>.

Statutární město Přerov, 2015n. Rozvoj města – dálnice, průtah, průspich. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-3]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/magistrat/rozvoj-mesta/doprava/>>.

Statutární město Přerov, 2015o. Terminál kombinované dopravy a Veřejné logistické centrum Přerov. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-3]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/podnikatel/rozvojove-a-prumyslove-zony/terminal-kombinovane-dopravy-a-verejne-logisticke-centrum-prerov.html>>.

Statutární město Přerov, 2015p. Průmyslové zóny. prerov.eu [online] © 2000 - 2015 [cit. 2015-3-9]. Dostupné z WWW:<<http://www.prerov.eu/cs/podnikatel/rozvojove-a-prumyslove-zony/prumyslove-zony.html>>.

Ústav územního rozvoje, 2015a. Kapitola D. ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, JEHO ORGÁNY, NÁSTROJE A VAZBY – D.1 Orgány územního plánování, stavební úřady a dotčené orgány chránící veřejné zájmy. uur.cz [online] © 2015 [cit. 2015-2-10]. Dostupné z WWW:<<http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaD-2013/D1-2013.pdf>>.

Ústav územního rozvoje, 2015b. Kapitola D. ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, JEHO ORGÁNY, NÁSTROJE A VAZBY – D.2 Nástroje územního plánování. uur.cz [online] © 2015 [cit. 2015-2-10]. Dostupné z WWW:<<http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaD/D2-2015.pdf>>.

Ústav územního rozvoje, 2015c. Kapitola A. PRINCIPY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ – A.1 Pojetí udržitelného rozvoje. uur.cz [online] © 2015 [cit. 2015-2-11]. Dostupné z WWW:<<http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaA/A1-20101115.pdf>>.

VEVERKOVÁ, Lucie, 2014. Návrh změn v územním plánu Vrhavěč. Plzeň. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta aplikovaných věd.

Zakonyprolidi.cz, 2015. Sbírka zákonů ČR, ročník 2006 – Předpis č. 183/2006 Sb. zakonyprolidi.cz [online] © 2010 - 2015 [cit. 2015-2-10]. Dostupné z WWW:<<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183#cast3>>.

ZAPLETAL, Petr, 2013. Průmyslová výroba v Přerově v 19. a 20. století. Brno. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Pedagogická fakulta.

ZAPLETALOVÁ, Zuzana, 2010. Analýza vývoje Olomouce pomocí územních plánů a jeho vizualizace. Olomouc. Diplomová práce. UNIVERZITA PACACKÉHO V OLOMOUCI. Přírodovědecká fakulta.

Zemský archiv v Opavě, 2006. Sborník Státního okresního archivu Přerov. archives.cz [online] © 2011 [cit. 2015-9-9]. Dostupné z WWW:<http://www.archives.cz/zao/resources/prerov/soka_prerov_sbornik_2006.pdf>.

Zubr, 2015. Historie a současnost. zubr.cz [online] © 2010 [cit. 2015-3-9]. Dostupné z WWW:<<http://www.zubr.cz/pivovar-zubr/historie-a-soucasnost.html>>.

Jiné zdroje:

Ing. Lenka Škubalová - Magistrát města Přerova, Oddělení územního plánování

Zemský archiv v Opavě, Státní okresní archiv Přerov (Přerov VII – Henčlov)

PŘÍLOHY

Příloha1 Mapy dopravní infrastruktury a ploch průmyslové výroby na území města Přerova pro roky 1885, 1903, 1912, 1930, 1950, 2014 a k nim doprovodné tabulky (vložená)

Příloha 2 Prostorové rozložení vybraných průmyslových závodů (vložená)

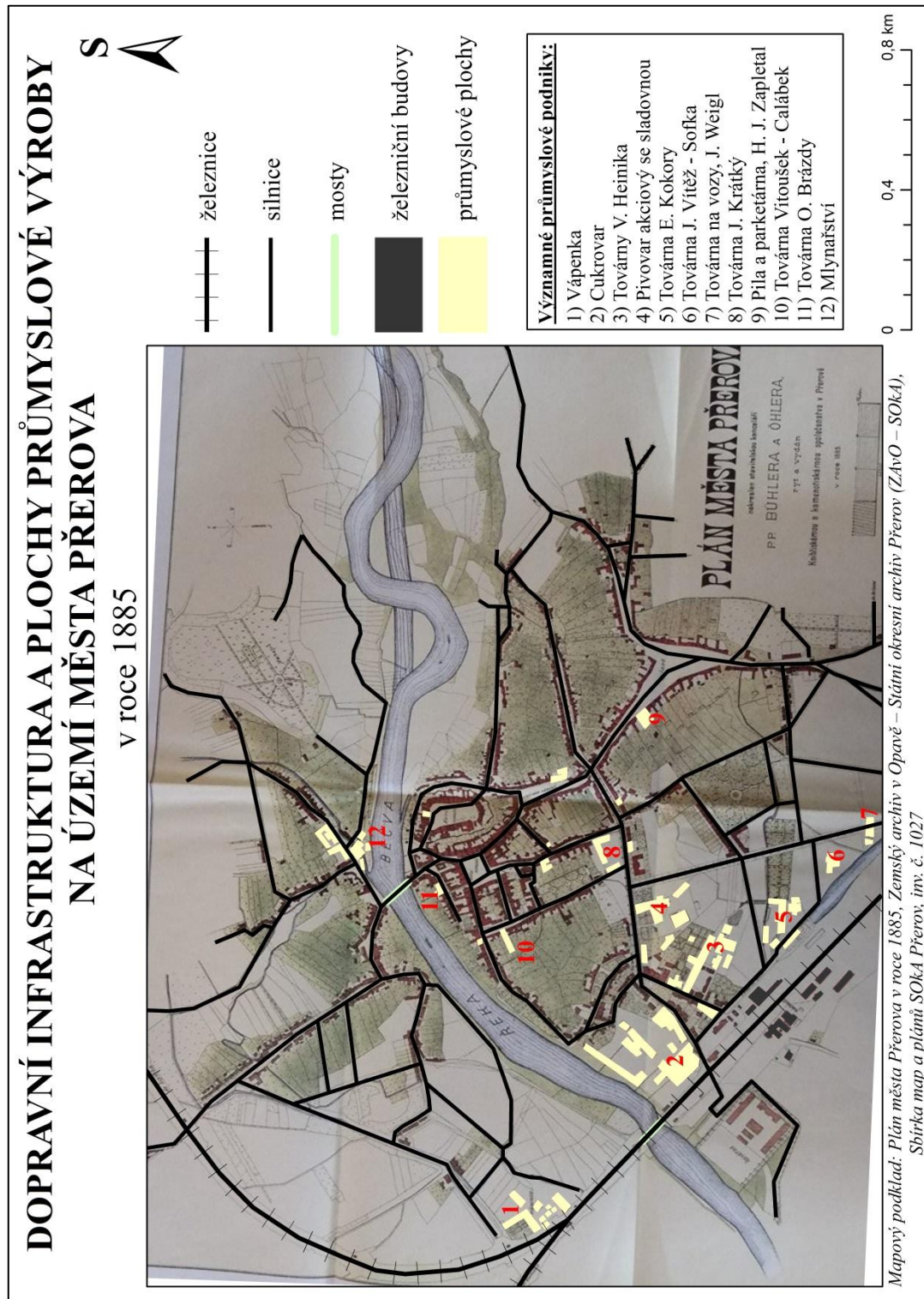
Příloha 3 Tematické fotografie současného města Přerova (vložená)

Příloha 4 Tabulka zobrazující vývoj průmyslové činnosti od 2. pol. 19. st. (volná)

Příloha 5 Práce v elektronické podobě (volná na CD)

