

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE**

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA PLÁNOVÁNÍ KRAJINY A SÍDEL



Fakulta životního  
prostředí

**NÁVRH REVITALIZACE CENTRÁLNÍCH  
VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ V PŘEROVĚ**

REVITALIZATION OF CENTRAL PUBLIC SPACES IN  
PŘEROV

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Bakalant: Veronika Dokoupilová

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, PhD.

2021

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Veronika Dokoupilová

Rozvoj venkova a zemědělství  
Územní plánování

Název práce

Návrh revitalizace centrálních veřejných prostranství v Přerově

Název anglicky

Revitalization of central public spaces in Přerov

---

### Cíle práce

Cílem práce je navrhnout koncepční řešení, které vytvoří podmínky pro revitalizaci centrálních veřejných prostranství v Přerově.

### Metodika

Autorka zpracuje literární rešerši zaměřenou zejména na centrální veřejná prostranství a urbanistické požadavky na ně. Získané znalosti využije k vypracování podrobných rozborů řešeného území, shrnutých ve výkresu pozitiv, negativ, potenciálů a rizik, a zejména návrhu koncepce veřejných prostranství centrální oblasti Přerova a jejího odůvodnění.

**Doporučený rozsah práce**

do 50 stran textu doplněného adekvátních grafických příloh, problémový výkres 1:5000, hlavní výkres 1:5000

**Klíčová slova**

veřejná prostranství, revitalizace, Přerov

---

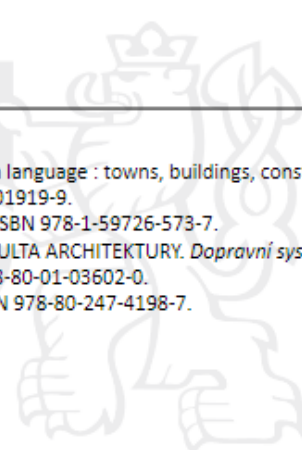
**Doporučené zdroje informací**

ALEXANDER, C. – ISHIKAWA, S. – SILVERSTEIN, M. *A pattern language : towns, buildings, construction.* New York: Oxford University Press, 1977. ISBN 0-19-501919-9.

GEHL, J. *Cities for people.* Washington: Island Press, 2010. ISBN 978-1-59726-573-7.

KOTAS, P. – ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. FAKULTA ARCHITEKTURY. *Dopravní systémy a stavby.* V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.

MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území.* Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.



---

**Předběžný termín obhajoby**

2020/21 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

---

Elektronicky schváleno dne 2. 3. 2021

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 3. 3. 2021

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 29. 03. 2021

## PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Návrh revitalizace centrálních veřejných prostranství v Přerově vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 30.3.2021

Podpis: .....

## PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych touto cestou poděkovala nejprve mému vedoucímu bakalářské práce, Ing. Vojtěchu Novotnému, Ph. D., za cenné rady a připomínky v průběhu realizace této práce. Dále děkuji své rodině a přátelům za morální podporu.

## ABSTRAKT

Bakalářská práce se skládá z rešerše, jejímž úkolem je seznámení s problematikou veřejných prostranství a s tím spjatých pojmů. Analytická část práce poté popisuje město Přerov za pomoci širších vztahů a zabývá se i historickým vývoje města.

Dále je pozornost věnována řešenému území, kterým jsou centrální veřejná prostranství v historickém jádru města. Tato veřejná prostranství jsou podrobně rozebrána v jednotlivých analýzách, ze kterých vyloučena pozitiva a negativa území. Ta byla poté zpracována do problémového výkresu území v měřítku 1:5000. Zjištěné skutečnosti pak napomohly k hlavnímu výstupu práce, a to ke zpracování návrhu koncepce veřejných prostranství centrální části Přerova a odůvodnění tohoto návrhu.

## KLÍČOVÁ SLOVA

Veřejná prostranství, revitalizace, Přerov.

## ABSTRACT

The bachelor's thesis is composed of a search, the task of which is to get acquainted with the issue of public spaces and related concepts. The analytical part of the work describes the city of Přerov with the help of broader relations and also deals with the historical development of the city.

Furthermore, attention is paid to the area, which is the central public spaces in the historic center. These public spaces are analyzed in detail in the individual analyzes, which revealed the positives and negatives of the area. This was then processed into a problematic drawing of the area at a scale of 1:5000. The findings then helped the main output of the work, namely the elaboration of a proposal for the concept of public spaces in the central part of Přerov and the justification for this proposal.

## KEYWORD

Public spaces, revitalisation, Přerov.

# OBSAH

1. ÚVOD .....	1
2. CÍL PRÁCE .....	1
3. METODIKA .....	1
4. LITERÁRNÍ ŘEŠERŠE NA TÉMA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ.....	3
4.1. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SOUČÁSTÍ LEGISLATIVY .....	3
4.2. DEFINICE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ V LITERATUŘE.....	3
4.3. DRUHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ .....	4
4.4. VLASTNOSTI VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ.....	8
4.5. FUNKCE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ.....	9
4.6. AKTIVITY VE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ .....	10
4.7. VNÍMÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ .....	11
5. ANALYTICKÁ ČÁST .....	13
5.1. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA PŘEROVA .....	13
5.2. HISTORICKÝ VÝVOJ MĚSTA .....	14
5.3. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ .....	17
5.4. BEZPROSTŘEDNÍ OKOLÍ .....	18
5.5. NÁMĚSTÍ T.G. MASARYKA.....	23
5.5.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ .....	23
5.5.2. HISTORICKÝ VÝVOJ NÁMĚSTÍ.....	23
5.5.3. FUNKČNÍ ANALÝZA.....	25
5.5.4. PROSTOROVÁ ANALÝZA.....	29
5.5.5. PROVOZNÍ ANALÝZA .....	31
5.5.6. AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ.....	34
5.6. ŽEROTÍNOVO NÁMĚSTÍ .....	35
5.6.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ .....	35
5.6.2. HISTORICKÝ VÝVOJ .....	35
5.6.3. FUNKČNÍ ANALÝZA.....	36
5.6.4. PROSTOROVÁ ANALÝZA.....	39
5.6.5. PROVOZNÍ ANALÝZA .....	41
5.6.6. AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ.....	43
5.7. HORNÍ NÁMĚSTÍ .....	43
5.7.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ .....	43
5.7.2. HISTORICKÝ VÝVOJ HORNÍHO NÁMĚSTÍ.....	44
5.7.3. FUNKČNÍ ANALÝZA.....	45



5.7.4. PROSTOROVÁ ANALÝZA.....	47
5.7.5. PROVOZNÍ ANALÝZA .....	49
5.7.6. AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ .....	52
5.8. SWOT ANALÝZA .....	53
5.9. PROBLÉMY A HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ.....	54
5.10. NÁVRH KONCEPČNÍHO ŘEŠENÍ.....	55
5.10.1. KONCEPCE.....	55
5.10.2. NÁVRH ŘEŠENÍ.....	56
6. DISKUSE.....	60
7. ZÁVĚR .....	62
8. SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	63
9. SEZNAM PŘÍLOH A PODKLADŮ .....	65
9.1. SEZNAM OBRÁZKŮ .....	65
9.2. SEZNAM TABULEK.....	65
9.3. SEZNAM PŘÍLOH.....	66

## 1. ÚVOD

Veřejná prostranství jsou místa, která neodmyslitelně patří do našich životů. Již od pradávna tyto prostory sloužily ke volnému setkávání, různým oslavám, důležitým událostem nebo k relaxaci. Vždy to byla centra dění, dodávala městům život, ale stejně tak, jak se vyvíjí lidská společnost, tak se vyvíjí a různě přeměňují i veřejná prostranství.

Mnohá města se ovšem v posledních letech potýkají s problémem upadání center měst a jejich veřejných prostor v důsledku odlivu obyvatel, ale i různých služeb z centra města. Tomuto odlivu napomáhají výstavby velkých obchodních center, budování nové zástavby na okrajích měst, ale také nárůst osobních automobilů, které projíždějí a také parkují v centrech měst. *(Krbova, Ježek, 2019)*

Tato práce se bude zabývat centrálními veřejnými prostranstvími města Přerova. Jedná se o prostor historického centra města, který se v posledních letech potýká s velkým úpadkem spjatým s odlivem obyvatel z města a postupným přesunem služeb do velkých obchodních center. Z centrálních prostranství se tak stávají prázdné plochy sloužící ve velké míře spíše pro parkování osobních automobilů. Veřejná prostranství budou důkladně zanalyzována a hlavním výstupem bude návrh pro revitalizaci těchto veřejných prostranství tak, aby se do historického centra města navrátil život.

## 2. CÍL PRÁCE

Teoretická část práce si dává za úkol uvést čtenáře do problematiky veřejných prostranství, vysvětluje samotný pojem veřejná prostranství a objasňuje názvosloví s tím spjaté.

Hlavním cílem analytické části je navrhnout koncepční řešení, které vytvoří podmínky pro revitalizaci centrálních veřejných prostranství v Přerově.

## 3. METODIKA

Na úvod práce byla zpracována literární rešerše na téma veřejná prostranství. V prvé řadě jsou veřejná prostranství vymezována pomocí legislativy, a to především pomocí zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, konkrétně § 34, kde jsou veřejná prostranství přesně definována. Dále pak byly zmíněny i důležité vyhlášky zabývající se tímto tématem. Pro ucelenou definici a seznámení s problematikou veřejného prostranství bylo čerpáno z odborných publikací daného téma.

Veřejná prostranství byla nejdříve rozdělena podle druhu do sedmi kategorií, kterými jsou ulice, náměstí, tržiště, chodníky, parky, veřejná zeleň a další prostory přístupné každému bez omezení, jako jsou třeba veřejná prostranství navazující na významné dopravní stavby.

V této kapitole byly přiblíženy charakteristiky jednotlivých druhů a navazují na ni vlastnosti veřejných prostranství, kde jsou zmíněny vlastnosti jako bezpečnost, klimatická pohoda nebo třeba schopnost sdružovat lidi.

Další byly popsány funkce veřejných prostranství a aktivity, jež se dají provozovat na těchto místech. Tyto kapitoly byly zpracovány především pomocí odborných publikací pana architekta Jana Gehla a odborných publikací paní inženýrky Markéty Čablové.

Analytická část začíná představením základních informací o městě Přerově, ve kterém se nachází řešené území této práce. Je zde přiložena i mapka pro lepší představu rozložení města a jeho částí. Dále práce seznamuje čtenáře s historickým vývojem celého města, a to od prvních zmínek v pravěku až po 90. léta 20. století.

Dále se práce věnuje již samotnému tématu, a to vymezení řešeného území, kterým jsou centrální veřejná prostranství města. Dále je v jednotlivých podkapitolách objasněn historický vývoj tří důležitých náměstí, které tvoří centrum města. Jedná se o Horní náměstí, Žerotínovo náměstí a náměstí Tomáše Garriguea Masaryka (dále jen T.G. Masaryka nebo TGM). Další kapitoly se věnují rozboru jednotlivých náměstí a jejich přidružených veřejných prostranství (dále také VP), a to především funkční analýze území, prostorové analýze a analýze provozní. V těchto kapitolách je objasněno, jakým vybavením náměstí disponuje, jak je uspořádáno a jaké aktivity se zde dají vykonávat. Na základě předešlých analýz byla zpracována SWOT analýza a poté vytvořen problémový výkres. Díky problémovému výkresu, který vyobrazuje pozitiva, negativa a potenciály daných lokalit v historickém centru, byla vytvořena koncepce řešeného území, tak aby mohl vzniknout hlavní výkres této práce, a tedy návrh pro revitalizaci centrálních veřejných prostranství. Problémový výkres, stejně jako výkres hlavní, jsou vytvořeny v měřítku 1:5000.

Všechny kapitoly jsou doplněny o dobové i současné fotografie. Analýzy byly provedeny osobně autorem této práce, stejně tak přiložené grafické zpracování analýz a dalších výkresy práce, což bylo vypracováno v programu AutoCAD.

Jedna z posledních kapitol se věnuje diskusi k řešenému tématu a nesmí samozřejmě chybět závěr v podobě shrnutí. Úplným koncem práce je seznam použité odborné literatury a jiných použitých zdrojů, seznam obrázků a příloh.

## 4. LITERÁRNÍ ŘEŠERŠE NA TÉMA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Pro lepší orientaci v tématu veřejných prostranství byly zpracovány následující kapitoly. Bylo čerpáno z platné legislativy České republiky i z odborných publikací zabývajících se tímto tématem.

### 4.1. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SOUČÁSTÍ LEGISLATIVY

Dle platných zákonů České republiky jsou veřejná prostranství definována § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích: *"všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru."*

Dále pak ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj se v § 7 uvádí, že: *"(1) Plochy veřejných prostranství se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem. (2) Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, sloučitelné s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m<sup>2</sup>; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace."*

Tato vyhláška se později mění na základě vydání vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 269/2009 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v §7 odstavci 2 požaduje: *„Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m<sup>2</sup>; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.“*

### 4.2. DEFINICE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ V LITERATUŘE

Veřejná prostranství jsou místa sloužící k obecnému užívání bez ohledu na vlastnictví prostoru, jsou součástí veřejné infrastruktury a patří sem náměstí, návsi, ulice, veřejná zeleň, jako je například park, městská zahrada, ale také vnitrobloky nebo nábřeží a jiné prostory sloužící k veřejnému užívání. (Čáblová, 2013)

Veřejná prostranství jsou fyzickým typem veřejného prostoru, která jsou spjata se sídly, zejména městy. Na těchto místech dochází jak ke společenské komunikaci, tak k pohybu, a to jak lidí, tak i věcí.

Zpravidla jsou veřejnými prostranstvími myšleny prostory otevřené, nezastřešené, které jsou ovšem nějak vymezeny. (ČVUT, 2016)

Jsou vymezeny urbanistickými prostředky, tedy především okolní zástavbou, ale také jinými prostorovými prvky jako například zelení nebo vodní plochou. (MMR, 2018.)

### 4.3. DRUHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Z definice veřejného prostranství je jasné, že se jedná o významný prvek sídel, jelikož se jedná o místo střetávání lidí, místo k odpočinku nebo například konání různých událostí v daném sídle. Proto je nezbytné, aby každé sídlo mělo takové prostranství a pečovalo o něj.

Na samotné veřejné prostranství můžeme nahlížet z několika hledisek jako je druh, tvar, umístění v rámci sídla, převažující funkce nebo z hlediska historického významu.

Veřejná prostranství rozdělujeme do základních druhů, a to podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Těmito druhy jsou:

- Tržiště
- Parky
- Veřejná zeleň
- Náměstí
- Ulice
- Chodníky
- Další prostory přístupné každému bez omezení

**Tržiště** bývají většinou součástí stávající náměstí, ale město může tyto plochy vymezit i zvlášť, mimo stávající náměstí. Tato místa jsou určena ke konání trhů, jednorázových akcí jako například poutě, výstavy nebo různá představení. Pokud tyto plochy nejsou oploceny a jsou přístupné bez jakýchkoli omezení, tak se jedná o veřejné prostranství.