PŘÍLOHA 1

Mapy dopravní infrastruktury a ploch průmyslové výroby na území města Přerova

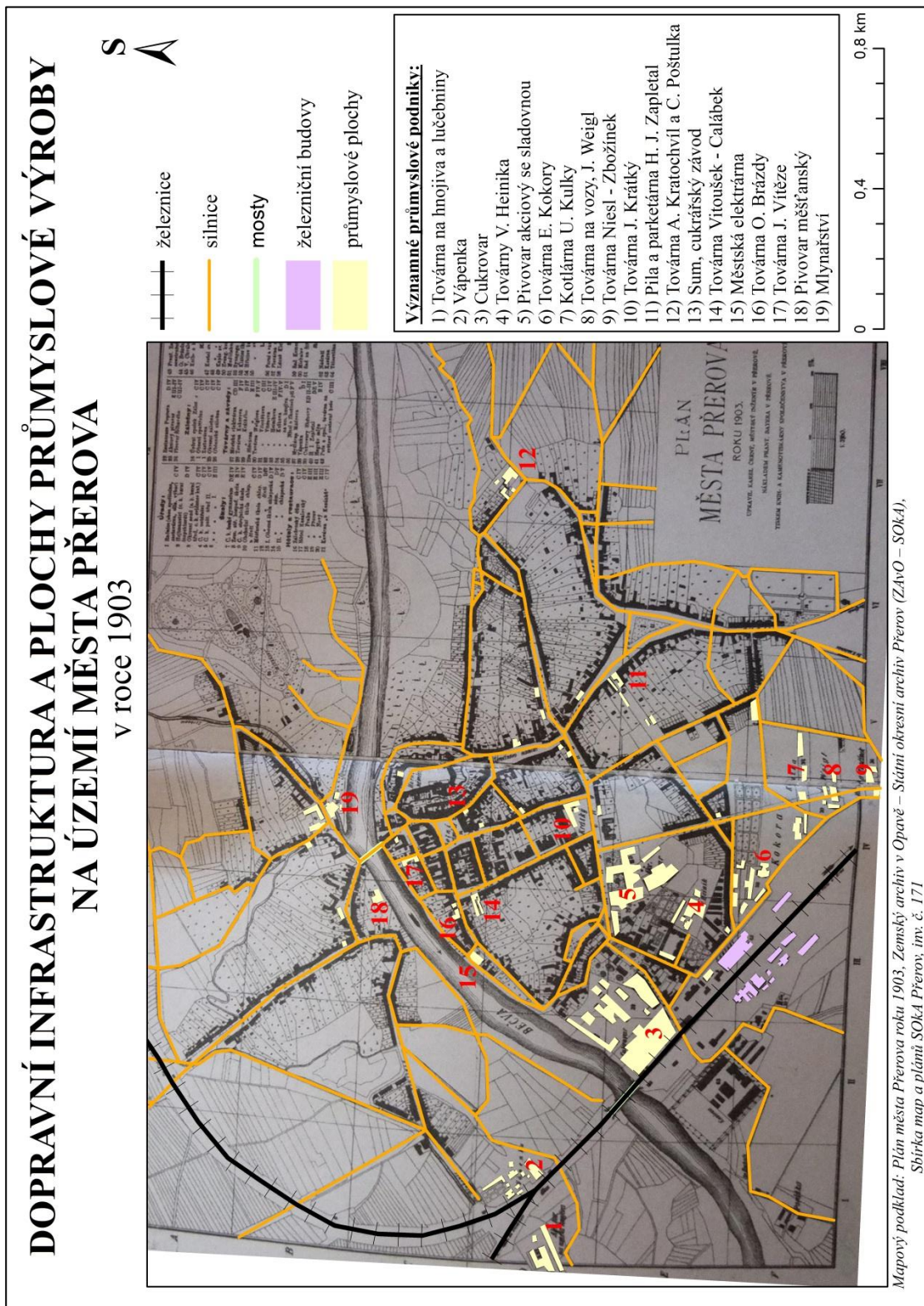


Obr. 50 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1885
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

Tab. 15 Průmyslové podniky působící na území města Přerova v roce 1885

1885		
KOVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1848 1884	zámečnictví	Jiří Grégr A. Grégr
1850	mosaznictví	Josef Mende
1852	Továrna na kovové zboží od r. 1901 Heinika dědici a spol.	Vincenc Heinek, J. Mende Končelíková, Bennem a Dareem
1854	klempířství	Vilém Pleus
1866	Továrna na hospodářské stroje a slévárna	J. Krátký
1867	Továrna na zemědělské stroje	Václav Nohejl
1876	J. Doležel a Comp.	Doležel, Kokora, Waldmann
1881	Kokora - Waldmann	Kokora, Waldmann
1889	První přerovská strojnická továrna se slévárnou E. Kokora a spol.	E. Kokora
1910 - 1912	Rolnická akciová továrna na stroje, slévárna a kotlárna Ed. Kokora a spol.	E. Kokora
asi 1870	výroba zemědělských strojů	Josef Kočí
1878	Továrna na výrobu strojů pro mlýny a sladovny	Osvald Brázda
1880	Továrna hospodářských strojů	Vitoušek - Calábek
1881	výroba zemědělských strojů, též výroba pump	Vítěz Josef-Sofka
1885	pumpařství	Jan Lešnovský
CHEMICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1871	mydlárna	Eduard Kokora
KAMENICKÝ A STAVEBNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1858 1917	vápenka zakoupeno Přerovskými lučebními závody	L. v. Heydebrand und der Lasa
DŘEVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1865	umělé nábytkářství	J. Karas
1865	stolařství	V. Chválek
1879	továrna na vozy	J. Weigl
1883	pila a parketárna	H. J. Zapletal
PROVAZNICTVÍ A TEXTILNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1872	Přádelna konopí	Vincenc Heinek
1884	oděvnictví, od r. 1908 Oděvní ústav pro uniformy a civilní šaty	V. Lipner a spol.
POLYGRAFICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1876	první tiskárna	J. Jahoda
1882	druhá nejstarší tiskárna, knihtiskárna a kamenotiskárna	s. r. o. v Přerově
POTRAVINÁŘSKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
50. léta 19. stol. 1862	mlynařství k mlýnu přibyla pekárna	V. Urbánek J. Heger
1859, 1867	cukrovar	A. a A. Skene
1872 - 1873	pivovar akciový se sladovnou	akcionáři Přerova, předseda J. V. Křístek

Zdroj: Vožda 1967, Vožda 1971, Drechsler 2006, Lapáček 2000, Lapáček 2009, vlastní zpracování



Obr. 51 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1903
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

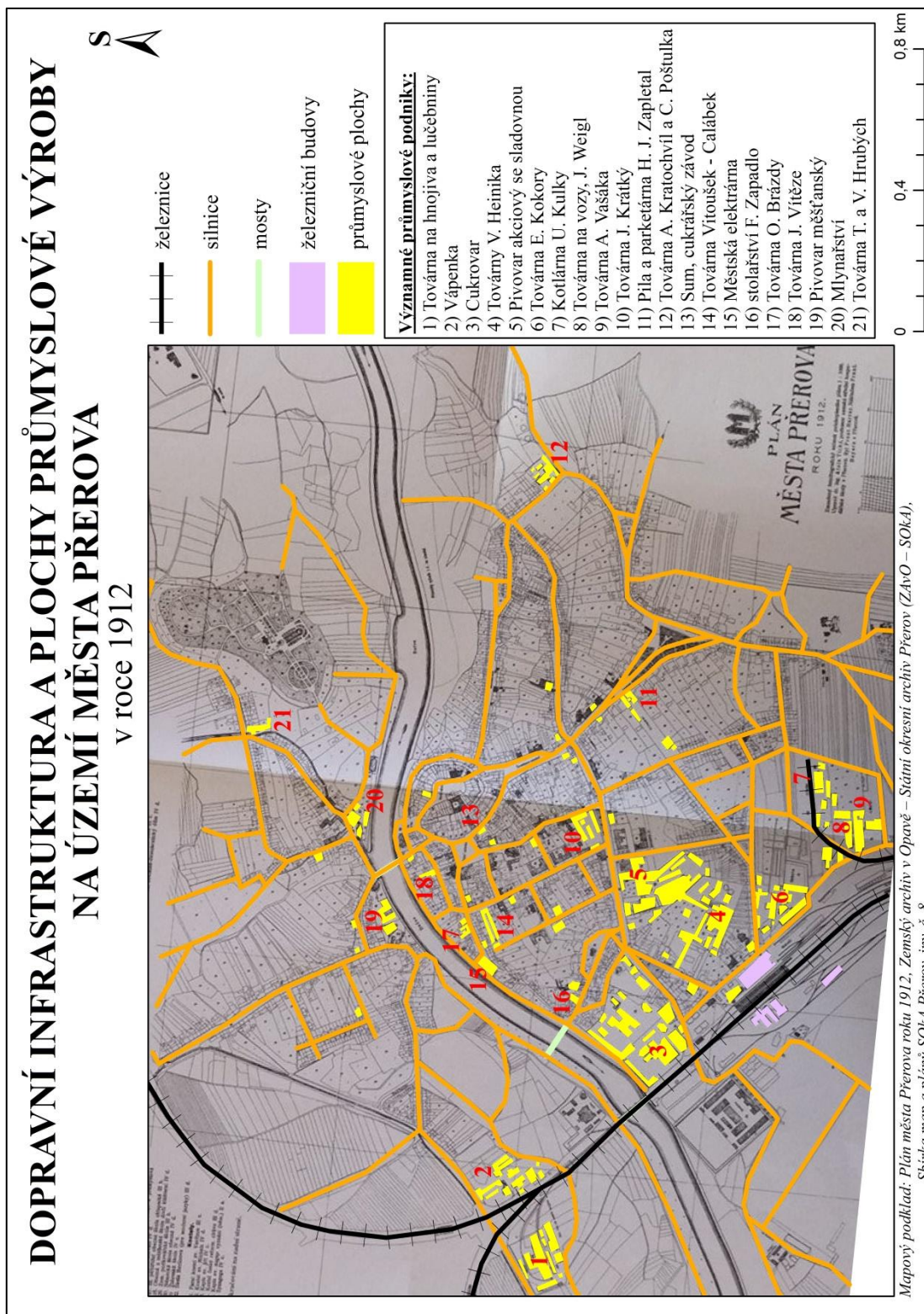
Tab. 16 Průmyslové podniky působící na území města Přerova v roce 1903