**Náves** je typ veřejného prostranství nacházející se ve menších obcích a mají podobný charakter jako náměstí. Tudiž zastávají přede vším shromažďovací funkci a jsou středem obce. Mnoho návsi v dnešní době je již přetvořeno, nemají takový charakter jako kdysi, a to hlavně kvůli rekonstrukcím komunikací nebo nevhodně umístěné zeleně. (Čablová, 2013)

**Park** je definován jako souvislá plocha, upravena dle zahradně architektonických nebo krajinářských zásad a musí mít určité velikostní parametry, kterými je minimální rozloha 0,5 ha a jeho minimální šířka by měla činit 25 m. Jeho podstatou je zeleň, tudíž park je zároveň i veřejnou zelení, ale aby mohl být nazýván parkem, musí splňovat požadavky uvedené výše. Hlavní funkcí parku je rekreace v prostředí blízké přírodě. Jedná se o místo, kde lidé rádi pobývají, mělo by být udržované a bezpečné. Udává se, že procento zpevněných ploch by nemělo přesáhnout 10 %. Nedílnou součástí parků jsou i různé vodní prvky a plochy ve formě jezírek, fontán apod.

Rozeznávat jako veřejné prostranství můžeme i **sídlíštní zeleň**, jež je součástí ploch bydlení a je přístupná všem bez omezení. Bývá také vybudována a následně udržována z veřejných prostředků. Slouží především ke každodenní rekreaci obyvatel.

Dalšími veřejnými prostranstvími, na která by se nemělo zapomínat, jsou nábřeží, veřejná prostranství navazující na významné dopravní stavby, otevřené vnitrobloky nebo třeba podchody, nadchody, průchody a pasáže.

**Nábřeží** a prostranství kolem vodních ploch. Již v historii byly toky dobrým základem pro vybudování urbánní struktury. Život se soustřeďoval kolem vodních ploch a toků, poutá k sobě tedy zvýšenou pozornost a zvyšuje hodnotu prostředí. U nábřeží tvoří jednu hranu prostranství voda a druhou zástavba. Při kvalitní vybavenosti prostoru mobiliářem, dětskými hřišti, popřípadě vybaveností v podobě kaváren, restaurací, je toto veřejné prostranství místem s velkým potenciálem a může být jedno z nejatraktivnějších míst sídla. Nejčastěji se setkáváme s kamenným nábřežím s náplavkou, které jsou vhodné pro procházky, relaxaci, ale i aktivní život v okolí vodních ploch. (*Čablová, 2013*)

**Veřejnými prostranstvími navazující na významné dopravní stavby** rozumíme především nádraží, zastávky a veřejná prostranství okolo. Nádraží ať už železniční nebo autobusové je často vnímáno jako vstupní brána do sídla a podle toho by měl vypadat a přednádražní veřejný prostor. Tyto plochy bývají v současné době dosti neudržována a budí dojem nebezpečí. Lidé se zde nechtějí příliš zdržovat. Najdeme ovšem i místa, kde o přednádražní prostor pečují a tvoří tím tak příjemné veřejné prostranství.

**Otevřené vnitrobloky** jsou sice součástí ploch bydlení, ale ve většině případů jsou to místa přístupná každému bez omezení a tím splňují požadavky na veřejné prostranství. Ve vnitroblocích můžeme nalézt například veřejnou zeleň, mobiliář.

Poslední možné druhy veřejných prostranství jsou **podchody, nadchody, průchody** a pasáže. Jsou ve většině případů součástí veřejného prostranství a umožňují bezpečné překonání dopravní nebo terénní bariéry. Může se jednat jako o městotvorný prvek nebo může mít funkci komunikační.

**Pasáží** pak rozumíme pokračování veřejného prostranství dovnitř budov. Vytvářejí například i spojnicí mezi dvěma obchodními ulicemi a zvětšují tak prostor pro občanskou vybavenost. Pasáže však mohou být omezeny dobou nebo mohou být i uzavřeny, jelikož se nachází na pozemcích soukromých vlastníků, kteří mají možnost je nějakým způsobem omezit. (*Rozmanová a kol, 2015*)

Nejdůležitějšími a nejčastějšími veřejnými prostranstvími jsou náměstí a ulice, které jsou i hlavním tématem této práce.

**Náměstí** je pokládáno za nejvýznamnější veřejné prostranství města, a to jak z hlediska urbanistického, tak společenského. Na tomto místě se soustřeďují významné funkce, konají se zde akce důležité pro dané město.

Jedná se o prostor, kde se lidé chtějí zastavit, odpočinout si, sekávat se zde s ostatními lidmi. Stejně jako u ulic i náměstí můžeme rozdělit do jednotlivých kategorií podle jejich významu a charakteru. Je ovšem spousta způsobů, jak je můžeme rozdělit.

Jednou z možností je rozdělení do těchto kategorií:

1. Tržní – jak už název napovídá, hlavní funkcí tohoto náměstí je konání trhů všeho druhu.
2. Parková – tato náměstí mají převážně rekreační funkci, jelikož lidé zde chtějí především pobýt a odpočinout si. Nachází se zde dostatečný mobiliář a vhodná zeleň.
3. S bohatou občanskou vybaveností – kde nalezneme například administrativní budovy, budovy vzdělání nebo různé obchody a služby.

Další možností, jak náměstí dělit, je na náměstí hlavní a vedlejší. Skoro každé město v České republice má jedno hlavní náměstí a vícero vedlejších. Hlavní náměstí je považováno za tzv. výkladní skříň města, kde se odehrávají všelijaké městské aktivity, události. Takové místo slouží jako centrum obchodu, služeb, setkávání. (*Krbová, Ježek, 2019*) Tímto se dostáváme k dalšímu možnému dělení náměstí v centrech měst, a to na:

1. Hlavní náměstí jako centrální prostor
2. Místo určené k pobytu pro setkávání – jako veřejná prostranství s rušnou atmosférou
3. Dopravní náměstí
4. Náměstí s monumentální stavbou, kde se nachází nějaká významná budova

(*Gehl, 2004*)

V reálném životě se ovšem tyto kategorie mohou mísit. Náměstí láká ke shromáždění lidí, k jejich odpočinku na tomto místě. Lidé se zde chtějí zastavit. Kdežto ulice svým podélným tvarem nutí své návštěvníky k pohybu, k chůzi a pokračování až do cíle. (*Gehl, 2000*)

**Ulice**, jakožto veřejné prostranství lineárního typu. Svým podélným tvarem nutí své návštěvníky k chůzi a pokračování až do určitého cíle. V urbanistické struktuře je systém uspořádání ulic tím nejvýznamnějším faktorem. Síť ulic a náměstí vytváří systém fungování města. Tímto je zajištěn pohyb pěších, cyklistů i vozidel všeho druhu. (*Rozmanová a kol, 2015*) Ulice můžeme rozdělit do několika kategorií, i když ve skutečnosti se navzájem prolínají. Jsou to tyto kategorie:

1. Obslužná – Nepostradatelná funkce, která tvoří nástupní prostor do objektů, včetně bezbariérového vstupu a zajišťuje bezkolizní příjezd integrovaných složek, zásobování a technických služeb.
2. Pobytová – Tato funkce zajišťuje sociální interakce, lidé zde tráví více času, jelikož tato ulice bývá doplněna o městský mobiliář nebo třeba zeleň.
3. Převážná – Hlavním úkolem této ulice je doprava a to pěší, motorová, cyklistická, hromadná, ale občas i například nákladní.

4. Městotvorná – Tyto ulice vymezují městské bloky, spojují veřejná prostranství nebo oddělují městské části.
5. Liniové podzemní vedení tras městské technické infrastruktury – Jak již název napovídá, do této skupiny řadíme podzemní vedení vodovodů, kanalizací, teplovodů, plynovodů, elektřiny a telekomunikační sítě.  
(Wittmann a kol, 2012)

Rozeznáváme i různé specifické druhy ulice, jako je třeba městská třída, obytná nebo pěší zóna. **Městská třída** je charakteristická především svou bohatou občanskou vybaveností v podobě různých obchodů a služeb, které jsou umístěny v parteru budov tvořících ulici. Nese tak v sobě nejen funkci dopravní, ale i funkci obchodní a společenskou, protože díky občanské vybavenosti láká více lidí, kteří se na této ulici zdržují. (Čáblová a kol., 2011)

Pokud ovšem mají veřejná prostranství sloužit lidem a veřejné prostranství má být chápáno jako kvalitní, musí dojít ke zklidnění dopravy, především o centrálních prostorem měst. Tento problém, jež sužuje nejen česká, ale i zahraniční města, nebývá jednoduché vyřešit, a to díky faktu že v historické zástavbě měst většinou ulice tvoří hlavní dopravní tepny, kudy lidí projíždějí odnepaměti. Další problém spojený s motorovou dopravou je doprava v klidu. Parkoviště zabírají čím dál více veřejného prostoru, což samozřejmě vede k úpadku kvality a užívání veřejných prostranství lidmi a do popředí se dostávají motorová vozidla. (Čáblová a kol., 2011) V posledních letech se ovšem pozornost opět obrací k veřejným prostranstvím a jejich užívání lidmi a vznikají zóny, kde je právě motorová doprava potlačena. Jedná se o obytnou a pěší zónu. **Obytná zóna** je oblast se zklidněnou pozemní komunikací a převahu zde mají pobytové funkce a přímá obsluha místních staveb. V takové zóně se mohou za zvláštních podmínek pohybovat chodci, cyklisté, motorová vozidla, mohou si zde hrát děti. Motorová doprava je zde upozaděna a odpovídá tomu i nejvyšší povolená rychlost, která činí 20 km/h. Obytné zóny se nejčastěji vymezují na místech s převládající nízkopodlažní zástavbou. (MD, 2008)

**Pěší zóna** je také oblast se zklidněnou pozemní komunikací. Vjezd do této zóny je dovolen pouze za stanovených podmínek zvláštního předpisu a upřednostňuje tak pohyb chodců. Tyto zóny se vymezují především v centrech měst a obcí, na místech se zvýšenou atraktivitou pro chodce. Na takových místech nalezneme všelijaké občanské vybavení jako jsou obchody, kavárny a jiná občerstvovací zařízení, ale také kulturní budovy, památky a podobně. Pěší zóna ovšem může vzniknout jen za určitých podmínek. První takovou podmínkou je napojení pěší zóny na ostatní přilehlé komunikace. Vjezd a napojení na pěší zóny by měl být ze zklidněné komunikace typu obslužná, vjezd ze sběrné je nevhodný a z rychlostní komunikace je naprosto vyloučen. (MD, 2008) Dalším požadavkem pro vznik pěší zóny je šířka uličního prostoru. Ta musí ve stávající bytové zástavbě činit minimálně 12 metrů pro obousměrný provoz a 10,5 metrů pro provoz jednosměrný. Při navrhování takové zóny nesmí být opomenuta ani minimální průjezdnost pro vozidla s výjimkou, takovou



výjimku většinou dostávají vozidla zásobování a vozidla integrovaného záchranného systému.

**Chodníky** nalezneme na ulicích či náměstí, kde jsou jejich součástí. Ovšem chodník můžeme nalézt i na volných prostranstvích jako je například park, v nezastavěných územích jako spojnice dvou obcí atd. Chodníky jsou vedeny podle frekvence pěšího provozu a jejich proporce jsou odvozeny od předpokládaného počtu chodců, přičemž musíme počítat i s možností projetí například kočárků, tudíž nejmenší volná šířka chodníku je podle vyhlášky 1,5 metru. Chodníky jsou určeny pro chodce, což znamená, že každý chodec by se na nich měl cítit bezpečně. Nemělo by na nich být připuštěno parkování nebo jízda cyklistů.

**Urbanizovaná zeleň** je také chápána jako veřejné prostranství, jelikož je přístupná všem bez rozdílu, nachází se v zastavěných a zastavitelných územích v podobě parku, parkově upravené plochy nebo také jako uliční stromořadí, jednotlivé stromy součástí náměstí a podobně.

#### 4.4. VLASTNOSTI VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství jsou velmi důležitým prvkem utvářejícím městskou strukturu. S jejich pomocí se vytvářejí specifické prvky daného sídla, jež napomáhají utvářet celkový obraz města. Nároky na vybavení a uspořádání se mění podle společenských požadavků.

Co se týká vlastností veřejných prostranstvích, tak na ně můžeme nahlížet ze dvou základních hledisek, a to z hlediska fyzické podoby a z hlediska funkcí, které plní.

Fyzickou podobu veřejného prostoru ovlivňuje samozřejmě velikost, tvar, charakter ploch či způsob, jakým byl realizován návrh řešení. Dalším znakem je druh zeleně a její údržba.

Důležitý je i charakter zástavby, který dané prostranství vymezuje, zda se jedná o řadovou výstavbu nebo rozvolněnou, jaká je architektonická kvalita a nesmíme zapomenout ani na parter a vše, co obsáhne v horizontu očí chodce.

Kromě fyzických vlastností musí veřejná prostranství splňovat i spoustu dalších předpokladů a vlastností, a to především tyto (*Rozmanová a kol, 2015*):

- **Schopnost sdružovat a zadržovat lidi:** Jde o místa setkávání, tudíž tato schopnost spočívá především v možnosti navázat neformální kontakty, lidé se na těchto prostranstvích zdrží, procházejí a vzájemně se potkávají. Například ulice musí umožňovat pohyb různou rychlostí, a to i volnou procházkovou chůzí. Při chůzi by lidé neměli mít pocit chůze v davu, ale ani pocit, že jsou v prostoru sami.

Co se týče zadržování, tak tato vlastnost se váže především na prostory s významnými body nebo liniemi, tedy prostor by měl být hlavně především přívětivý pro své návštěvníky.

- **Rozmanitost a živost:** Tuto vlastnost prostor získává dostatkem cílů jako jsou nejružnější úřady, instituce, obchody nebo třeba různé služby. O rozmanitost prostoru se stará především jeho členění, různé pohledy i přítomnost zeleně.
- **Návaznost a plynulost mezi veřejnými prostranstvími:** K častějšímu a živějšímu užívání prostoru přispívá hlavně návaznost a plynulost prostorů. Cesta od jednoho významného bodu ke druhému by měla být co nejpříjemnější což znamená, že by se zde neměly objevovat zbytečné bariéry a obcházení, které by lidi odrazovaly od využívání těchto prostranství. To samé platí i pro plochy zeleně, které mohou sloužit k procházení a propojovat tak významné body, zároveň napomáhají ke klimatické pohodě.
- **Klimatická pohoda:** Další vlastnost, která by neměla chybět žádnému veřejnému prostranství, jelikož napomáhá k většímu užívání těchto prostorů. O klimatickou pohodu se stará především vzrostlá zeleň, která omezuje přehřívání prostoru a zlepšuje vzdušné proudění. Příjemnějšímu mikroklimatu napomáhá i přítomnost vodního prvku například ve formě kašen či fontán.
- **Bezpečnost:** Neopomenutelná vlastnost, o kterou se stará dobré osvětlení a frekventovanost daného prostoru. Napomáhá i pořádek na veřejných prostranstvích.

#### 4.5. FUNKCE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Funkce veřejných prostranství jsou omezována a ovlivňována jejich vlastnostmi, které jsou popsány ve předchozí kapitole.

Dánský urbanista a architekt Jan Gehl rozdělil aktivity ve veřejných prostranství na nezbytné, volitelné a společenské. Toto dělení se pak odráží do základních funkcí veřejného prostranství, kterými jsou:

- Obslužná funkce, která zajišťuje průchod či průjezd veřejným prostranstvím za nějakým cílem, ležícím mimo veřejné prostranství nebo pak zajišťuje přístupnost do veřejného prostranství.
- Sociální funkce jako jedna z nejdůležitějších funkcí. Lidé se na veřejných prostranstvích potkávají, posilují vztahy.
- Společenská funkce je založena na společenských a kulturních akcích, kde se lidé setkávají.
- Pobytová funkce neboli rekreační. Tu zajišťují veřejná prostranství s převahou zeleně a vhodného mobiliáře k odpočinku.

Samozřejmě ani tyto funkce v reálném světě nefungují odděleně, ale doplňují se, některá funkce je zastoupena více, jak druhá, ale nikdy se na veřejném prostranství neobjevuje pouze jedna z nich.

## 4.6. AKTIVITY VE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Pokud začneme od nejjednoduššího dělení venkovních aktivit ve veřejném prostranství, tak dostaneme tři kategorie, kterými jsou nezbytné aktivity, volitelné aktivity a společenské aktivity. Každá z těchto kategorií pak má jiné požadavky na hmotné prostředí.

- Nezbytné aktivity, jsou obecně vzato všechny každodenní úkony, které jsou více či méně nucené. Patří sem chození do školy potažmo do práce, nakupování, čekání, a to jak na někoho, tak třeba na autobus či vlak. Pro tuto skupinu jsou charakteristické činnosti spojené především s chůzí a materiální prostředí na tyto aktivity má pouze malý vliv. Nezbytné aktivity jednoduše řečeno probíhají po celý rok a nejsou závislé na okolí.
- Volitelné aktivity, jak je již z názvu patrné, si účastníci volí, a to v závislosti na příznivých podmínkách, provozují je pouze, když chtějí. Patří sem například procházky na čerstvém vzduchu, posedávání či postávání a sledování okolního života. Tyto aktivity jsou spjaty především s příjemným počasím a místem. Venkovní prostory musí být této kategorii přizpůsobeny. Pokud je totiž místo nekvalitní, není zde například dostupný mobiliář nebo zeleň, potom se zde vyskytují pouze aktivity nezbytné. Ovšem pokud mají venkovní prostory vysokou kvalitu, nezbytné aktivity zde sice stále probíhají, ale mají tendenci se zde prodlužovat. Takové místo je lákadlem lidí a nabízí možnost právě pro volitelné aktivity.
- Společenské aktivity, jsou aktivity závislé na kontaktu s jinými lidmi. Tyto aktivity zahrnují zdravení, konverzaci, hrající se děti nebo také pasivní kontakty, kam řadíme prosté pozorování lidí. Můžeme je také nazvat aktivitami „výslednými“, jelikož skoro ve všech případech vznikají z aktivit spojených s ostatními dvěma kategoriemi.  
(Gehl, 2000)

Když se podíváme na pár aktivit z blízka, tak zjistíme, co je nejvíce ovlivňuje. Základními a nejčastějšími aktivitami ve veřejných prostranstvích pak bývá chůze, posezení, občerstvení, nakupování, sportování a různé druhy zábavy jako jsou například koncerty.

Chůze může být buď nezbytnou aktivitou ve formě chůze do školy, do zaměstnání, na nákup apod. nebo ve formě volitelné aktivity, kterou představuje pohodová procházka za účelem relaxace. Obě formy však ovlivňuje hned několik věcí. Studie ukazují, že obyvatelé odrazuje od chůze existence podchodů, nadchodů, průchodů nebo třeba úzké chodníky a nekvalitní povrchy. Pokud tedy veřejný prostor disponuje kvalitními povrchy a dostatečnou šířkou chodníků, dá se předpokládat větší interakce na území veřejných prostranství. Dalšími aspekty jsou pak také pohodlné přechody, čistota a udržovanost místa. Když jsou všechna tato očekávání naplněna, lidé si rádi zvolí jako způsob přemístění právě chůzi. (Čablová, 2013)

Posezení ve veřejném prostranství bývá jednou z nejčastějších aktivit, a to jak na náměstích, v ulicích nebo třeba v parku. Pokud ve veřejném prostranství posedávají lidé, je to tou nejlepší vizitkou kvality daného místa, lidé se zde cítí příjemně a bezpečně. V případě návrhu takových míst je důležité si uvědomit, kde se lidé rádi zastaví, stráví čas a budou se cítit bezpečně.

Obecně se lidé rádi posadí na místech, kde se často něco děje, na místech nabízejících jim něco ke zkoumání a cítí se bezpečně na hranách prostoru, u různých zídek či fasád, prostě na místech, kde budou mít chráněná záda. Prostranství hlavně musí nabízet dostatečné množství míst k posezení, musí nabízet jak místa slunná, tak i místa zastíněná, aby si každý přišel na své. (*Čablová, 2013*)

Občerstvení je pak dalším ze způsobů, jak nalákat více lidí na veřejné prostranství. Kavárny a restaurace napomáhají k životu ve veřejném prostranství, posezení v občerstvovacích zařízeních s výhledem do veřejného prostoru je jedno z nejžádanějších. Lidé se tak mohou zastavit, posedět a dívat se, co se odehrává v prostoru před nimi. Naopak místa otočená do klidného kouta, umístěná dále od dění v prostoru většinou zejí prázdnotou, jelikož lidé mají rádi interakci s vnějším prostředím. (*Gehl, 2000*)

Existence různých dalších druhů služeb a jiného komerčního vybavení jako jsou nejrůznější obchody také pozitivně přispívá k životu ve veřejném prostředí.

Právě jednou z nezbytných aktivit je nakupování, pokud veřejné prostranství nabízí po cestě možnost nákupu, zvyšuje se tím návštěvnost takových míst.

Zábava jako například různé koncerty, vystoupení nebo výstavy se nejčastěji odehrávají na veřejném prostranství typu náměstí. Je jasné, že čím kvalitnější takové akce budou a čím častěji se budou konat, tím více lidí na takové veřejné prostranství dorazí a pobude zde. Taková zábava pomůže prostranství zviditelnit a lidé si jej více oblíbí.

#### 4.7. VNÍMÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství jsou významné prvky všech sídel, jelikož zde dochází k interakci mezi jednotlivými lidmi, pořádají se zde různé významné akce, ale také jsou to místa, kde mohou lidé relaxovat. O veřejná prostranství by tedy mělo být staráno tak, aby mohla dobře sloužit ke všem svým účelům. Každý návštěvník takového prostoru vnímá jeho kvalitu, zkoumá všechny aspekty a vyhodnocuje, zda se mu daná lokalita zamlouvá či nikoliv. Každý jedinec vnímá kvalitu jinak, každý má na veřejná prostranství jiné požadavky, a to do jisté míry ovlivňuje i hodnocení kvality prostředí. Pro vnímání veřejného prostranství jako kvalitního prostředí jsou důležité především aspekty jako je zástavba, doprava, vybavenost, povrchy a další. Co se týče zástavby, jedinec hodnotí především její stav, kvalitu zástavby, kompaktnost a funkčnost. Pokud je zástavba na kolem veřejného prostranství zanedbaná, budovy jsou prázdné, vrhá to

špatné světlo na celé prostranství. Stejně tak pokud budovy kolem nespĺňují funkčnost, která se na daném prostoru očekává.

Dalším aspektem je doprava, a to všeho druhu. Jinak vnímají prostor účastníci jedoucí autem, jinak jedoucí na kole a jinak chodci. Vnímání prostoru u dopravy je ovlivněno hlavně rychlostí. Pokud prostorem projíždíme autem, všímáme si méně detailů a zaostřuje spíše na dominanty daného místa, jako jsou například různé budovy apod.

Pokud ovšem prostor navštíví chodci, mají mnohem menší rychlost a více si všímají detailů, jako je například stav zástavby, co na daném místě je za vybavenost, jestli je pro ně daná vybavenost něčím zajímavá. Vnímají také kvalitu povrchů, které tvoří dané veřejné prostranství. Obecně je dáno, že čím je prostor kvalitnější a zajímavější, tím pomaleji se na něm lidé pohybují, více se na něm zdržují. Naopak pokud je prostor nekvalitní, tak tudy lidé je rychle projdou, o okolí se nezajímají, stává se z veřejného prostranství pouze průchozí místo. (*Gehl, 2000*)

## 5. ANALYTICKÁ ČÁST

Pro uvedení do současné situace města je důležité znát i historii daného místa, která bývá klíčová pro další vývoj. Proto je v úvodu této části zpracována jak krátká charakteristika dnešního města, tak jeho celkový historický vývoj. V další kapitole je více rozebrán historický vývoj centra města, jelikož se jedná o řešené území této práce. Dále jsou zpracovány analýzy náměstí na základě zkoumání a pozorování.

### 5.1. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA PŘEROVA

Přerov je statutárním městem Olomouckého kraje a zároveň centrem ORP Přerov, jež leží 21 km jihovýchodně od Olomouce. Leží zhruba 200 m n. m. v Hornomoravském úvalu a protéká jím řeka Bečva. Rozloha tohoto města je nyní 58,48 km<sup>2</sup> a k 31.12.2018 zde žilo 43 186 obyvatel. Obec je nyní rozdělena do 13 částí, jimiž jsou: Přerov I-Město, Přerov II-Předmostí, Přerov III-Lověšice, Přerov IV-Kozlovice, Přerov V-Dluhonice, Přerov VI-Újezdec, Přerov VII-Čekyně, Přerov VIII-Henčlov, Přerov IX-Lýsky, Přerov X-Popovice, Přerov XI-Vinary, Přerov XII-Žeravice a Přerov XIII-Penčice. Z těchto částí má Přerov – Město a Přerov – Předmostí největší počet obyvatel. Počet obyvatel na území Přerova nejvíce rostl v období od 50. let 20. století zhruba do začátku 90. let, a to díky existenci několika velkých podniků, které nabídly spoustu pracovních míst. Naopak kolem roku 2000 začal počet obyvatel klesat a spolu s tím se každým rokem zvyšuje průměrné stáří obyvatel v Přerově. Počet obyvatel klesá především kvůli nedostatečné, neatraktivní nabídce pracovních míst a také kvůli zhoršující se pověsti města Přerova související se stále se zvyšující skupinou nepřizpůsobivých občanů.

Město samotné je již od pradávna důležitou dopravní křižovatkou, kde se střetává několik důležitých silnic a to I/47, I/55 a II/150, jejichž prostřednictvím je město napojeno na hlavní silniční síť. Přerov zatím není plně napojen na dálnici, ovšem je zahájena dostavba D1 na tomto území, která se zatím městu nejvíce přiblížila na severozápadě v městské části Přerov – Předmostí. Z jihu se výstavba D1 zastavila před obcí Horní Moštěnice.

Co se týče automobilové dostupnosti tak Přerov je od Olomouce vzdálen zhruba 25 km po silnici I/55. Dále se po silnici I/55, na které město Přerov leží dostanete až do Zlína. Z Přerova – Předmostí vede dálnice D1 až do Ostravy, celková délka trasy Přerov-Ostrava je zhruba 82 km. Posledním důležitým tahem tohoto města je směr Brno. Od Brna je Přerov vzdálen cca 85 km a vede mezi nimi silnice E50 – D1. Dále vede Přerovem silnice I/47 spojující Vyškov a Fulnek, dříve spojující Ostravu s Brnem, ovšem tento tah je nahrazován souběžnými úseky dálnice D1. Tato silnice vede středem Přerova v těsné blízkosti centra. Město je též důležitým železničním uzlem. Mezi hlavní celostátní tratě patří trať č. 270 vedoucí přes Bohumín – Přerov – Česká Třebová, která patří do II. Tranzitního železničního koridoru, do kterého patří i trať

Přerov – Břeclav, která z této stanice vychází. Z této stanice také vychází trať Přerov – Brno.

Z Přerova jezdí pravidelné spoje i do zahraničí, a to do Varšavy, Krakova, Katowic, Košic, Budapešti a do Vídně. V budoucnu by Přerov měl být také křižovatkou připravovaného Průplavu Dunaj-Odra-Labe a být jedním z jeho hlavních přístavů.

Přerov se nachází v záplavovém území dvou řek, a to Bečvy a Moštěnky. Do katastru samotného města zasahují hned 3 maloplošná zvláště chráněná území.

Jedná se především o Národní přírodní rezervaci Žebračka, která je pozůstatkem lužních lesů na tomto území, Přírodní památku Malé Laguny a Přírodní památku na Popovickém kopci. Jsou zde i významné krajinné prvky jako je například Městský park Michalov nebo vápencové ložisko Předmostí – Žeravice. Město Přerov bylo také do nedávna městem vojenským, když bylo domovem 23. základny vrtulníkového letectva Edvarda Beneše Armády České republiky. Původní vojenské letiště Přerov-Bochoř, které zaniklo roku 2013, je nyní vnitrostátním veřejným a mezinárodním neveřejným letišťem s názvem Letiště Přerov.

V neposlední řadě je Přerov průmyslovým městem, kde sídlí od pradávna spousta významných firem. Příkladem je Precheza a.s. zabývající se výrobou a prodejem průmyslové chemie, Kazeto spol. s.r.o. jako tradiční výrobce produktů z lepenky či Meopta, nadnárodní společnost zabývající se optikou a osvětlovací technikou. Další velkou společností jsou Přerovské strojírný, byly zaměřeny na těžkou strojírenskou výrobu, v dnešní době jsou součástí PSP Machinery. Důležitým podnikem města Přerova je i pivovar Zubr, ve kterém se vaří pivo již od roku 1872.

## 5.2. HISTORICKÝ VÝVOJ MĚSTA

Historický vývoj města Přerova byl sepsán za pomoci knihy inženýra architekta Karla Kuči, Města městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.

Stěžejní pro vznik tohoto města byla přítomnost řeky Bečvy. Město se zároveň rozprostírá na východním okraji roviny Haná. Město vznikalo právě kolem Bečvy, která sem přitéká od severovýchodu a představuje osu široké Moravské brány. Nad levým – jižním břehem Bečvy se zvedá návrší zvané Kopec, na němž se nachází Horní město se zámek, které tvoří historické centrum města. Obdobně vznikla na pravém břehu řeky na návrší Skalka a Hradisko i druhá nejstarší část Přerova, Předmostí.