1903		
KOVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1848 1884	zámečnictví	Jiří Grégr A. Grégr
1850	mosaznictví	Josef Mende
	továrna na kovové zboží od r. 1901 Heinika dědici a spol.	Vincenc Heinik, J. Mende Končelíková, Bennem a Dareem
1854	klempířství	Vilém Pleus
1866	Továrna na hospodářské stroje a slévárna	J. Krátký
1867	Továrna na zemědělské stroje	Václav Nohejl
1876	J. Doležel a Comp.	Doležel, Kokora, Waldmann
1881	Kokora - Waldmann	Kokora, Waldmann
1889	První přerovská strojnická továrna se slévárnou E. Kokora a spol.	E. Kokora
1910 - 1912	Rolnická akciová továrna na stroje, slévárna a kotlárna Ed. Kokora a spol.	E. Kokora
1878	Továrna na výrobu strojů pro mlýny a sladovny	Osvald Brázda
1880	Továrna hospodářských strojů	Vitoušek - Calábek
1885	pumpařství	Jan Lešnovský
1886	sítař	E. Vraštil
1886	síta a drátěné výrobky	
1890	Továrna na kovové zboží, zámečnictví	Čeněk a Marie Zezulovi
1894	Továrna vodovodů a čerpadel	Jan Vítěz
1896	Stavební a umělé zámečnictví	E. Zezula
1898	umělecké stavební zámečnictví a výroba drátěných pletiv	Antonín Leder
asi 1900	výroba zemědělských strojů	František Zlámal
1900	strojnictví	Arnold Friedrich
1900	výroba vah	Č. Slezák
1902	kovodělný podnik	Niesl - Zbožínek
1903	zámečnictví	F. Horáček
1903	kotlárna, strojnická továrna a slévárna	Ernestin Kulka
ELEKTROTECHNICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1897	městská elektrárna	
CHEMICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1871	mydlárna	Eduard Kokora
1891	mydlárna	František Lazar
1898	Továrna na mýdlo, mýdlový prášek a sodu	V. Maděr
1891	Továrna na kamennou lepenku a dehtové výrobky A. Kratochvíl, továrna dehtových výrobků, velkozávod pokrývačský a asfaltěrský v Přerově	A. Kratochvíl a C. Poštulka
1929		
1895	První moravská rolnická továrna akciová na soustředěná hnojiva a lučebniny	
1934	Rolnické lučební závody v Přerově a.s.	
po r. 1900	výrobní a prodejna drogistů	V. Spudil
po r. 1900	První moravská rafinerie na pivovarskou smůlu, mazadla atd.	B. Jedlička a spol.
KOŽEDĚLNÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1900	výroba obuvi a svršků	J. Navrátil
KAMENICKÝ A STAVEBNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1858	vápenka	L. v. Heydebrand und der Lasa
1917	zakoupeno Přerovskými lučebními závody	
poč. 90. let 19. st.	cihelna	Vilém Žák
1891	výroba cementového zboží	J. Calábek
1898	podnikatelství dlažebních prací	J. a K. Jaškové
po r. 1900	podnikatelství staveb	Herzán - Uhlíř
DŘEVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1865	umělé nábytkářství	J. Karas
1865	stolařství	V. Chválek
1879	továrna na vozy	J. Weigl

1883	pila a parketárna	H. J. Zapletal
1893	továrna na nábytek	A. Kalman
1894	stolařství	F. Zapadlo
1901	výroba modelů pro strojírný a školní zařízení	J. Hendrych
PROVAZNICTVÍ A TEXTILNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1872	Přádelna konopí	Vincenc Heinik
1884	oděvnictví, od r. 1908 Oděvní ústav pro uniformy a civilní šaty	V. Lipner a spol.
1900	provaznictví	Š. Konečný
POLYGRAFICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1882	druhá nejstarší tiskárna, knihtiskárna a kamenotiskárna	s. r. o. v Přerově
1903	tiskárna	Šmíd a Adámek, od r. 1905 Bartheldy a spol.
POTRAVINÁŘSKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
50. léta 19. stol.	mlynařství	V. Urbánek
1862	k mlýnu přibyla pekárna	J. Heger
1859, 1867	cukrovar	A. a A. Skene
1872 - 1873	pivovar akciový se sladovnou	akcionáři Přerova, předseda J. V. Křístek
(1540), 1892	měšťanský pivovar	J. Šilhavý
1893	První přerovská továrna na lihoviny	J. Grunwald
1900	Sum, závod cukrářský a kavárna	F. a M. Sumovi
1900	řeznictví a továrna na uzeniny	J. Ohera

Zdroj: Vožda 1967, Vožda 1971, Drechsler 2006, Lapáček 2000, Lapáček 2009, vlastní zpracování

* prázdná pole představují nenalezené údaje



Obr. 52 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1912
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

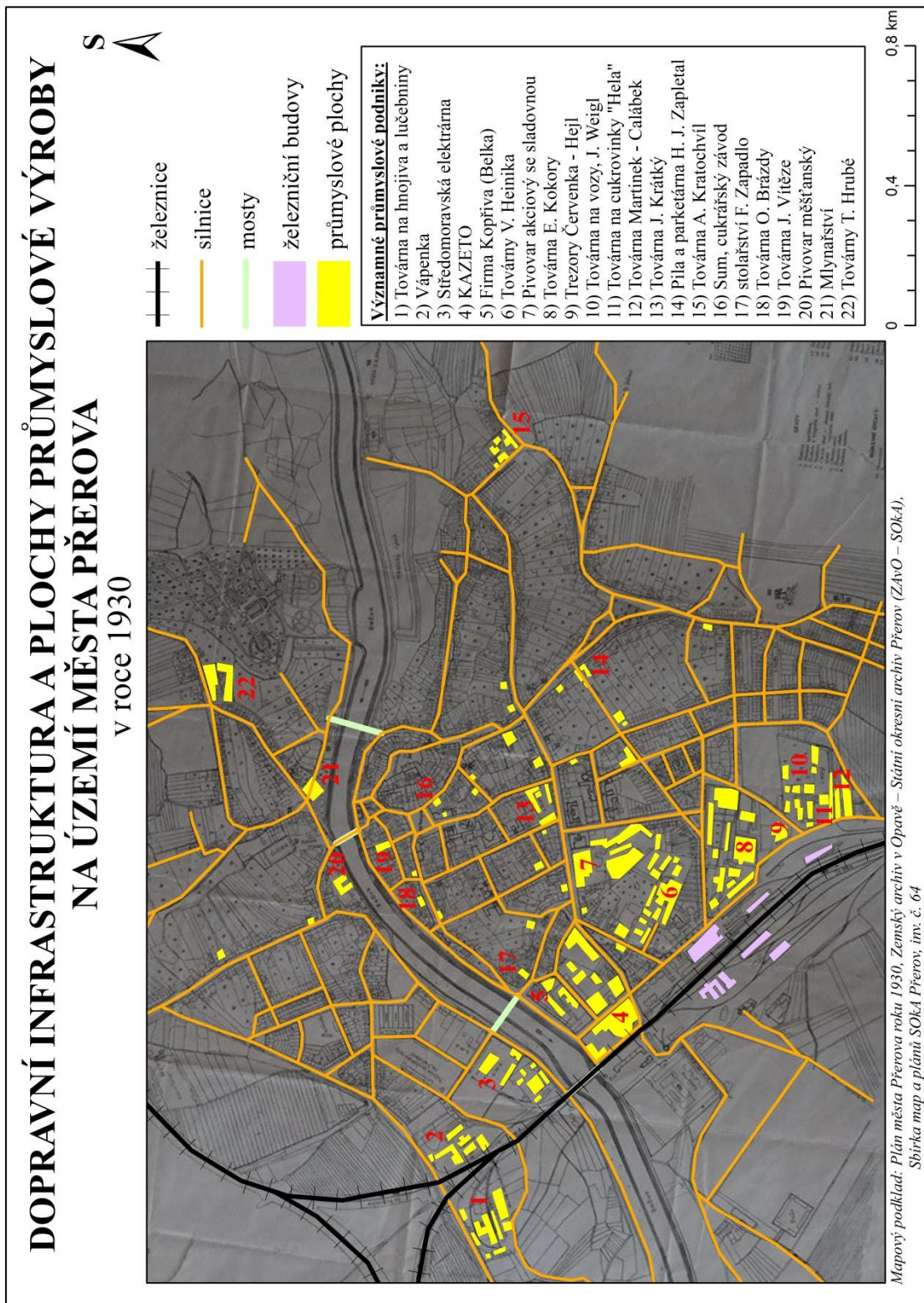
Tab. 17 Průmyslové podniky působící na území města Přerova v roce 1912