Díky příznivým klimatickým a geografickým podmínkám začalo osídlování tohoto území již v pravěku. Předmostí je významnou archeologickou lokalitou ze starší doby kamenné – žili zde lovci mamutů (cca 26 000 př.n.l.). Lokality Skalka a Hradisko byly bohužel v minulých stoletích zničeny těžbou spraše. Ve stejné době jako pravý břeh byl osídlován i břeh levý, který byl již tehdy hradištěm, díky svému vysokému postavení nad řekou. Později zde osídlení zaniklo z neznámých důvodů a bylo obnoveno až v době laténské (5. st. př.n.l.), kdy toto území obsadili Keltové.

Vývoj Přerova, tak jak ho známe dnes, začal v době Velkomoravské říše ve 2. polovině 9. století a na začátku 10. století. Přerovský Kopec se opět stal hlavním sídelním, a především mocenským místem. Hrál v této době důležitou úlohu ve struktuře střední Moravy.

Na začátku 10. století došlo ke vpádu Maďarů, po tomto vpádu nabyla značného významu spojnice Praha – Krakov přes Moravskou bránu. V prostoru Předmostí pak odbočovala druhá větev přes Napajedelské brány na jihu do Uher. Velkou roli v této době hrálo i Předmostí, kde se nacházela velká pohřebiště. Bohužel došlo k velké devastaci terénu, tudíž nemáme dostatek prostředků ke zjištění vývoje osídlení v této lokalitě.

Klíčový význam pro postavení Přerova jako jednoho z předních správních středisek bylo dobrovolné spojení Moravy s polským královstvím v letech 1000-1019. K opětovnému a trvalému připojení Moravy k české zemi došlo až vojenským zábohem pražského knížete Oldřicha v letech 1019-1020.

Ve 12. století došlo z rozvinutí podhradní aglomerace s tržištěm. Hradský obvod tehdy sahal až na dolní povodí Dřevnice a na západě zasahoval na Vyškovsko. Komunikační osu tohoto hradiště tvořila jedna cesta, která se nacházela ve stejných místech jako komunikace nynější, ale byla z obou stran uzavíratelná.

V Přerově na území Horního města (dnes označováno jako Horní náměstí a přilehlé domy končící u pozůstatků hradeb) existoval velkofarní kostel, jemuž náleželo několik vsí, tudíž nabýval velkého významu pro okolí. Předpokládalo se, že byl předchůdcem kostela sv. Jiří, který je zde v podobě kaple dodnes. Dále se předpokládalo, že k proměně hradiště na kamenný hrad došlo kolem poloviny 13. století. Ten byl ztotožňován s dnešním zámekem, a to hlavně díky válcové věži, která zde stojí dodnes. Archeologické výzkumy ovšem prokázaly, že kostel sv. Jiří vznikl až v polovině 13. století, a tudíž nemůže být ztotožňován se velkofarním kostelem. Stejně tak teorie o zámku byla vyvrácena, jelikož konstrukce zámku se datuje na 15. století. Ovšem na severní části ulice Horního náměstí táhnoucí se směrem k Bečvě byly nalezeny pozůstatky zdi hradu datované k 12./13. století, což by odpovídalo době vzniku kamenného hradu. Tudíž můžeme říct, že hrad ležel v severní části Horního Města a kolem se nacházely městské domy a v přímé návaznosti na hrad ona sakrální stavba. Co se týče osídlování podhradí, lze předpokládat, že významnější sídliště pod hradištěm vznikalo již kolem 11. století.

Je dochovaná listina z roku 1225, která uvádí Přerov jako trhovou lokalitu. V podhradí existovala také již kolem roku 1225 krčma. Přerovský hrad stále střežil jednu z nejvýznamnějších cest spojující dolní a horní Pomoraví. Na Přerovsku se také odpojovala cesta, která vedla skrz Moravskou bránu k Těšínu. Co se týče dopravy přes vodu, můžeme zatím jen hádat, kdy přesně byl postaven první dřevěný most. Doložen je až z roku 1275.

Z hlediska bydlení, první sídliště zde byla již kolem 11. století. Ta byla zjištěna hlavně jihovýchodně mezi Kopcem, Žerotínově náměstím a Bečvou. Tyto nálezy se



nacházely hlavně v prostorách ulice Pod Valy, Kozlova ulice. Postupně od 11. do 13. století byla osídlena i Čechova ulice a okolní území. Hradištní osídlení je doloženo i z oblasti Šířavy jižně od místního kostela. Rozmístění sídel je v tomto případě logické, jelikož k němu dochází především v ose hlavní tranzitní komunikace.

Osídlení existovalo i na pravém břehu řeky Bečvy. V prostorách zvláštní školy na Malé Dlážce byly nalezeny pozůstatky datované právě kolem 11.-12. století. Další nálezy z této doby máme uvedeny i z areálu dnešní nemocnice.

Plynulý vývoj Přerova přerušil až vpád Tatarů v roce 1241 a následné boje s uherským a kumánským vojskem. Poté byl Přerov povýšen na královské město. Došlo k dalšímu růstu v oblasti Dolního města. Ortogonální půdorys Dolního města nám značí, že vznik této oblasti byla jednorázová akce a nevznikalo nijak postupně. Celkově pak z 13. a 14. století máme velmi málo dochovaných materiálů k přesnému určení dalšího vývoje města. Formování středověkého Přerova se tím lišilo od jiných měst založených za doby Přemysla Otakara II. a Václava II., bylo to dáno i tím, že v té době byla již velmi rozvinuta sídelní struktura.

Dále postoj Přerova jen upadal. Bylo tomu tak hlavně díky rozrůstání blízké Olomouce. Přerov se tak stal jen průměrně rozvinutým městem a neměl na to stát se regionálně důležitým. Ve 14. století dochází k vystěhování oblasti Žerotínova náměstí v důsledku výstavby Dolního města. V 15. století tyto vybydlené části osídlili Židé. Roku 1520 došlo k prvnímu právnímu spojení Horního a Dolního města. Na konci 16. století existovala přerovská aglomerace, tak jak je zachycena na mapě stabilního katastru z roku 1830.

V letech 1598-1636 zde vládl protestantský šlechtic Karel starší ze Žerotína, díky kterému se Přerov opět dostával na vrchol. Došlo k zvelebení města a dalšímu rozšíření zástavby. Horší byla situace po Bílé hoře, kdy docházelo k vystěhování obyvatel s jinou vírou než katolickou. Po smrti Karla staršího roku 1636 se uzavírá kapitola, ve které byl Přerov opět prosperující důležité město. V roce 1664 Přerov postihl velký požár, který zasáhl hlavně Žerotínovo náměstí a Horní náměstí. Velkou ránou pro město byla i morová epidemie v letech 1714-1715 při níž údajně zemřela velká část obyvatel Přerova. Další roky pro Přerov také nebyly vůbec růžové. V roce 1749 celé město vyhořelo. I po tak velkém požáru zůstával hlavní dominantou zámek na Horním náměstí a tři dávné kostely, sv. Vavřince, sv. Michaela Archanděla a sv. Marka. Horní město stále působilo jako jeden velký opevněný celek.

V Dolním městě byla patrová zástavba jen na Dolním náměstí a ve Wilsonově ulici. Po dalším požáru vyhořel kostel sv. Marka, který již nikdy nebyl obnoven, narůstá hojně počet obyvatel, a i zástavba se zahušťuje. Po dalších požárech i v průběhu 19. století došlo ke zničení renesančních a barokních rysů staré zástavby.

Život zpět do města přivezla až rozrůstající se vlaková doprava před polovinou 19. století. Železniční stanice se nachází na původní železniční trati SDCF= c.k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tato trať vedla z Vídně (Břeclavi) a dále se větvila ve směru na Olomouc a na Lipník nad Bečvou, později r. 1847 se přidal

Bohumín. Pravidelný provoz mezi Přerovem a Břeclaví byl zahájen 1.zářím 1841. Dále se trať rozvíjela ve směru na Brno. V letech 1883-1893 byla vyžádána přestavba a vybudování samostatného nákladového nádraží kvůli narůstající zátěži železnice.

Chronologický vývoj železnice na území Přerova		
letopočet	1.část trasy	dokončení trasy
1841	Břeclav- Přerov- Olomouc	r.1845 směr Praha
1842	Přerov- Lipník nad Bečvou	r.1847 směr Ostrava-Nový Bohumín
1869	Brno- Vyškov- Kojetín- Chropyně- Přerov	

Tab. 1: Chronologický vývoj železnice na území Přerova

S rozvojem železnice byl spojen i velký rozvoj sekundárního sektoru ve městě. Pozice průmyslu byla jasně dána a rozvíjela se okolo železnice na samém okraji Přerova. Roku 1852 došlo k založení firmy Heinik – Mendl, což byl první strojírenský podnik v Přerově. Z této firmy se poté roku 1951 stal státní podnik Přerovské strojírný, které bohužel v posledních letech krachují. Roku 1894 vznikla předchůdkyně nynější akciové společnosti Precheza (před sametovou revolucí známá též jako Přerovské chemické závody), která byla druhou velkou a pro stát důležitou firmou v Přerově. Další významnou firmou, která zde v tomto období vznikla je Kazeto, kterou roku 1925 založil Karel Zejda. Roku 1933 zde také vznikla společnost, nyní nadnárodního významu, s názvem Meopta, která se zabývá optikou.

Ve 20. letech 20. století začaly důležité úpravy komunikací v Přerově. Hlavní byla železnice, díky zvýšené osobní dopravě přes železnici. Od roku 1932 byla jediná doprava přes řeku Bečvu možná přes most Miroslava Tyrše. Koncem roku 1932 vznikla pěší lávka od ulice Pod Valy a spojovala ji s pravým břehem.

V 60. a 70. letech došlo k velkému navýšení bytových domů po celém území Přerova. V 80. letech bohužel došlo k necitlivému zásahu bytové zástavby do historického jádra města. V roce 1992 tak došlo k vyhlášení Horního náměstí za městskou památkovou zónu a v roce 1994 bylo vyhlášeno ochranné pásmo zahrnující i část Dolního náměstí.

V roce 1997 postihla město velká povodeň, která zničila většinu domů na pravém břehu, pod vodou byl i celé Troubky a okolní vesnice. Další vývoj města se odvíjel od rekonstrukce města po povodni. Další povodně zasáhly město v roce 2006, kdy byly také devastující pro velkou část území. (Kuča, 2011)

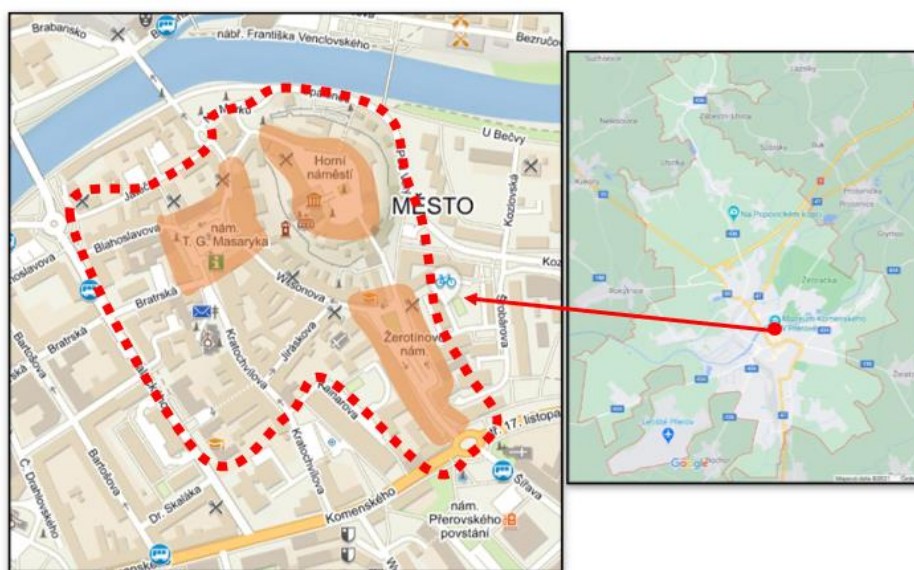
### 5.3. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území neboli centrum města na severu vymezuje nábřeží Protifašistických bojovníků, dále ulice Pod valy vedoucí na Žerotínovo náměstí. Jižní stranu vymezuje ulice Komenského, jež je jedním z hlavních průtahů Přerova a na západní straně ulice Palackého, která se napojuje na již zmiňovanou ulici Komenského.

Jedná se o historické území, které se zde nachází již od počátku vzniku Přerova. Důležitá jsou náměstí, která se zde nachází. Jedná se o Horní náměstí, náměstí T. G. Masaryka a Žerotínovo náměstí.

Náměstí TGM a Žerotínovo náměstí je přímo propojeno Wilsonovou ulicí, Žerotínovo a Horní náměstí je pak spojeno uličkou Žerotínovo náměstí a z Horního náměstí se na náměstí TGM lze dostat přes ulici Pivovarská a Mostní.

Řešené území je rozděleno na tři části – tři náměstí samotného centra města Přerova. V první části je řešeno největší náměstí T.G. Masaryka a jeho přilehlé ulice. V druhé části se práce zabývá Žerotínovým náměstím a jeho přilehlými ulicemi a v poslední části je rozebráno Horní náměstí a jeho přilehlé ulice.



Obr. 1: Mapka řešeného území (Mapy.cz, 2018)

## 5.4. BEZPROSTŘEDNÍ OKOLÍ

### VYUŽITÍ MĚSTA

Centrum města je tvořeno především blokovou zástavbou bytových domů, které mají v parteru prostor pro různé obchody a služby.

Zástavba kolem Horního náměstí je tvořena rodinnými domy, u několika se nachází v parteru občerstvovací zařízení. Více je historické centrum města rozebráno v jednotlivých kapitolách níže.

Bezprostřední okolí centra na západní straně města je tvořeno především kompaktní zástavbou bytových domů. Nalezneme zde i areál základní školy a obchodní akademie. Partery bytových domů jsou využity pro různé obchody a služby ovšem pouze podél hlavní ulice Palackého, Komenského a Velké Novosady. Na samotném okraji města

se nachází plochy výroby a průmyslu. Jedná se o zázemí velkých firem jako je Kazeto, Precheza, Betonárka Přerov a velký areál strojíren Přerov.

Jižní část města je velmi ovlivněna existencí vyloučené lokality kolem místního nádraží a ulic Husova, Kojetínská a Škodova. Tento prostor je již několik let považován za vyloučenou lokalitu kvůli místním nepřizpůsobivým převážně romským obyvatelům. Ve Škodově ulici bylo ještě do nedávna místní ghetto, které bylo vystěhováno a dnes je tato plocha ponechána jakožto veřejné prostranství se zelenou plochou, na kterém ovšem bude vybudována část plánovaného silničního průpichu Přerova. Jihozápadní část u železnice je tvořena rodinnými domy. Čím více se zástavba blíží k centru je proměňována v bytové domy, které tvoří jednotlivé bloky. V návaznosti na autobusové nádraží nalezneme obchodní dům a velký areál střední pedagogické školy a gymnázia. V těsné blízkosti hlavního tahu Přerovem na Komenského ulici se nachází zmiňované náměstí Přerovského povstání, na kterém se nachází střední zdravotnická škola v sousedství s poliklinikou. Na tomto náměstí se nachází i místní kino Hvězda. V těsné blízkosti se nachází i nově vybudované moderní obchodní centrum (nahradilo předrevoluční OD PRIOR), které se rychle stalo středobodem setkávání místních obyvatel.

Východní část je tvořena především panelovými bytovými domy, u Bečvy mají spíše rozvolněný charakter, ovšem směr od Bečvy tvoří bytové bloky. U křižovatky ulic Kozlovská a Bayerova se nachází velký obchod s potravinami, na druhém konci ulice Bayerova se nachází další supermarket. Druhý břeh řeky Bečvy na východní straně tvoří především městský park Michalov a přilehlý lužní les. Mezi nimi se nachází rozsáhlá zahrádkářská kolonie. Před městským parkem je zástavba tvořena vilami a rodinnými domy. U této zástavby se nachází obchodní dům.

V severní části města na druhém břehu řeky Bečvy se nachází opět především panelová bytová zástavba, která tvoří jednotlivá sídliště. Nachází se zde i velká plocha občanské vybavenosti, tvořena obchodním domem a přilehlým venkovním koupalištěm a vnitřními bazény. Přes ulici Kopaniny se nachází další velké objekty občanské vybavenosti a tři fotbalová hřiště. Za fotbalovými hřišti se nachází obchodní zóna a výstaviště. Na místní výstaviště (původně zaměřené zemědělsky) se pomalu přesouvají všechny velké akce, které se dříve konaly v samotném centru města.

## VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

V samotném historickém centru města se nachází veřejná prostranství typu náměstí, ulice a veřejná zeleň.

Za hlavní náměstí se dá považovat náměstí T.G. Masaryka, které by se dalo zařadit mezi náměstí s bohatou občanskou vybaveností. Nachází se zde administrativní budovy magistrátu, Městský dům, který je střediskem kultury a budovy kolem náměstí mají v parteru prostor pro různé obchody a služby. Nalezneme zde i informační centrum města Přerova. Na toto náměstí navazují veřejná prostranství v podobě ulic, které mají především obslužný charakter. Budovy vymezující tyto ulice jsou kompaktní smíšeného typu, kde většina budov má v parteru opět umístěny různé

služby či obchody. Výjimkou se stává Wilsonova ulice, která by se dala zařadit do kategorie ulice městotvorné či pobytové. Spojuje již zmíněné náměstí T.G. Masaryka s Žerotínovým náměstím. Žerotínovo náměstí má především dopravní funkci. Jedná se totiž o náměstí s parkovací plochou, která zabírá nejvíce prostoru náměstí. V části náměstí se nachází i veřejná zeleň, která ovšem není nikterak využívána.

Posledním náměstím je Horní náměstí, které je součástí městské památkové zóny, je tvořeno blokovou zástavbou rodinných domů a nachází se zde i významná budova přerovského zámku, ve kterém se nachází muzeum s galerií.

Střed náměstí tvoří veřejná zeleň s pomníkem Jana Blahoslava. Na toto náměstí navazuje ulice Pivovarská, která má především obslužnou funkci a je tvořena kompaktní zástavbou budov.

Veřejná prostranství, která se nachází v bezprostředním okolí centra, jsou především ulice, náměstí, veřejná zeleň, parky a nábřeží. V západní části města v blízkosti historického centra nalezneme především ulice, které mají funkci obslužnou, tyto ulice jsou napojeny na dvě hlavní ulice, které mají funkci přepravní. Veřejné prostranství ve formě veřejné zeleně se nachází kolem evangelického kostela v zatačce ulice Komenského. Tento prostor nebývá příliš využíván, kvůli přítomnosti velkého množství vozidel jedoucích po silnici I. třídy na Komenského ulici. Nábřeží kolem Bečvy je hojně využíváno pěšími díky nižšímu motorovému provozu a přítomnosti zeleně.

V jižní části města se nachází především ulice, park a náměstí. Ulice zde plní především obslužné funkce a vedou mezi jednotlivými bloky bytových domů. Zvláštním veřejným prostranstvím v této části je prostor okolo vlakového a autobusového nádraží, který není příliš využíván kvůli existenci skupin nepřizpůsobivých obyvatel. U Škodovy ulice se nachází velká plocha veřejné zeleně, která zde vznikla po zániknutí romského ghetta a zbourání tamních budov. Tato lokalita není ovšem vůbec využívána. Další veřejné prostranství je náměstí ve tvaru trojúhelníku, které je tvořeno zelenou plochou. Další zelenou plochou je park na náměstí Svobody, který má zhruba 1 ha a stal se místem pro odpočinek především obyvatel místních bytových domů. Náměstí Přerovského povstání se nachází v těsné blízkosti hlavní ulice Komenského, jedná se o zelenou neudržovanou plochu, která též není příliš využívána kvůli svému stavu.

Veřejná prostranství východní části města je tvořena především ulicemi obslužné funkce.

Nachází se zde množství sídlišť, které mají uvnitř zástavby sídlištní zeleň a hřiště pro děti. Větším veřejným prostranstvím zde je nábřeží, na kterém se nachází cyklistická trasa a pěší zóna vedoucí kolem parku s městským rybníkem.

Na druhém břehu řeky se nachází luh a na něj navazuje městský park Michalov, který je rozsáhlý a velmi oblíben mezi obyvateli města i jeho návštěvníky. Nachází se zde i přírodní rezervace Žebračka, jež je pozůstatkem lužních lesů na tomto území.

Severní část je tvořena především panelovými sídlišti se sídlištní zelení a hřišti pro děti. Nenachází se zde žádné náměstí nebo veřejná zeleň. Ve velké míře jsou zde ulice s obslužnou a přepravní funkcí. Na samotném okraji města se nachází místní výstaviště.

## DOPRAVA

Přerov je dopravním uzlem jak silničním, tak železničním. Doprava sužuje město řadu let a jedinou nadějí místním zůstává plánovaná dostavba dálnice D1 a průpichů Přerova, který má odklonit většinu vozidel a odlehčit tak přetíženému centru. Hlavní dopravní tepnou města je ulice I. třídy č.47, která spojuje Hranice a Vyškov. Vede skrz Přerov v těsné blízkosti centra města. Další tepnou je silnice I. třídy č. 55, která vede nejprve po kraji města přes výrobní a logistické zóny, poté ovšem též prochází Přerovem a vede kolem centra města. Silnice I/55 má být odkloněna mimo centrum, a to díky průpichu Přerova, který povede dál přes okraj zástavby a nebudou se tak tvořit kolony přes centrum města. Tato silnice je tolik vytižena především díky faktu, že spojuje dvě části nedostavěné dálnice D1, která končí u Přerov – Předmostí a pokračuje opět za Přerovem u obce Říkovice. Dalšími velkými komunikacemi vedoucí kolem centra je silnice II. třídy č. 434 spojující Prostějov, Přerov a Lipník nad Bečvou, silnice II. třídy č. 436 vedoucí z Kojetína směr silnice I/35. Další neopomenutelnou komunikací je silnice II/ 150 spojující Prostějov, Přerov a Bystřici pod Hostýnem.

Co se týče motorové dopravy, ta je v ulicích centra města zklidněna za pomoci jednosměrného provozu. V ulicích je možné parkovat vozidla podél vozovky. Na náměstích jsou vyhrazena placená parkovací stání pro veřejnost. Žerotínovým náměstím směrem k Bečvě a poté podél ní vede cyklostezka, která takto vede podél řeky až do Hranic. Dále je doprava v centrální části analyzována v kapitolách níže.

V západní části města se nacházejí spíše obslužné ulice, několik z nich má usměrněný směr jízdy. V těsné blízkosti nábřeží se nachází velké placené parkoviště. Další parkování především pro obyvatele místních budov je řešeno v ulicích nebo ve středu bytových bloků. Touto částí prochází i již zmiňovaná silnice I/55, která na tomto místě vytváří časté kolony. Co se týče hromadné dopravy, ta je řešena autobusovou dopravou po hlavních ulicích města.

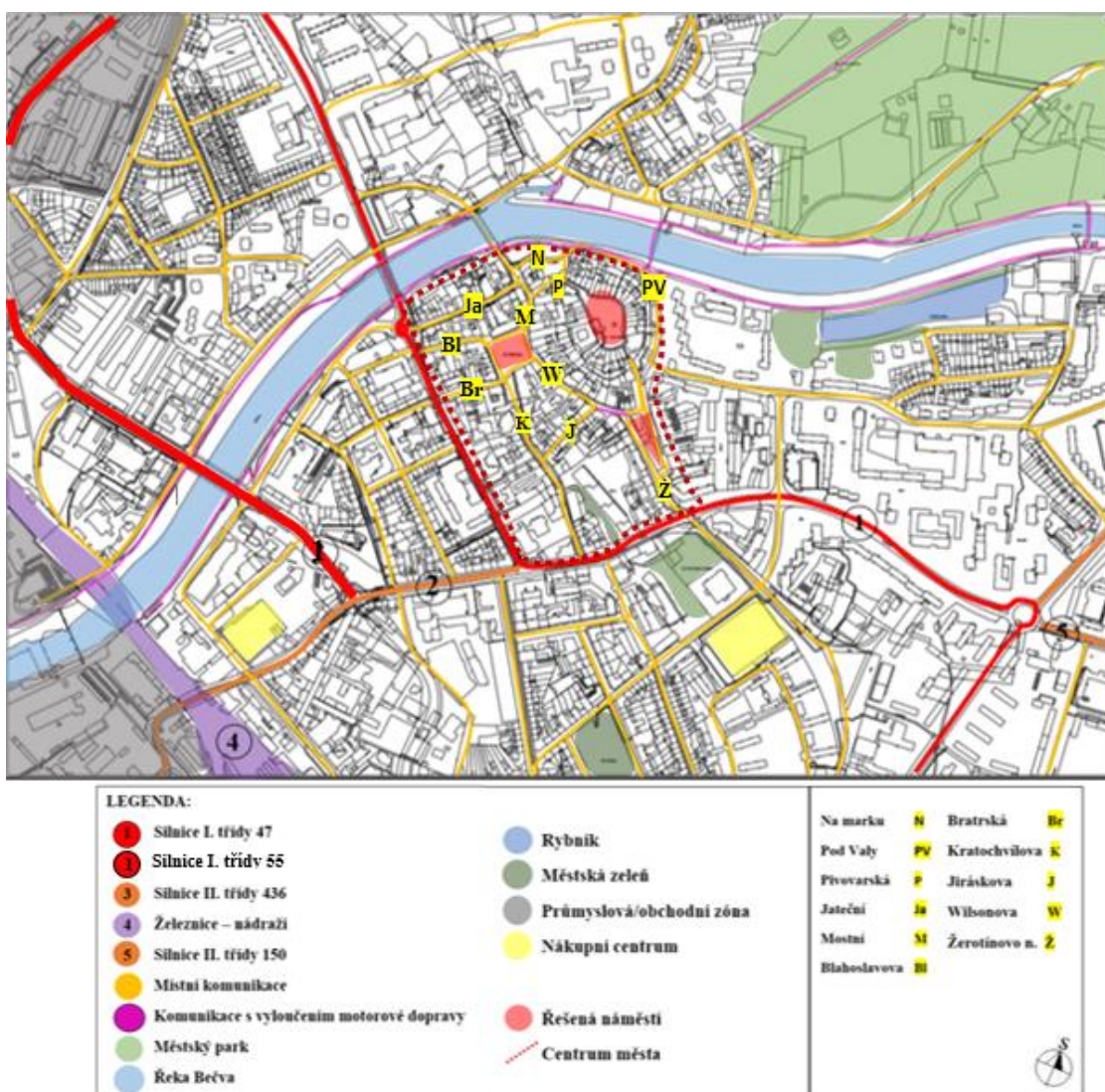
Jižní část města je ovlivněna existencí rozsáhlé železnice a přilehlého vlakového nádraží. Místní vlak obsluhuje přilehlé výrobní areály na obou březích řeky Bečvy. Z autobusového nádraží vyjíždí autobusy především do dvou směrů, tak aby obsloužily celé město. U těchto nádraží se nachází i veřejné parkoviště. Co se týče ostatní motorové dopravy, v této části se nachází především místní komunikace, kolem náměstí je doprava zklidněna pomocí jednosměrného provozu. Hlavní ulice zde jsou Tovární a 9.května, po které vede silnice I. třídy 55.

Na východě města se nachází hned dva kruhové objezdy, přes které vedou všechny silnice. Ulice Komenského a 17.listopadu, které vedou středem města jsou



nejfrekventovanější ulice. Dále se zde nachází i dvě silnice II. třídy., které jsou hlavními ulicemi, na tyto navazují samé místní komunikace především s obslužnou funkcí. Parkovací stání je zde řešeno v ulicích, velká parkoviště pak nalezneme u obchodních domů.

Severní část města je pak ohraničena silnicí I/55, na kterou je napojena na tomto místě i silnice I/47, většina vozidel na této křižovatce nepokračuje dále po silnici I/55, ale pokračuje po místní komunikaci Velká Dlážka přes řeku až do ulice Palackého směrem do centra, kde se opět napojují na silnice I. třídy. V domnění, že si cestu zkrátí, pak vznikají kolony po celé ulici Velká Dlážka až do centra a komplikují tak dopravu. Silnice I/55 přesně kopíruje směr železnice, která tudy vede směr Olomouc. Další hlavní, ovšem místní komunikace je v ulici Kopaniny – Osmek, na kterou se napojují místní obslužné komunikace. I zde jezdí hromadná autobusová doprava pouze po hlavních komunikacích. Velká placená parkoviště pro veřejnost jsou umístěna u fotbalového areálu a u místního koupaliště.