1912		
KOVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1848 1884	zámečnictví	Jiří Grégr A. Grégr
1852	továrna na kovové zboží od r. 1901 Heinika dědici a spol.	Vincenc Heinik, J. Mende Končelíková, Bennem a Dareem
1866	Továrna na hospodářské stroje a slévárna	J. Krátký
1867	Továrna na zemědělské stroje	Václav Nohejl
1876	J. Doležel a Comp.	Doležel, Kokora, Waldmann
1881	Kokora - Waldmann	Kokora, Waldmann
1889	První přerovská strojnická továrna se slévárnou E. Kokora a spol.	E. Kokora
1910 - 1912	Rolnická akciová továrna na stroje, slévárna a kotlárna Ed. Kokora a spol.	E. Kokora
1878	Továrna na výrobu strojů pro mlýny a sladovny	Osvald Brázda
1880	Továrna hospodářských strojů	Vítoušek - Calábek
1885	pumpařství	Jan Lešnovský
1890	Továrna na kovové zboží, zámečnictví	Čeněk a Marie Zezulovi
1894	Továrna vodovodů a čerpadel	Jan Vítěz
1896	Stavební a umělé zámečnictví	E. Zezula
1898	umělecké stavební zámečnictví a výroba drátěných pletiv	Antonín Leder
1900	strojnictví	Arnold Friedrich
1903	kotlárna, strojnická továrna a slévárna	Ernestin Kulka
1904	zámečnictví	Emanuel Granát
1904	zámečnictví	J. Kliment
1904	Moravskoslezská továrna na armatury a stroje	Antonín Vašák
1919	Moravskoslezská továrna na stroje Martinek a Calábek	Martinek a Calábek
1906	výroba vah	F. Vondrák
1911	výroba pilníků a rašplí	J. Lichnovský
ELEKTROTECHNICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1897	městská elektrárna	
CHEMICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1871	mydlárna	Eduard Kokora
1891	mydlárna	František Lazar
1898	Továrna na mýdlo, mýdlový prášek a sodu	V. Maděř
1891	Továrna na kamenou lepenku a dehtové výrobky	A. Kratochvíl a C. Poštulka
1929	A. Kratochvíl, továrna dehtových výrobků, velkozávod pokrývačský a asfaltářský v Přerově	
1895	První moravská rolnická továrna akciová na soustředěná hnojiva a lučebniny	
1934	Rolnické lučební závody v Přerově a.s.	
po r. 1900	výrobní a prodejna drogistů	V. Spudil
po r. 1900	První moravská rafinerie na pivovarskou smělu, mazadla atd.	B. Jedlička a spol.
KOŽEDĚLNÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1900	výroba obuvi a svršků	J. Navrátil
KAMENICKÝ A STAVEBNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1858 1917	vápenka zakoupeno Přerovskými lučebními závody	L. v. Heydebrand und der Lasa
1891	výroba cementového zboží	J. Calábek
1898	podnikatelství dlažebních prací	J. a K. Jaškové
po r. 1900	podnikatelství staveb	Herzán - Uhlíř
DŘEVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1865	umělé nábytkářství	J. Karas
1865	stolařství	V. Chválek
1879	Továrna na vozy	J. Weigl
1883	pila a parketárna	H. J. Zapletal
1893	Továrna na nábytek	A. Kalman

1894	stolařství	F. Zapadlo
1901	výroba modelů pro strojírný a školní zařízení	J. Hendrych
1908	Továrna na školní nábytek	J. Šponar
1912	speciální výroba nábytku	Karel Kánský
PROVAZNICTVÍ A TEXTILNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1872	Přádelna konopí	Vincenc Heiník
1884	oděvnictví, od r. 1908 Oděvní ústav pro uniformy a civilní šaty	V. Lipner a spol.
	První moravsko - česká továrna na prádlo Přeřov, Prostějov	M. Mrkva
	výroba oděvů	Družstvo oděvníků okresu Přeřovského z.z.s.r.o.
POLYGRAFICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1882	druhá nejstarší tiskárna, knihtiskárna a kamenotiskárna	s. r. o. v Přeřově
1911 - 1919	Rolnická tiskárna, později Novina	vydavatelství Selských listů
1903	tiskárna	Šmíd a Adámek, od r. 1905 Bartheldy a spol.
1909	tiskařský závod Strojil a spol.	Strojil a spol.
POTRAVINÁŘSKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
50. léta 19. st.	mlynařství	V. Urbánek
1862	k mlýnu přibyla pekárna	J. Heger
1859, 1867	cukrovar	A. a A. Skene
1872 - 1873	pivovar akciový se sladovnou	akcionáři Přeřova, předseda J.V. Krístek
(1540), 1892	měšťanský pivovar	J. Šilhavý
1893	První přeřovská továrna na lihoviny	J. Grunwald
1900	Sum, závod cukrářský a kavárna	F. a M. Sumovi
1900	řeznictví a továrna na uzeniny	J. Ohera
1906	Továrna na cukrovinky, čokoládu a ovocné konzervy	T. a V. Hrubý

Zdroj: Vožda 1967, Vožda 1971, Drechsler 2006, Lapáček 2000, Lapáček 2009, vlastní zpracování

* prázdná pole představují nenalezené údaje



Obr. 53 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1930
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

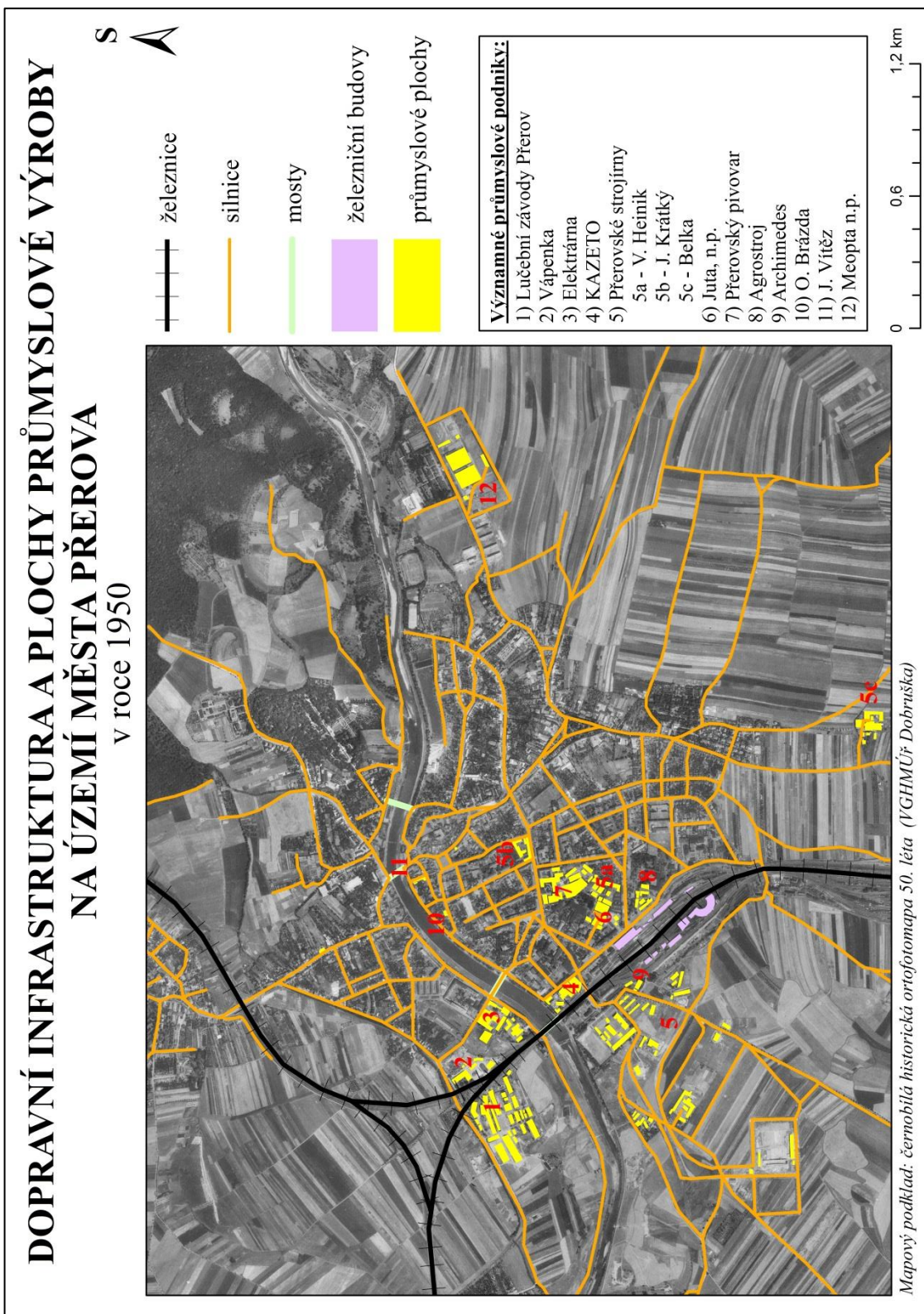
Tab. 18 Průmyslové podniky působící na území města Přerova v roce 1930