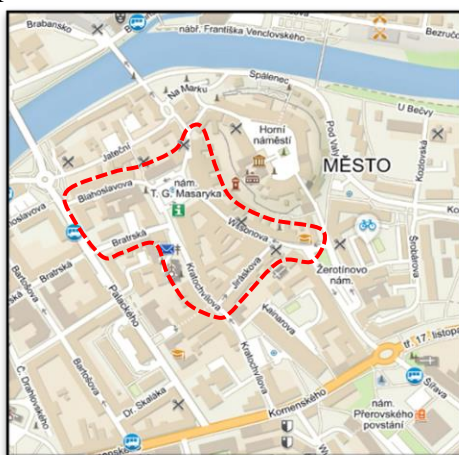


Obr. 2: Schéma bezprostředního okolí centra města (AutoCAD, vlastní)

## 5.5. NÁMĚSTÍ T.G. MASARYKA

### 5.5.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Náměstí T.G. Masaryka se nachází v centru města Přerova. Náměstí, jež dříve neslo název Dolní, se rozpíná zhruba na 3900 m<sup>2</sup> a jeho tvar je nepravidelný. Plocha náměstí je lehce nakloněna, jelikož se nachází na tzv. přerovském kopci. Na náměstí jsou napojeno pět ulic, jmenovitě Blahoslavova, Mostní, Wilsonova, Bratrská a Kratochvílova ulice. Zástavba kolem náměstí je bloková, tvořena především dvoupatrovými či jednopatrovými budovami, ovšem najde se zde i jeden třípatrový bytový dům a administrativní budova s čtyřmi patry, jež je nechtěnou dominantou náměstí. Budovy kolem náměstí plní funkce obchodní, administrativní, společenské i obytné. Kolem náměstí je upravena doprava na jednosměrnou a po třech stranách náměstí se nacházejí parkovací stání. Ulice kolem náměstí plní především funkci obchodní, obytnou a společenskou.



Obr. 3: Vymezení náměstí TGM s přílehlými ulicemi (*Mapy.cz, 2018*)

### 5.5.2. HISTORICKÝ VÝVOJ NÁMĚSTÍ

Stejně jako prostor dnešního Žerotínova náměstí, tak i prostor dnešního náměstí TGM začalo být osidlováno již v 11. století. Toto místo patřilo také do podhradí a rozšíření tímto směrem bylo zapříčiněno hlavně existencí stezky, která vedla dnešní Mostní ulicí. Zástavba dnešního náměstí se začala formovat ve 30.- 40. letech 15. století a spolu s prostorem Žerotínova náměstí a přílehlými ulicemi Mostní a Wilsonova tvořili takzvané Dolní město. Horní město bylo tvořeno zástavbou na kopci, jedná se o dnešní Horní náměstí. Ke spojení obou část došlo až roku 1520. Díky třicetileté válce došlo ke stagnaci vývoje města a znovu se začalo rozvíjet a získávat na věhly až v 17. století. Od 17. století tvořil hlavní část a pomyslné centrum Dolního města čtvercový rynek, dnešní náměstí T.G. Masaryka, z něj vybíhaly pod pravým úhlem ulice a byly souběžné s frontami domů na rynku. Tyto ulice bývaly ukončeny branami, které ovšem zanikly kvůli pozdějšímu rozšiřování ulic. (*Lapáček, 2010*)



K velkým přeměnám docházelo od začátku 19. století, kdy hradby okolo Horního města byly z velké části rozebrány, stejně tak již zmíněné brány a ze získaného kamene se dláždily komunikace. U většiny domů na Dolním náměstí byly odstraněny renesanční a barokní štíty, také byla změněna orientace střešních hřebenů, nyní jsou střechy orientovány okapy nikoli štíty. Náměstí se v této době jmenovalo Dolní náměstí.

Severní stranu náměstí tvořil blok domů, který zde stojí dodnes. Od poloviny 19. století se zde nacházela lékárna U zlatého orla, která ovšem tohoto času již není v provozu. Po levé straně bývalé lékárny stojí dům, který býval módním domem a vedle býval hostinec. Na západní straně náměstí stávaly nízké budovy a na rohu dnešní Kratochvílovy ulice stával vyhlášený hostinec, místo kterého byl postaven Záložní dům. Tento dům v roce 1909 koupilo město a z domu vznikl hotel s restaurací. Farní kostel sv. Vavřince zde stojí od 2. poloviny 13. století a postupem času pouze procházel proměnami, nyní má zachovalý pozdně gotický interiér. Jižní stranu náměstí tvořil již tehdy blok nízkých budov, který je dochovaný dodnes, bývaly v nich dílny a obchody s potravinami. Východní stranu náměstí tvořily dva nízké domy, v jednom se nacházel oděvní obchod v druhém byla též prodejna. Tento dům měl na svém štítě Davidovu hvězdu. Další dům byl dvoupodlažní a v parteru se nacházelo holičství. Rohová třípodlažní budova se zde nachází dodnes a v parteru se nacházel nejdříve módní dům poté sportovní prodejna, dnes je zde již dlouhá léta cukrárna. Ve 20. století, přesněji roku 1986 prošlo náměstí jedinou, avšak obrovskou proměnou, a to v podobě stavby dnešní čtyřpodlažní administrativní budovy zvané Emos. Samotný prostor tehdejšího Dolního náměstí byl vždy využíván v celé šíři jako komunikace, v průběhu let šedesátých bylo z náměstí spíše parkoviště automobilů a autobusová točna. Auta tehdy parkovala spíše uprostřed náměstí a nacházela se zde i zastávka autobusu. Svou nynější podobu získalo náměstí až v 90. letech 20. století. Město zde vybudovalo náměstí, tak jak je známo dnes, což znamená prostor pouze pro pěší, zklidněná doprava a parkování po stranách.



Obr. 4: Náměstí TGM (horní foto, Jiří Rosmus, dolní foto vlastní)

### 5.5.3. FUNKČNÍ ANALÝZA

Plocha náměstí má rozlohu zhruba 1400 m<sup>2</sup> a je mírně nakloněno. Dolní část náměstí se nachází v 211 m n. m. a horní část náměstí v 213 m n. m., tudíž se nejedná o velké převýšení. Celá plocha náměstí je vydlážděna dlažebními kostkami různých odstínů šedé. Cesty, které vedou okolo náměstí jsou též vydlážděny. Po obvodu náměstí jsou rozmístěny betonové koule, zhruba 50 cm vysoké. Uprostřed náměstí se nachází pískovcová kašna s nádrží čtvercového tvaru, uprostřed je vztyčen sloup. Na samotné ploše náměstí se nenachází žádná zeleň. Jediné stromy menšího vzrůstu se nacházejí na stranách mezi parkovišti a chodníkem. Ovšem tyto menší stromky nejsou dostačující na tak velkou vydlážděnou plochu. V létě je toto náměstí prakticky neobyvatelné. Co se týče mobiliáře, je zde umístěno dvacet laviček, které bývají různě přemísťovány. Na severní straně náměstí je umístěno malé pískovcové pítko, které ovšem již několik let není v provozu.



Obr. 5: Pohled na náměstí TGM z Mostní ulice (*Vlastní foto*)

Co se týče budov okolo náměstí, celou horní stranu náměstí tvoří historické domy, které mají funkci smíšenou. V parteru domů se z levé strany nachází kavárna, obchod s textilem, klenoty a vedle nich je nyní prázdko, dříve zde bývala historická lékárna.



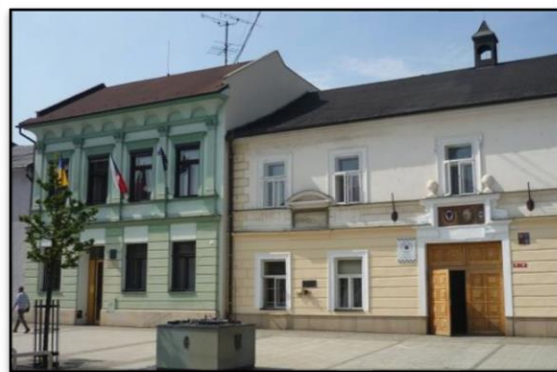
Obr. 6: Pohled z náměstí na horní budovy. (*Vlastní foto*)

Pravou část náměstí tvoří budovy s dvěma nadzemními podlažími s různým využitím, v horní budově se nachází penzion. Budova vedle je kromě parteru opuštěná a v parteru se nachází cukrárna a kulturní a informační služby města Přerova. Kulturní a informační služby ovšem bývají přecházeny, jelikož nejsou nijak zvlášť označeny. Hned vedle této budovy, která pomalu chátrá stojí honosný Městský dům. Ten je vyhlášen za chráněnou památku, jelikož se jedná o budovu architektonického stylu pozdní historismus a má velmi zachovalý interiér. V dnešní době se v parteru nachází restaurace a kavárna, v horních patrech se konají různé kulturní a společenské akce, jako jsou například taneční, plesy, koncerty a další.



Obr. 7: Pohled z horní části náměstí (Google street view, 2019)

Dolní část náměstí je obklopena budovami s jedním nadzemním podlažím a mají různá využití. Na rohu Kratochvílovy a Bratrské ulice stojí historický Blažkův dům, který zde stojí od r.1886 a za svou dobu měl spoustu různého využití, v této době tato budova již několik let v havarijním stavu a stala se tak ostudou města. Až tento rok začalo město uvažovat o jeho rekonstrukci, ale život do budovy se ještě několik let nevrátí. Hned vedle se nachází dům se smíšenou funkcí, v parteru se nachází malá prodejna sportovního vybavení a vedle květinářství, v horním patře se nachází prostor k bydlení. Další budova má funkci administrativní, jedná se o jednu z pěti budov magistrátu – radnici. Hned vedle radnice sídlí městská policie.



Obr. 8: Blažkův dům (Vojtěch Podušel, 2020)

Obr. 9: Radnice a městská policie (Vlastní)

Poslední stranu náměstí tvoří nejvyšší budova náměstí, pěti podlažní socialistická budova, místními nazývána Emos, jelikož zde v dřívějších časech sídlila firma Emos. Tato budova je celá podsklepená a v jedné části parteru a sklepa se nachází restaurace. Další část parteru tvoří prodejna elektroniky. V dalších patrech budovy se nacházejí kanceláře různých firem a sídlí zde i další část magistrátu, a to oddělení dopravně správních agend. V rohovém domě vedle Emosu se v parteru nachází cukrárna a horní dvě patra tvoří sociální byty.



Obr. 10: Pohled na náměstí s budovou Emos (*Televize Přerov, 2020*)

Co se týče komunikací kolem náměstí, tak se jedná o zklidněnou dopravu, je zde pouze jednosměrný provoz. Nacházejí se zde po obvodu placená parkovací stání. Chodníky jsou vydlážděny světlými dlažebními kostkami a mají dostačující rozměr.

Pro lepší orientaci bylo zhotoveno schéma funkční analýzy, které je přiloženo na následující straně.





Obr. 11: Schéma funkční analýzy (AutoCAD, vlastní)

#### 5.5.4. PROSTOROVÁ ANALÝZA

Pomocí prostorové analýzy bylo zjištěno, že na tomto náměstí převládají budovy se dvěma nadzemními podlažími nebo jedním nadzemním podlažím, ovšem na severozápadní straně náměstí se nachází budova s čtyřmi nadzemními podlažími a třemi nadzemními podlažími.

Vchody do budov jsou situovány vždy na straně náměstí, jelikož každá budova má v přízemí některou z občanské vybavenosti, většinou se jedná o nějaký druh obchodu či občerstvovací zařízení.

Při vstupu na náměstí je jasnou dominantou již zmiňovaná budova s čtyřmi nadzemními podlažími, a to nejen svou výškou přesahující ostatní budovy, ale hlavně svým typicky socialistickým vzezřením. Nejedná se ovšem o chtěnou dominantu. Další, ovšem příjemnější dominantu tvoří budova na jihovýchodním rohu náměstí, kterou je budova Městského domu, která je díky svému stylu pozdního historismu chráněnou historickou budovou. Poslední dominantou náměstí je pískovcová kašna ve středu náměstí, která však pro svůj vzhled není nikterak obdivována.

Průhledem z náměstí do Kratochvílovi ulice se naskytne pohled na další dominantu, a to na kostel sv. Vavřince, který je chráněnou kulturní památkou České republiky.

Náměstí T.G. Masaryka je dobře vybaveno, co se týče mobiliáře. Po celém náměstí jsou rozmístěny lavičky, které nejsou na pevně připevněny v povrchu, tudíž se v průběhu roku různě přemisťují, nejčastěji však bývají po obvodu náměstí, jak je naznačeno v obrázku. Na samotném náměstí nejsou umístěny odpadkové koše, ty jsou umístěny na rozích ulic ústících na náměstí. Uprostřed náměstí se nachází vápencová kašna čtvercového půdorysu, ze středu vychází sloup, který je zakončen zlatou „korunkou“, jenž má lidem připomínat, že Přerov býval královským městem. Fontána, již není v nejlepším stavu a funguje jen minimálně. Dalším vodním prvkem na náměstí je vápencové pítko ve tvaru válce, to také v současnosti není v provozu. Prostor kolem náměstí i samotná plocha náměstí je dostatečně osvětlena lampami, které se nachází i v samotném středu náměstí.

Co se týče povrchů na náměstí a v blízkém okolí, tak všude je použita kamenná dlažba. Komunikace kolem náměstí je vyložena starými dlažebními kostkami takzvanými kočičími hlavami, stejně tak parkovací místa u náměstí. Chodníku pro chodce jsou tvořeny kamennými kvádry, světlejšími jak vozovka. Samotné náměstí je pak tvořeno také kamennými kvádry různých odstínů šedi a jsou skládány tak, že tvoří čtverce 5x5 metrů oddělené od sebe světle šedými až bílými čarami také z kamenných kvádrů.

Na samotné ploše náměstí nenajdeme jediný kousek zeleně, což je hlavně v letních měsících velký problém, jelikož na náměstí není žádný stín a vyhrátá plocha je tak naprosto neobyvatelná. Zeleň v podobě menších listnatých stromů nalezneme pouze u parkovacích míst a podél horní linie domů. Stín tvoří ovšem minimální, ke všemu na místech, kde se lidé běžně nezastavují.



Obr. 12: Schéma prostorové analýzy náměstí TGM (Vlastní)



### 5.5.5. PROVOZNÍ ANALÝZA

Náměstí je dobře dopravně obsluhováno. Kolem celého náměstí je jednosměrný provoz, zprava vede provoz proti směru hodinových ručiček. Vjezd na náměstí je možný z Mostní ulice, dále se může pouze směrem dolů do Blahoslavovy ulice nebo podél radnice do ulice Bratrská. Další možný vjezd na náměstí je z ulice Wilsonova, odtud ovšem mohou vyjíždět pouze vozy zásobování, jelikož se jedná o pěší zónu. Tyto vozy mohou pokračovat buď do ulice Mostní nebo kolem náměstí dolů směr Blahoslavova či Bratrská. Ulice Kratochvílova je také jednosměrná, a to směrem k náměstí, naopak ulice Blahoslavova je jednosměrná z náměstí. Ulice Bratrská, jakožto poslední ulice vedoucí na náměstí je jako jediná obousměrná. Povrch všech těchto vozovek je tvořen dlažebními kostkami, až na ulici Bratrskou.