1930		
KOVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1852	Továrna na kovové zboží od r. 1901 Heinika dědici a spol.	Vincenc Heinek, J. Mende Končelíková, Bennem a Dareem
1866	Továrna na hospodářské stroje a slévárna	J. Krátký
1867	Továrna na zemědělské stroje	Václav Nohejl
1876	J. Doležel a Comp.	Doležel, Kokora, Waldmann
1881	Kokora - Waldmann	Kokora, Waldmann
1889	První přerovská strojnická továrna se slévárnou E. Kokora a spol.	E. Kokora
1910 - 1912	Rolnická akciová továrna na stroje, slévárna a kotlárna Ed. Kokora a spol.	E. Kokora
1878	Továrna na výrobu strojů pro mlýny a sladovny	Osvald Brázda
1894	Továrna vodovodů a čerpadel	Jan Vítěz
1904	zámečnictví	J. Kliment
1904	Moravskoslezská továrna na armatury a stroje	Antonín Vašák
1919	Moravskoslezská továrna na stroje Martinek a Calábek	Martinek a Calábek
1906	výroba vah	F. Vondrák
1911	Výroba pilníků a rašplí	J. Lichnovský
1913	kovodělný podnik	Kliment Sýkora
1914	kovodělný podnik	Rudolf Komínek
1918	kované a lisované nářadí	J. Bubeník
1919	výroba sporáků	V. Moš
1919	Moravskoslezská továrna na stroje Martinek a Calábek	Martinek a Calábek
1922	firma Kopriva	
1931	akciová strojárna Belka	
1929	pancéřové trezory	Červenka - Hejl
ELEKTROTECHNICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1918	Středomoravská elektrárna	bratři Hamplové, později s.r.o.
1946	Východomoravské elektrárny, n.p. v Přerově	
1918	elektrotechnické dílny	Ant. Petříček
1927	závod elektro- radiotechnický, osvětlovací tělesa	Stanislav Halda
CHEMICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1891	Továrna na kamennou lepenku a dehtové výrobky A. Kratochvíl, Továrna dehtových výrobků, velkovývod pokrývačský a asfaltářský v Přerově	A. Kratochvíl a C. Poštulka
1895	První moravská rolnická továrna akciová na soustředěná hnojiva a lučebniny	
1934	Rolnické lučební závody v Přerově a.s.	
po r. 1900	výrobní a prodejna drogistů	V. Spudíl
po r. 1900	První moravská rafinerie na pivovarskou smělu, mazadla atd.	B. Jedlička a spol.
1920	továrna Argo, výroba "argolitu"	T. Hrubá
KOŽEDĚLNÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1900	výroba obuvi a svršků	J. Navrátil
1919	Nástupce J. Navrátila, Karel Zejda, obchod kůží a tovární výroba obuvi a svršků	K. Zejda
1926	K. Zejda, obchod kůží a výroba koženého zboží (značka KAZETO)	
KAMENICKÝ A STAVEBNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1858	vápenka	L. v. Heydebrand und der Lasa
1917	zakoupeno Přerovskými lučebními závody	
1919	podnikatelství staveb	J. Jandásek
od pol. 20. let	podnikatelství staveb	Karel Kovařík
1929	podnikatelství staveb Ing. A. Beneš a spol.	Alois Beneš
1930	podnikatelství staveb	F. Wolf
DŘEVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1879	Továrna na vozy	J. Weigl
1883	píla a parketárna	H. J. Zapletal
1893	Továrna na nábytek	A. Kalman
1894	stolařství	F. Zapadlo

1901	výroba modelů pro strojírný a školní zařízení	J. Hendrych
1908	Továrna na školní nábytek	J. Šponar
1912	speciální výroba nábytku	Karel Kánský
1920	továrna uměleckého nábytku	Bratři Bartákové
	výroba školního nábytku	Fr. Talla a spol.
PROVAZNICTVÍ A TEXTILNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1872	Přádelna konopí	Vincenc Heinik
1929	Továrna na pletené zboží	J. Adámek
POLYGRAFICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1911 - 1919	Rolnická tiskárna, později Novina	vydavatelství Selských listů
1927	Knihtiskárna Jar. Strojil Přerova	
1926	Společenská knihtiskárna v Přerově, spol. s.r.o.	Lidová strana
1920	tiskárna	Fr. Radoušek
1922	Tiskařské a vydavatelské družstvo Obzor (od r. 1910 vydavatelství)	družstvo Obzor
1926	tiskárna	Fr. Bartoš
1930	tiskárna	Karel Chválek
POTRAVINÁŘSKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
50. léta 19. st. 1862	mlynařství k mlýnu přibyla pekárna	V. Urbánek J. Heger
1872 - 1873 (1540), 1892	pivovar akciový se sladovnou měšťanský pivovar	akcionáři Přerova, předseda J. V. Krístek J. Šilhavý
1893	První přerovská továrna na lihoviny	J. Grunwald
1900	Sum, závod cukrářský a kavárna	F. a M. Sumovi
1900	žeznictví a továrna na uzeniny	J. Ohera
1906 1920	továrna na cukrovinky, čokoládu a ovoc. Konzervy pobočka Argo	T. a V. Hrubý
1919 1929	cukrářství a ovocné konzervy Jelena Prerovia	P. Jelínek J. Einspiegel
1909	výroba lihovin	Ing. Mandl
1921	Hela, továrna na cukrovinky	Hela, a.s.
1938	OTA, továrna na čokoládu	Ing. Otakar Müller

Zdroj: Vožda 1967, Vožda 1971, Drechsler 2006, Lapáček 2000, Lapáček 2009, vlastní zpracování

* prázdná pole představují nenalezené údaje



Obr. 54 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 1950
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

Tab. 19 Průmyslové podniky působící na území města Přerova v roce 1950

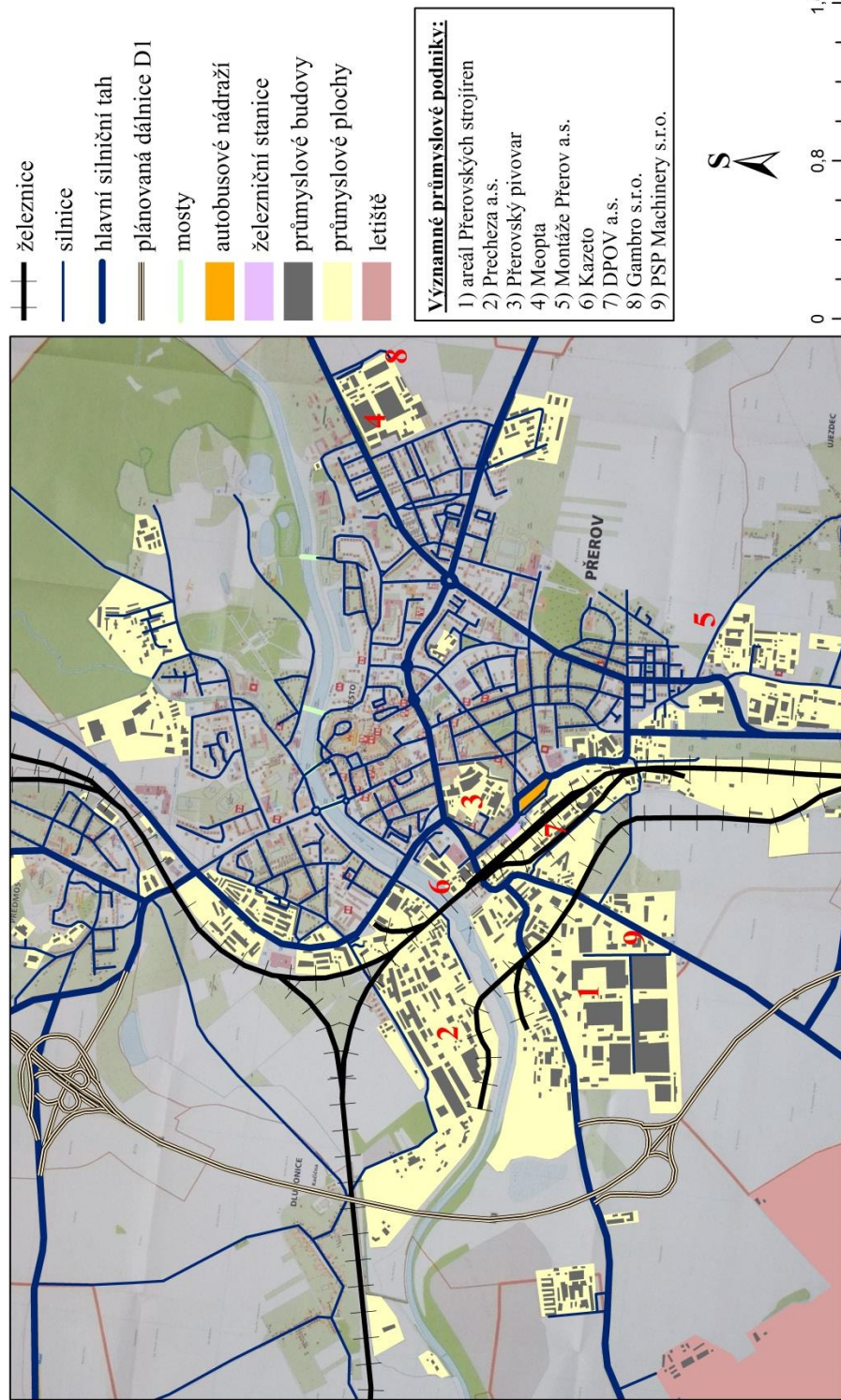
1950		
KOVOPRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1852	Továrna na kovové zboží od r. 1901 Heinika dědici a spol.	Vincenc Heinik, J. Mende Končelíková, Bennem a Dareem
1866	Továrna na hospodářské stroje a slévárna	J. Krátký
1878	Továrna na výrobu strojů pro mlýny a sladovny	Osvald Brázda
1894	Továrna vodovodů a čerpadel	Jan Vítěz
1918	kované a lisované nářadí	J. Bubeník
1920	kovodílna	společnost ARCHIMEDES
1922	firma Kopřiva	
1931	akciová strojírna Belka	
1935	Agrostroj - výrobní a prodejní družstvo na hospodářské a jiné stroje, s.r.o.	s.r.o.
ELEKTROTECHNICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1918	Středomoravská elektrárna	bratři Hamplové, později s.r.o.
1946	Východomoravské elektrárny, n.p. v Přerově	
CHEMICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1895	První moravská rolnická továrna akciová na soustředěná hnojiva a lučebniny	
1934	Rolnické lučební závody v Přerově a.s.	
OPTICKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1933	Optikotechna	A. Beneš
KOŽEĎELNÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1900	výroba obuvi a svršků	J. Navrátil
1919	Nástupce J. Navrátila, Karel Zejda, obchod kůží a tovární výroba obuvi a svršků	K. Zejda
1926	K. Zejda, obchod kůží a výroba koženého zboží (značka KAZETO)	
KAMENICKÝ A STAVEBNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1858	vápenka	L. v. Heydebrand und der Lasa
1917	zakoupeno Přerovskými lučebními závody	
PROVAZNICTVÍ A TEXTILNÍ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1872	Přádelna konopí, Juta n.p.	Vincenc Heinik
POTRAVINÁŘSKÝ PRŮMYSL		
rok založení	název či zaměření	majitel
1872 - 1873	pivovar akciový se sladovnou	akcionáři Přerova, předseda J.V. Křístek
1900	Sum, závod cukrářský a kavárna	F. a M. Sumovi