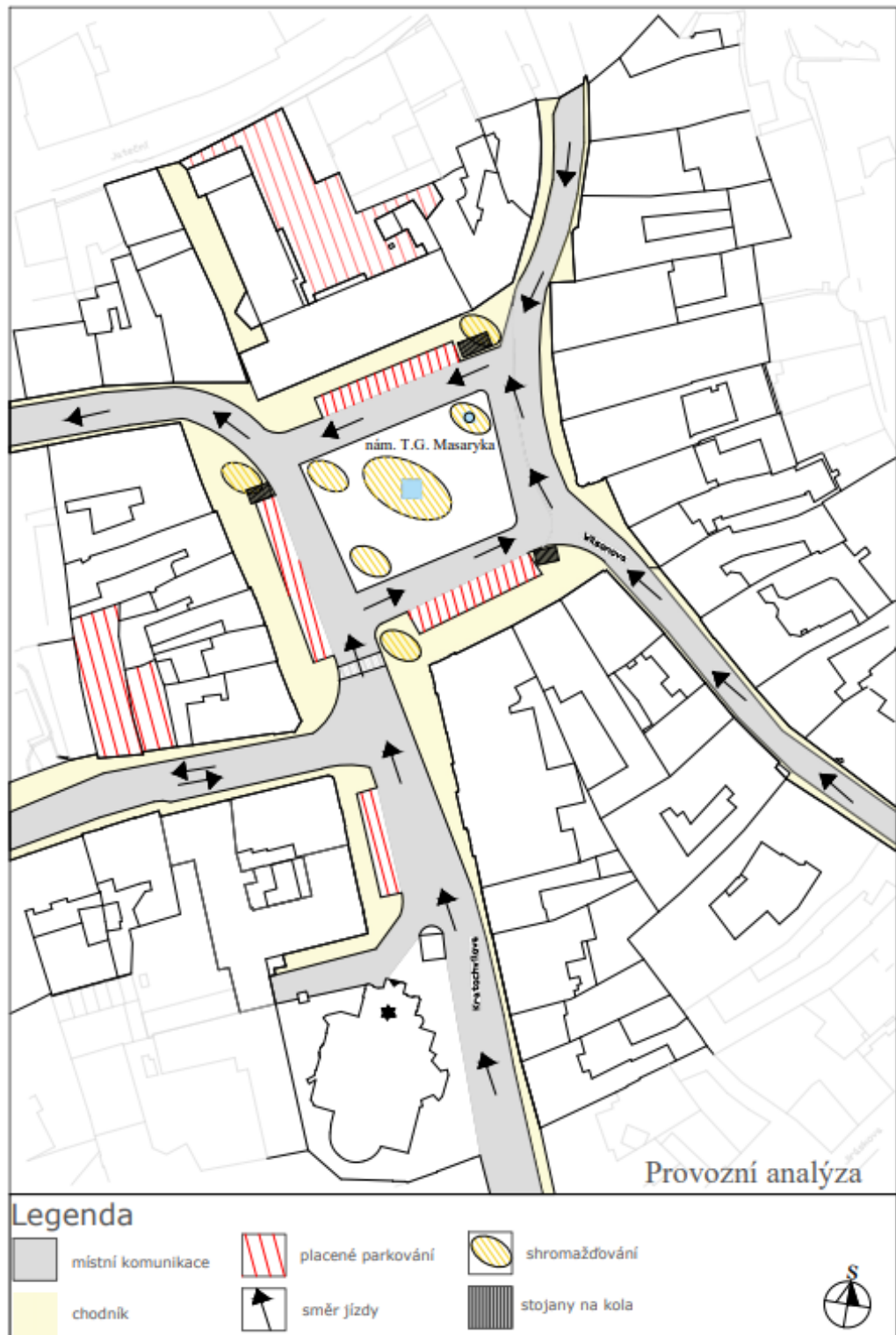
Doprava v klidu je zde řešena kolem bočních stran náměstí a u strany. Jedná se o placená parkovací stání. Těchto stání je zde čtyřicet a tento počet se zdá být dostačující. Další možnost parkování je v bočních ulicích po stranách.

Co se týče městské hromadné dopravy, tak hned u náměstí se nenachází žádná zastávka. Nejbližší zastávka je pak v ulici Palackého odkud se na náměstí dostanete ulicí Bratrskou či Blahoslavovou průměrným tempem za 2 až 3 minuty. V dřívějších letech bývala zastávka i u Městského domu na náměstí, ale kvůli zavedeným jednosměrkám a zklidnění dopravy se i trasa autobusu odklonila na hlavní ulici Palackého.

Velkou skupinu tvoří chodci, pro které jsou v každém uličním prostoru vymezeny po obou stranách chodníky. Ty jsou vydlážděny a každý má na šířku 1,5 až 2 metry. Chodci se na rozdíl od automobilů dostanou na náměstí ještě uličkou, která vede z ulice Jateční kolem budovy Emosu na náměstí. Po příchodu na náměstí se tyto chodníky značně rozšiřují, a to až na cca 10 metrů. V prostoru náměstí se chodci pohybují různě, většina si tudy pouze zkracuje cestu směrem k Wilsonově ulici, či prochází do Kratochvílovy ulice. Nejvíce se lidé shromažďují na rozích ulic, a to u radnice, kde je bronzový model města nebo u Městského domu. Další typické body jsou u kašny nebo třeba na horním rohu náměstí u pítka. Posledním místem, kde se nejvíce shlukují lidé je na rohu ulice Mostní u Emosu.

V neposlední řadě navštěvují náměstí i cyklisté. Těm tudy sice nevede cyklostezka, ale jezdí na krajích komunikací. Na dvou místech jsou u náměstí přítomny i stojánky na kolo.





Obr. 13: Schéma provozní analýzy náměstí TGM (*Vlastní*)

#### DETAIL

Na náměstí T. G. Masaryka se nejčastěji vyskytují osobní automobily a pěší, v menší míře pak cyklisté.

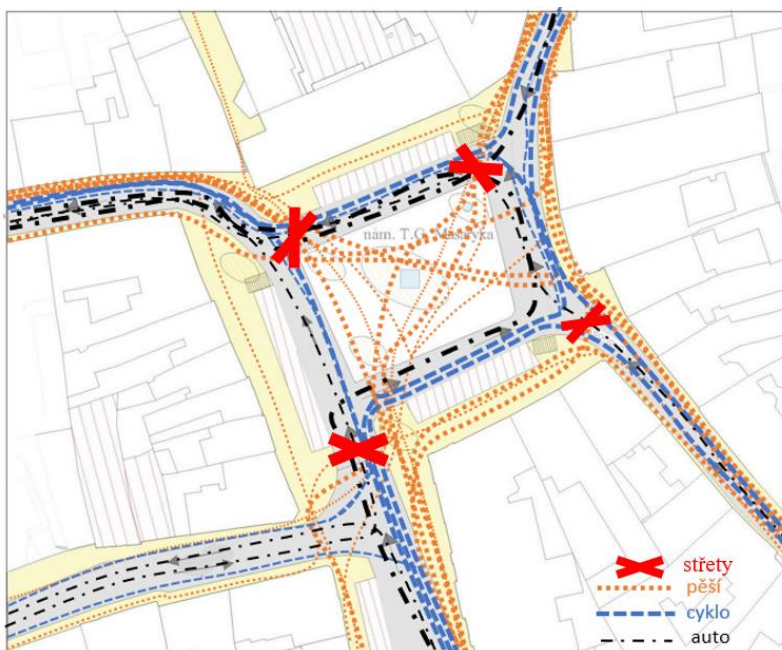
Co se týče automobilů, tak ty mohou na náměstí vjet z ulice Kratochvílova, Wilsonova, Mostní a Bratrská. Z náměstí pak vyjíždí pouze ulicemi Bratrská a Blahoslavova.

Kolem náměstí je totiž zklidněná doprava upravena jednosměrným provozem. Pro automobily tu jsou vyhrazena parkovací stání. Nejvíce jsou využívány stání u budovy Emos a u Městského domu. U radnice a městské policie jsou pak vyhrazena místa pro osoby navštěvující právě tuto radnice. Největší provoz je z ulice Kratochvílový a z Bratrské.

Druhá nejčastější skupina jsou pěší. Chodci se dostávají na náměstí ze všech ulic, nejčastěji pak z Blahoslavovy, Kratochvílový a Wilsonovy ulice. Nejméně se dostávají chodci na náměstí z Bratrské ulice, a to i díky zhoršené společenské situaci v této ulici, jež je způsobena méně přizpůsobivými občany města. Chodci se na samotnou plochu náměstí dostávají přes vozovku, kterou překračují nejčastěji na rozích ulic. Přes náměstí si nejvíce zkracují cestu do Wilsonovy ulice a stejně tak z ulice Wilsonovy do Blahoslavovy ulice. Ke shlukování osob dochází nejvíce v prostoru kašny. V menší míře pak na rozích náměstí. Lidé se zde ovšem nezdržují nikterak dlouho. Většina zde čeká na své blízké, přátele apod., poté odchází pryč z náměstí. Jen minimum lidí se zde zastaví nebo posadí, obzvláště pak v letních měsících, kdy je tato kamenná plocha bez zeleně neobyvatelná díky vysokým teplotám.

Cyklisté tudy projíždí spíše výjimečně, pohybují se po vozovce kolem náměstí. Nejčastěji pak jezdí Mostní a Wilsonovou ulicí, kde není tak silný automobilový provoz. Pro cyklisty jsou na náměstí vybudovány stojany na kola, které nebývají až na občasné výjimky využívány a je jich zde až příliš.

Ke střetům těchto třech dopravních metod dochází hlavně na čtyřech bodech vyznačených na mapce. Jsou to místa kudy primárně jezdí automobily a cyklisté, na těchto místech ovšem nejčastěji vstupují do vozovky chodci, tak aby se dostali na náměstí a z něj.



Obr. 14: Detail provozní analýzy náměstí TGM (Vlastní)

### 5.5.6. AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ

Nejčastěji se na náměstích a jiných veřejným prostranstvích setkáváme s aktivitami jako je chůze, postávání, posedávání, občerstvení, nakupování a různé druhy zábavy jako jsou koncerty, výstavy apod.

Na náměstí T.G. Masaryka je nejčastější aktivitou chůze. Lidé prochází přes náměstí a okolní ulice každý den nejčastěji v ranních a odpoledních hodinách.

Ve večerních hodinách na chodce příliš nenarazíte. Když tudy lidé prochází, tak postávají kolem kašny, která se stala pomyslným středobodem pro potkávání obyvatel. Tito lidé zde ovšem netráví příliš času, jen zde na sebe čekají a poté vyrážejí dál.

Další aktivitou je posezení, pro kterou je zde připraveno několik laviček, jak již bylo zmíněno dříve. Lidé zde ale příliš neposedávají. V letních měsících je tato zcela kamenná plocha vyhřáta a prakticky neobyvatelná. Lidé si zde nejčastěji sednou pouze s nápojem z místní kavárny nebo když na někoho čekají. Rozhodně to není místo vhodné pro relaxaci, a to především kvůli absenci stinných míst. Naopak v zimních měsících, kdy jsou na náměstí přítomny stánky s občerstvením zde lidé tráví více času, a to jak postáváním, tak posedáváním.

Nakupování, jakožto další z aktivit, již není na tomto místě tak běžná. Dříve náměstí i s přilehlou Kratochvílovou a Wilsonovou ulicí bylo místo, kde si lidé nakoupili různé věci, od potravin až po různé oblečení, obuv nebo i elektroniku. V dnešní době tyto malé obchody v lokalitě nejsou příliš výdělečné, krachují a spousta z prostor zůstává prázdná. Je to následek vystavění nákupní galerie v jiné části města, kterou lidé navštěvují za účelem nákupů mnohem raději.

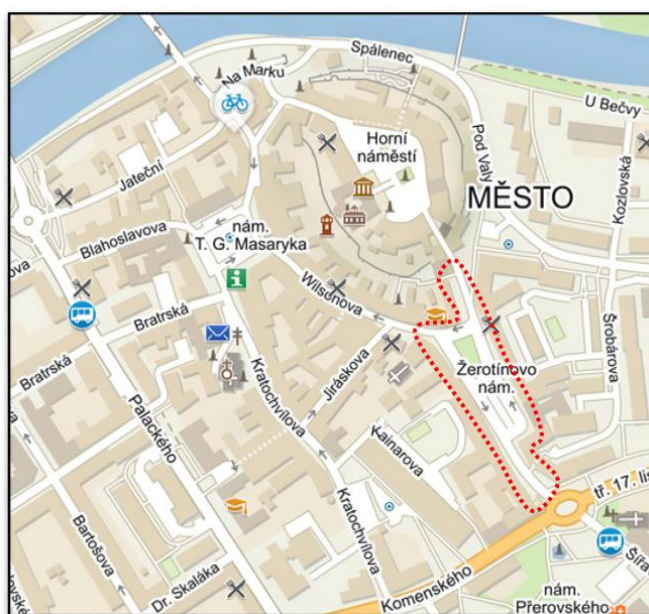
Co se týče různých druhů zábavy na náměstí, tak se zde nejčastěji odehrávají trhy, slavnosti a při takových příležitostech i koncerty. V zimních měsících, především v období Vánoc, jsou na náměstí umístěny do oblouku stánky s občerstvením a různými vánočními dekoracemi. Na dolní straně náměstí u radnice je vystavěno podium, kde se odehrávají různé koncerty a vystoupení. V toto období bývá náměstí nejnavštěvovanější, ale v posledních letech návštěvnost i těchto událostí upadá, a to především kvůli posunutí nočního klidu na dřívější hodiny a slabšímu doprovodnému programu. Dalšími trhy, které zde pořádají, jsou farmářské trhy. Ty bývají vždy od března do října, a to pouze jeden čtvrtek v měsíci. Tyto trhy přilákají na náměstí pouze minimum obyvatel.

Spousta jiných akcí, výstav, festivalů a koncertů se přesunuly na nově vybudované výstaviště, což samozřejmě přispělo dalšímu vyliďňování centra města.

## 5.6. ŽEROTÍNOVO NÁMĚSTÍ

### 5.6.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Žerotínovo náměstí se nachází v centru města a jeho tvar je nepravidelný. Celková rozloha náměstí je zhruba 4950 m<sup>2</sup>. I toto náměstí je lehce nakloněno díky poloze na kopci, naklonění je zde ovšem jen nepatrné, stoupání je viditelné až v uličce vedoucí na Horní náměstí. Náměstí je s okolím spojeno Wilsonovou ulicí, uličkou z Horního náměstí a poslední vstup je z hlavní ulice Komenského/ tř. 17. listopadu přes kruhový objezd. Kolem náměstí je bloková zástavba a samotný prostor náměstí v dnešní době slouží spíše jako veřejné placené parkoviště.