Zdroj: Vožda 1967, Vožda 1971, Drechsler 2006, Lapáček 2000, Lapáček 2009, vlastní zpracování

* prázdná pole představují nenalezené údaje

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A PLOCHY PRŮMYSLUVÉ VÝROBY NA ÚZEMÍ MĚSTA PŘEROVA

v roce 2014



Obr. 55 Dopravní infrastruktura a plochy průmyslové výroby v Přerově v r. 2014
Zdroj: vlastní zpracování v programu ArcGIS

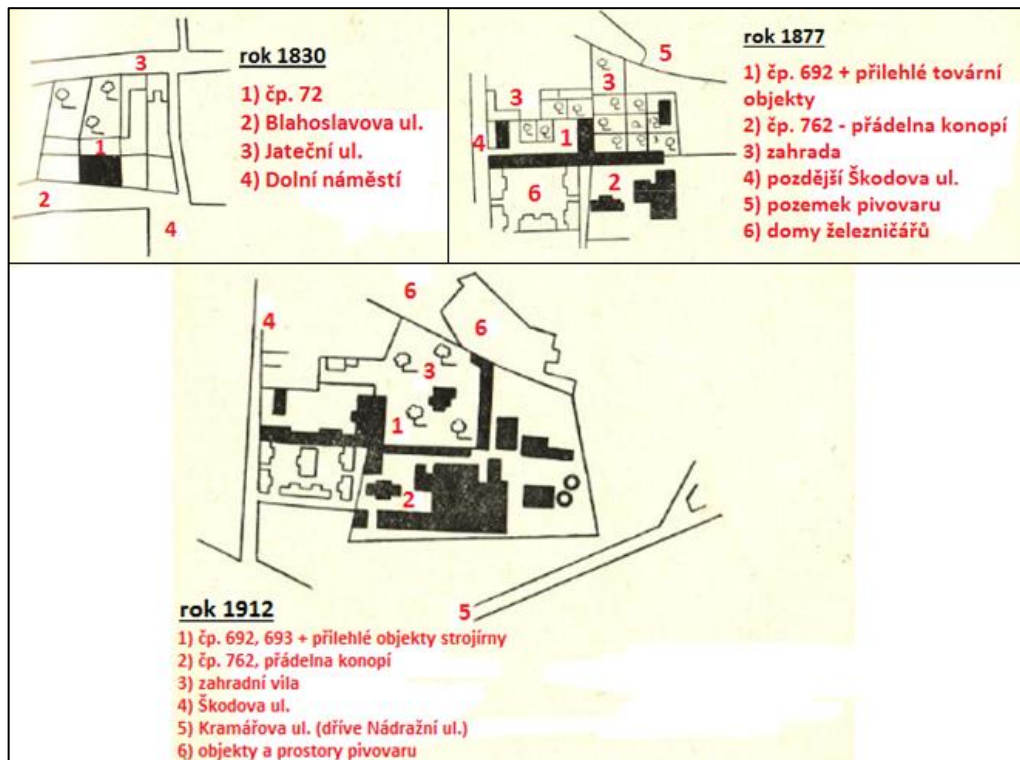
Tab. 20 Významné podniky na území města Přerova v současnosti

název podniku	odvětví
2000 - 2499 zaměstnanců	
Meopta - optika, s.r.o.	Výroba optických a fotografických přístrojů a zařízení
500 - 999 zaměstnanců	
Gambro Czech Republic s.r.o.	Výroba lékařských a dentálních nástrojů a potřeb
PRECHEZA a.s.	Výroba barviv a pigmentů
250 - 499 zaměstnanců	
DPOV, a.s.	Opravy a údržba kolejových vozidel
PSP Machinery s.r.o.	Výroba strojů pro těžbu, dobývání a stavebnictví
200 - 249 zaměstnanců	
Montáže Přerov a.s.	Opravy strojů
100 - 199 zaměstnanců	
PSP Engineering a.s.	Výroba strojů pro těžbu, dobývání a stavebnictví
PSP Pohony a.s.	Výroba ložisek, ozubených kol, převodů a hnacích prvků
TRUMF International s.r.o.	Výroba koření a aromatických výtahů
Pivovar ZUBR a.s.	Výroba piva
Olympus Medical Products Czech spol. s.r.o.	Výroba lékařských a dentálních nástrojů a potřeb
"J.A.P." spol. s.r.o.	Výroba kovodělných výrobků jinde neuvedených
SIGNALBAU a.s.	Instalace průmyslových strojů a zařízení
RESTA s.r.o.	Výroba ostatních strojů pro speciální účely jinde neuvedených

Zdroj: Statutární město Přerov, 2015f, vlastní zpracování

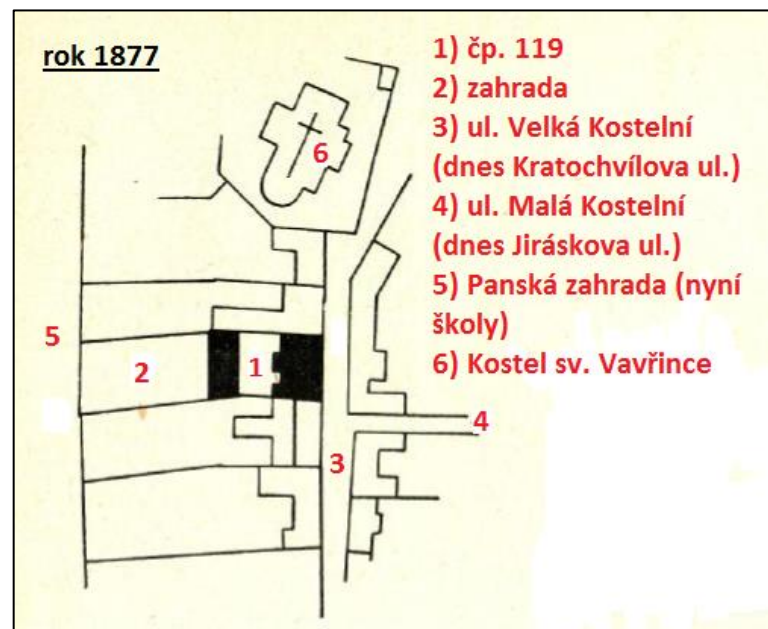
PŘÍLOHA 2

Prostorové rozložení vybraných průmyslových závodů



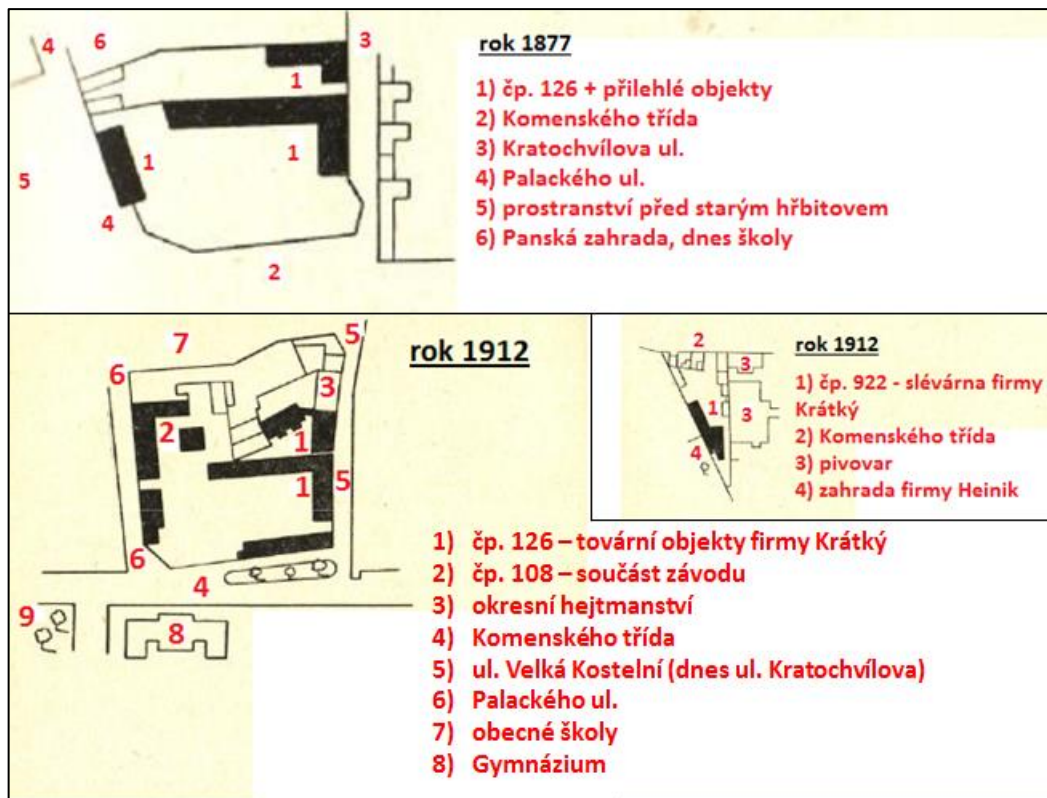
Obr. 56 Poloha firmy Heinik v letech 1830, 1877 a 1912

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



Obr. 57 Poloha firmy Kočí v roce 1877

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



Obr. 58 Poloha firmy Krátký v letech 1877 a 1912

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



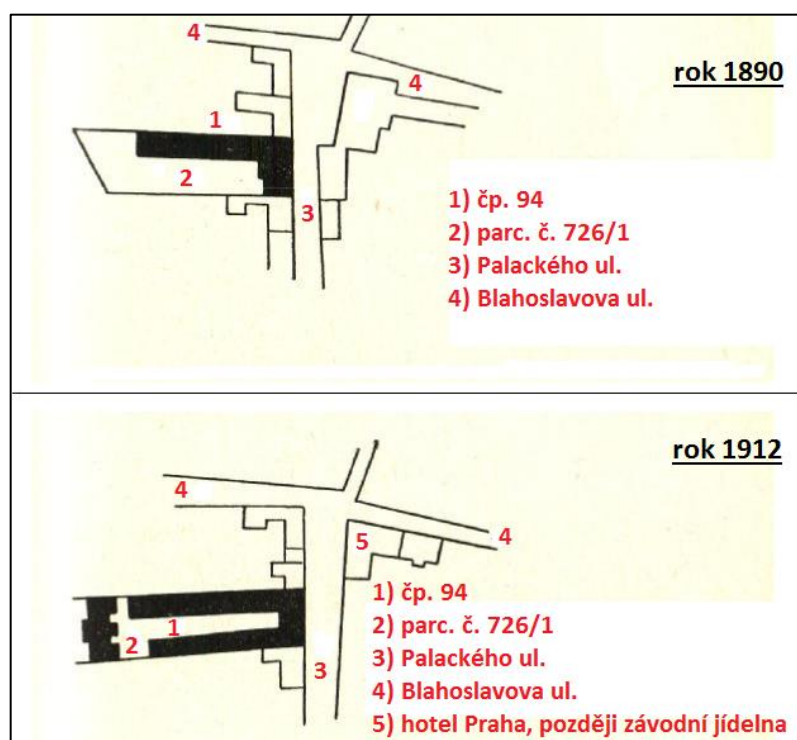
Obr. 59 Poloha firmy L. Füssel v roce 1877

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



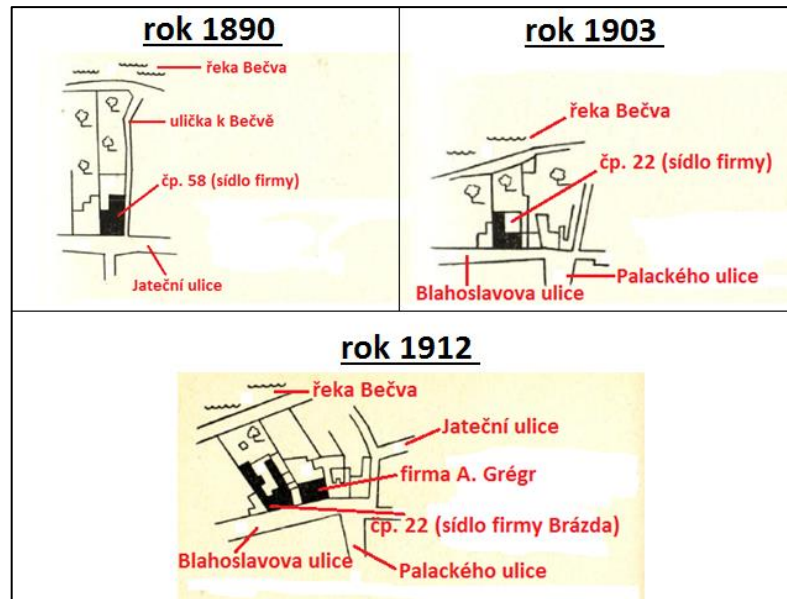
Obr. 60 Poloha firmy Kokora a spol. v roce 1890

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



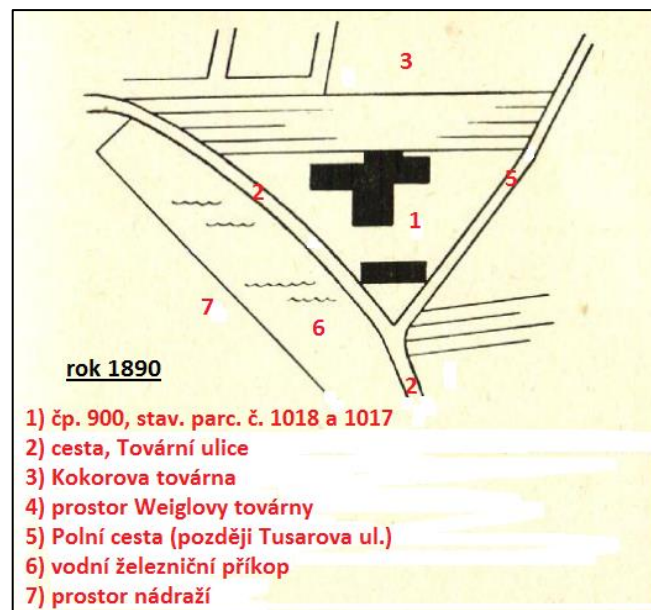
Obr. 61 Poloha firmy Vitoušek – Calábek v letech 1890 a 1912

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



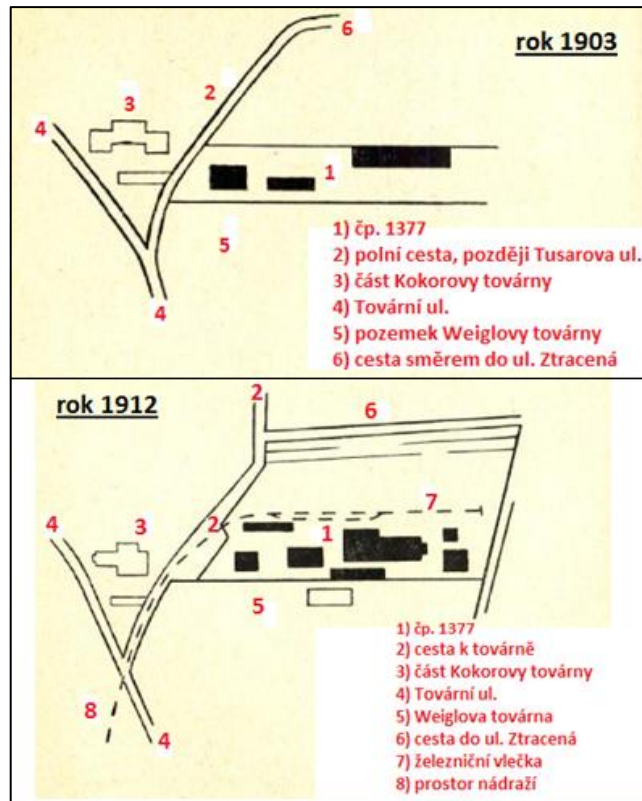
Obr. 62 Poloha firmy Brázda v letech 1890, 1903 a 1912

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



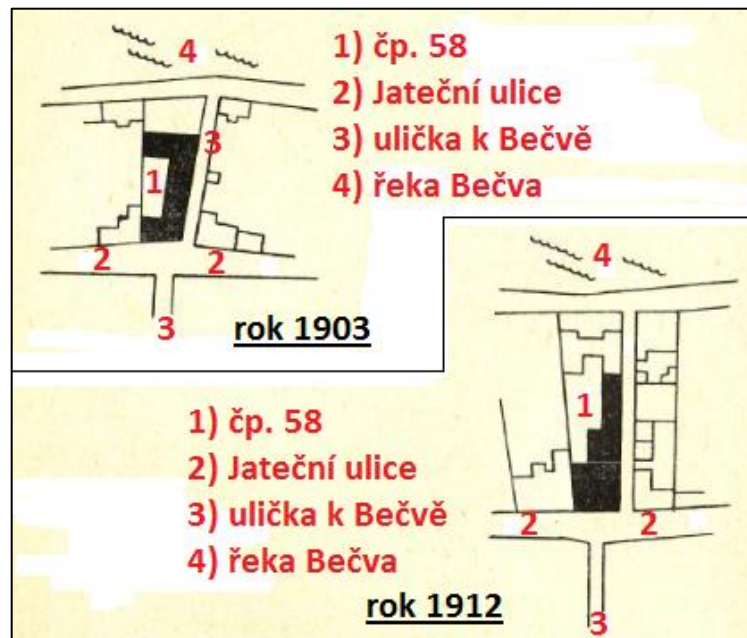
Obr. 63 Firmy L. Füssel (druhé působiště), Vítěz – Sofka, Kokora a spol. v r. 1890

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



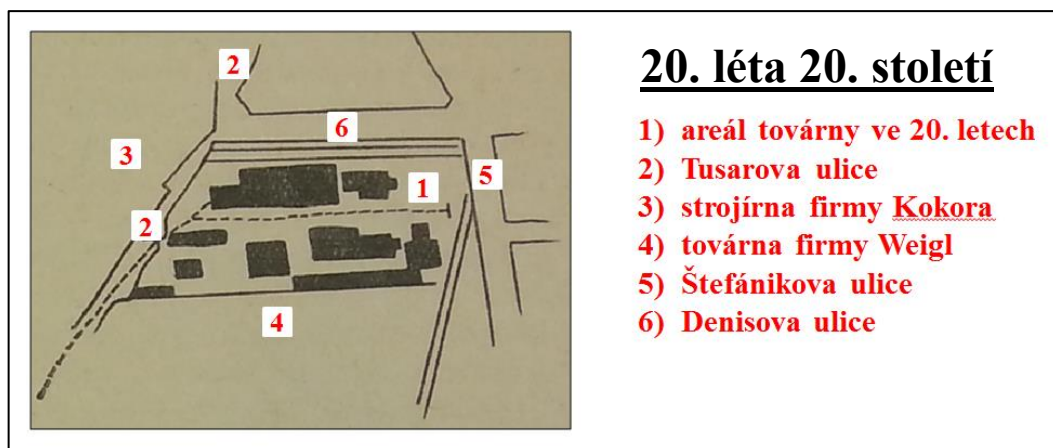
Obr. 64 Poloha firmy A. Kulková v letech 1903 a 1912

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



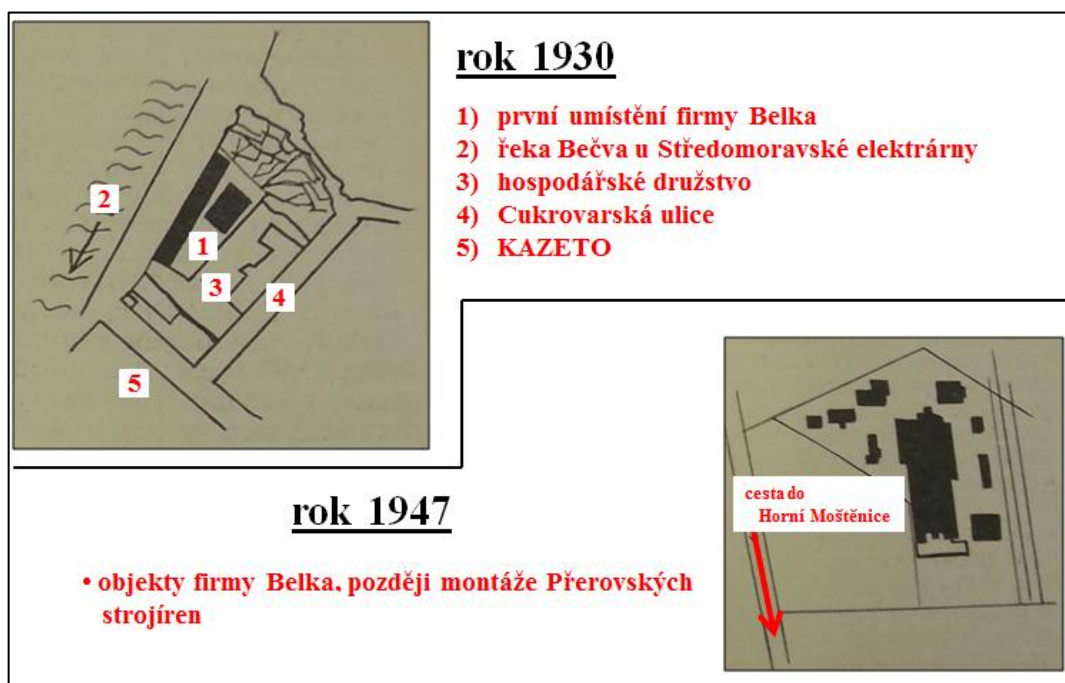
Obr. 65 Poloha firmy J. Vítěz v letech 1903 a 1912

Zdroj: Vožda, 1967, vlastní úprava



Obr. 66 Poloha firmy Kulka ve 20. letech 20. století

Zdroj: Vožda, 1971, vlastní úprava



Obr. 67 Poloha firmy Belka v roce 1930 a v roce 1947

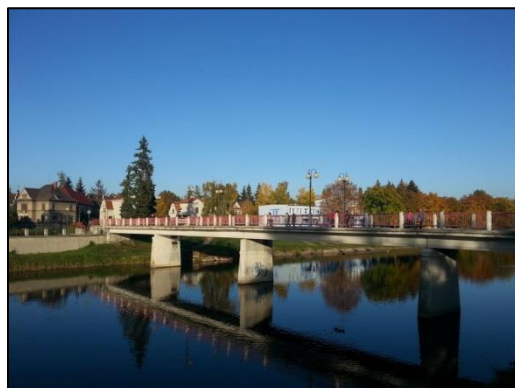
Zdroj: Vožda, 1971, vlastní úprava

PŘÍLOHA 3

Tematické fotografie současného města Přerova



Obr. 68 Železniční most
Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 69 Lávka u loděnice
Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



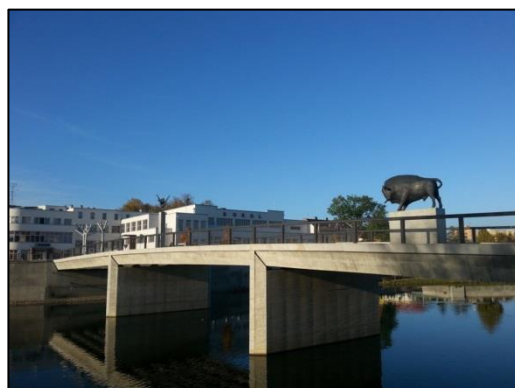
Obr. 70 Most Legií
Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 71 Most Míru
Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 72 Lávka U Tenisu
Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 73 Tyršův most
Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 74 Cyklostezka, Želátovská ul.
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 75 Cyklostezka, u mostu Míru
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 76 Cyklostezka, ul. Komenského
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 77 Nejstarší kruhový objezd
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 78 Cyklostezka u rybníka
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 79 Křižovatka ulic Velká Dlážka,
Polní a Lipnická

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 80 Trasa plánovaného "průtahu",
ul. Velké Novosady

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 81 Ulice Velké Novosady

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 82 Autobusové nádraží

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 83 Přerovské nádraží

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 84 Hlavní budova nádraží

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 85 Areál továrny T. Hrubé

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 86 Areál Meopty
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



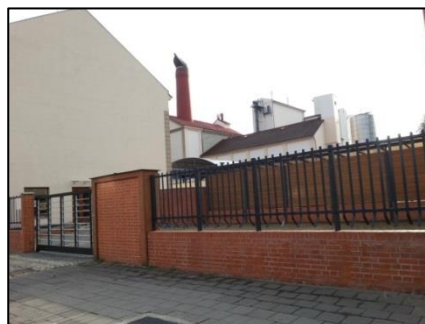
Obr. 87 Areál továrny J. Krátkého
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 88 Areál kasáren Želátovská
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 89 Přešovský pivovar
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 90 Areál pivovaru
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 91 Areál Heinikových továren, Juta a.s.
Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 92 Bývalý mlýn

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 93 Prostory firmy Kazeto

Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 94 Středomoravská elektrárna

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015



Obr. 95 Precheza a.s.

Zdroj: N. Cigánková, říjen 2015



Obr. 96 Cukrárna Sum

Zdroj: N. Cigánková, listopad 2015