Obr. 15: Vymezení Žerotínova náměstí s přilehlými ulicemi (Mapy.cz, 2018)

### 5.6.2. HISTORICKÝ VÝVOJ

Žerotínovo náměstí začalo být osidlováno již od počátku 11. století, kdy se jednalo o raně středověké suburbium přerovského hradu, který stával na místě dnešního zámku. První se začala obydlovat východní část náměstí a prostor dnešní Wilsonovy ulice. Prostor byl již kolem roku 1225 považován za sídliště tržního charakteru, mělo důležitou hospodářskou a výrobní funkci, kterou si zachovalo po dlouhá léta. Od počátku 18. století se začali obyvatelé Přerova přemísťovat do míst kolem dnešního náměstí TGM a domy byly osídleny obyvateli židovského původu, kteří zde měli své dílny, obchody s ovocem a zeleninou nebo třeba i palírny alkoholu. Podobný vzhled dnešního náměstí získával prostor od 20. století.

Na severní straně náměstí směrem na Horní náměstí si na levé straně ulice postavil roku 1926 vilu místní továrník a tato vila zde stojí dodnes. Její prostory využívá

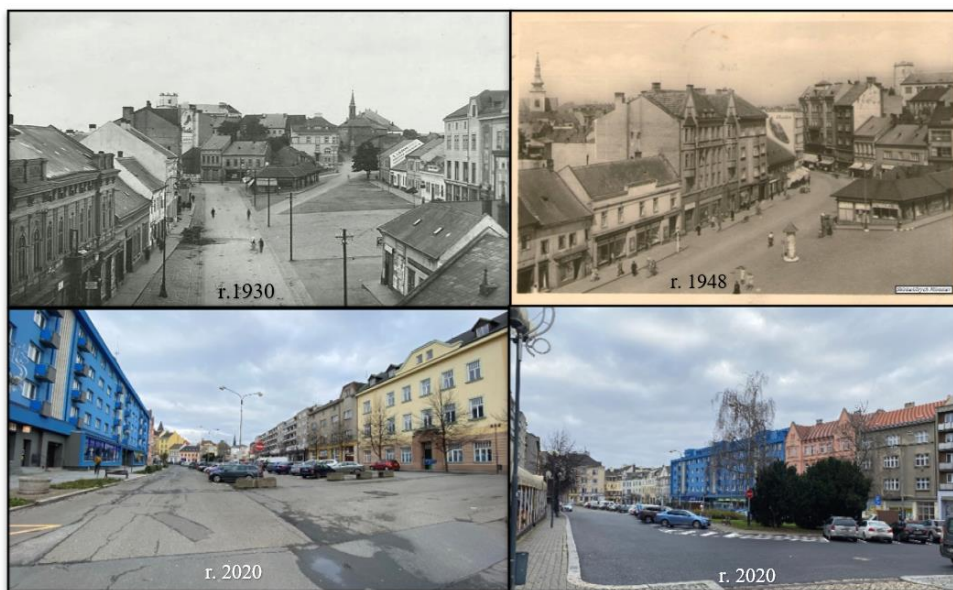


městská knihovna. Naproti vily stojí kostel sv. Jiří a vedle něj stávala budova, ve které bývalo místní kino Orania.

Tato budova byla v 70. letech stržena a na jejích základech byla později postavena nynější budova, jež slouží závodnímu klubu Přerovských strojírů, který je stále součástí budovy, ovšem zbylá část této budovy je již několik let opuštěná. Celou východní část dnešního náměstí tvořily nízké budovy různých živnostníků. Tyto budovy později ustoupily výstavbě panelovým obytným budovám.

V jižní části dnešního náměstí stávala již od 20. let patrová budova, která tehdy sloužila jako škola pro místní židovskou obec. Dnes je tato budova součástí magistrátu města Přerova. Po obou stranách této budovy stávaly nízké domy, které vystřídaly několikapatrové obytné budovy a jejich parter slouží jako prodejní místo.

Západní stranu Žerotínova náměstí tvořily jednopatrové či dvoupatrové domy místního židovského obyvatelstva, jak již bylo zmíněno výše. V období 2. světové války byly tyto domy vyklizeny a usídlila se zde organizace německé nacistické politické strany NSDAP. V květnu 1945, okamžitě po osvobození, zabrala domy Rudá armáda a zařídila si zde velitelství. Roku 1962 tyto domy byly zbourány a místo nich zde dodnes stojí panelový obytný dům s jídelnou a prodejnami v parteru. (*Lapáček, 2010*)



Obr. 16: Žerotínovo náměstí (*horní foto, Jiří Rosmus, dolní foto vlastní*)

### 5.6.3. FUNKČNÍ ANALÝZA

Žerotínovo náměstí není již náměstí v pravém slova smyslu, jedná se ve velké míře o plochu určenou k parkování. Parkovací stání jsou nyní jak podél budov, tak uprostřed náměstí. Funkční analýza poukazuje především na vybavenost náměstí.

Kolem celého náměstí je bloková zástavba, která zde stojí již od pradávna pouze menším doby nahradily vyšší obytné budovy, postaveny na především na konci

20.století. Jen málo budov bylo na tomto náměstí zachováno. Na rohu Wilsonovy ulice nalezneme historický Bařův dům, ve kterém se nachází rozsáhlá prodejna obuvi Bařa. Hned vedle byl vystavěn panelový obytný dům, který má v parteru prodejnu mobilních telefonů. Na tuto budovu navazují dvě zachované budovy také smíšené funkce, kde nalezneme optiku a trafikku. Další budova vyčnívá především svou sytě modrou barvou a jedná se též o budovu smíšené funkce, kde v parteru je jídelna a v horních patrech byty. Všechny tyto budovy mají tři nadzemní podlaží. Zbylé budovy podél této strany náměstí mají jen dvě nadzemní podlaží a ve všech se v parteru nachází různé prodejny potravin a textilu.



Obr. 17: Pohled na severozápadní stranu náměstí (*Google street view*)

Dolní, jihovýchodní strana náměstí je zakončena kruhovým objezdem hlavních ulic Komenského a tř. 17. listopadu. Co se týče zástavby a druhá strana je obklopena blokovou zástavbou. Jedná se o pět budov s dvěma nadzemními podlažími. Roh náměstí tvoří bytový dům, který má v parteru prodejnu papírenských a výtvarných potřeb a prodejna oken. Na tuto budovu navazuje další z budov magistrátu města Prerova. Další je bytový dům určen pouze k bydlení. Další je panelový dům se čtyřmi nadzemními podlažími, který má v jedné části parteru obchod se sportovním vybavením a v druhé cukrárnu. Na tento navazuje další panelový dům, která má již jen obytnou funkci a vede až za náměstí.



Obr. 18: Pohled z Wilsonovy ulice na náměstí (*foto vlastní*)

U již zmiňované bytovky je volná zelená plocha, na které jsou pozůstatky hradeb u Horního náměstí. Z Horního náměstí vede ulička na Žerotínovo náměstí, z jedné strany je právě tato zelená plocha, blíže k Hornímu náměstí stojí kaple sv. Jiří a budova klubu Teplo. Druhá strana uličky je lemována historickými domy a vilou, která nyní slouží jako městská knihovna.

U knihovny vede cesta k hradbám. Dále jsou na této straně čtyři jednopatrové domky, na které navazuje vyšší zástavba s dvěma nadzemními podlažími. Na rohu se nachází dům se smíšenou funkcí, který má v parteru kavárnu i s venkovním posezením. Na tento dům navazují dva domy s jedním nadzemním podlažím, které jsou touto dobou v parteru prázdné.



Obr. 19: Schéma funkční analýzy Žerotínova náměstí (Vlastní)

#### 5.6.4. PROSTOROVÁ ANALÝZA

Pomocí prostorové analýzy byla zjištěna výška budov na náměstí a zdejší dominanty. Na tomto náměstí převládají budovy se třemi nadzemními podlažími, které jsou situovány po obou stranách náměstí a jedná se především o budovy, kde v parteru jsou různé živnosti a zbylá patra tvoří byty. V dolní části náměstí se nachází několik budov se dvěma nadzemními podlažími, které zde stojí déle než většina vyšších budov. Severovýchodní straně náměstí dominuje rozsáhlá panelová budova, která vyčnívá i svými čtyřmi nadzemními podlažími. Horní, severozápadní stranu náměstí tvoří historické budovy, které jsou mnohem nižší, jak budovy na zbytku náměstí. Vchody do budov jsou situovány na straně náměstí. Dvě budovy na severovýchodní straně náměstí mají podchod vedoucí do bloku, kde se nachází především parkovací stání pro obyvatele těchto budov.

Dominantami náměstí jsou především vysoké panelové domy, které vyčnívají svou výškou a rozměry. Další dominantou je vila, kterou si nechal v roce 1926 vystavět místní továrník a nyní tuto vilu používá pro své účely místní knihovna města Přerova. Z určitého úhlu je dominantou i kaple sv. Jiřího, která se tyčí na přerovském kopci.

Žerotínovo náměstí je co se týče mobiliáře dobře vybaveno, na chodnících podél okolo náměstí je umístěno několik laviček, většinou u vysázených stromů, které hlavně v letních měsících zajišťují stín. Vzhledem k tomu, že se nejedná zrovna o přívětivý prostor pro relaxaci či setkávání, tak jsou tyto lavičky jen zřídka využívány.

Daleko více jsou využívány stojany na kola, která bývají často plná, hlavně za pěkného počasí. Je tomuto tak i díky existující cyklotrase, která vede přes toto náměstí. Chodníky kolem náměstí jsou vydlážděny novou kamennou dlažbou. Celý prostor je osvětlen pouličními lampami.

Střed náměstí sedá rozdělit na dvě části, horní část tvoří pozůstatek zeleně a dávných trhů. Druhou část tvoří veřejné placené parkoviště. Vozovka a parkoviště je vyasfaltováno. Parkovací stání jsou vyznačena jak ve středu náměstí, tak podél zástavby. Horní část, na které se nachází i plácek se zelení, je obehnan vydlážděným chodníkem. Na tomto místě zůstávají po celý rok tři dřevěné stánky, ve kterých se kdysi prodávala zelenina a ovoce od místních farmářů. Ty nyní zejí prázdnotou. Na zelené ploše stojí tři vzrostlé břízy doplněny nízkými tujemi. Ve středu jsou do kruhového obrazce vysázeny kvetoucí rostliny. U tohoto prostoru jsou pouze dvě lavičky vytočeny směrem na panelový dům, tudíž ani tyto lavičky nejsou nikterak využívány. Kolem tohoto prostoru jsou také vyhrazena parkovací stání. Uličku směrem na Horní náměstí zdobí tři záhony, ve kterých jsou vysázeny různé nízké keře a kvetoucí rostliny.





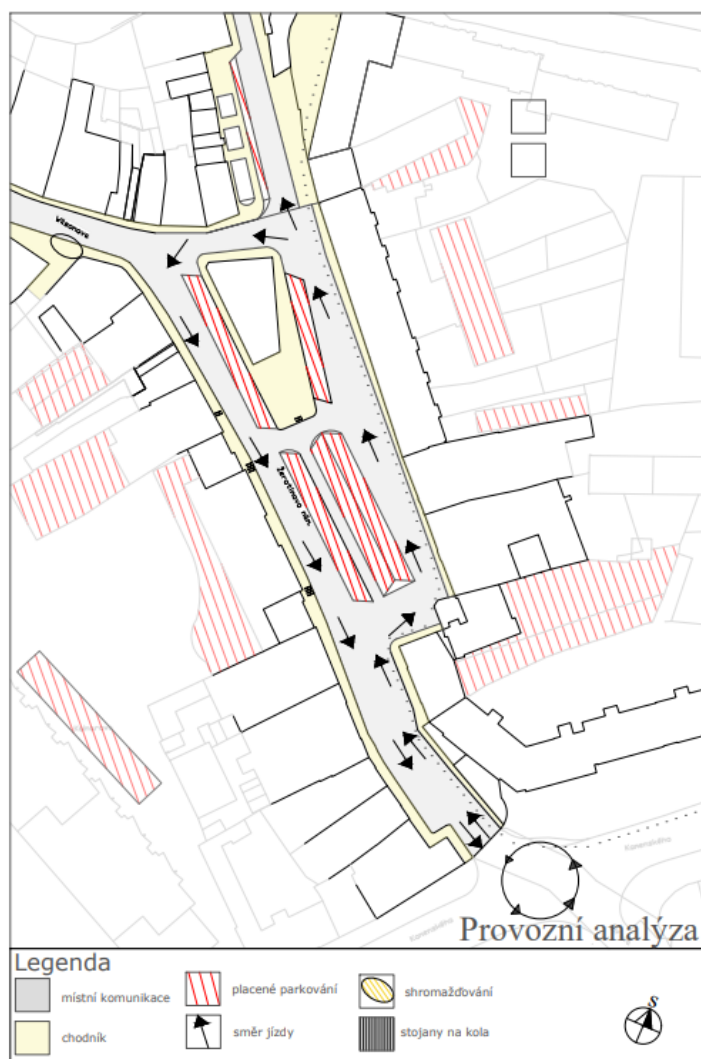
Obr. 20: Schéma prostorové analýzy Žerotínova náměstí (Vlastní)

### 5.6.5. PROVOZNÍ ANALÝZA

Provoz na náměstí je samozřejmě přizpůsoben tomu, že se jedná především o parkoviště. Na náměstí se vjíždí pouze z jedné strany, a to od hlavní ulice Komenského/ tř. 17. listopadu přes kruhový objezd, dále vede přes náměstí jednosměrný provoz. Ulička směrem na Horní náměstí je slepá a vjezd do této ulice je povolen pouze obyvatelům místních budov. Část Wilsonovy ulice u Žerotínova náměstí je zproštěna od automobilové dopravy. Co se týče dopravy v klidu, po celém náměstí jsou vyhrazena parkovací stání pro veřejnost, parkoviště je zpoplatněno.

Provoz na náměstí je hojně zastoupen i cyklisty, to je způsobeno hlavně faktem, že přes náměstí vede z hlavní třídy 17. listopadu cyklostezka, která pak pokračuje dále kolem Bečvy. Pro cyklisty je na náměstí zajištěno několik stojanů na zaparkování jízdního kola.

Poslední skupinu tvoří chodci, kteří využívají všechny chodníky kolem náměstí. Na druhou stranu střed náměstí kolem zeleně, který je určen chodcům není využíván vůbec.



Obr. 21: Schéma provozní analýzy Žerotínova náměstí (Vlastní)

## DETAIL

Na Žerotínovo náměstí ústí tři ulice a z toho pouze jedna je průjezdná pro automobily. Jedná se o ulici, které vede z hlavní komunikace Komenského/ tř. 17. listopadu z kruhového objezdu. Touto ulicí za den projede řada aut, které na náměstí zůstanou zaparkována. Další ulice směrem na Horní náměstí je slepá a auta sem zajiždí pouze minimálně, jelikož tudy smí projet pouze automobily vlastníků přilehlých budov. I v této ulici jsou na straně parkovací stání. Poslední ulicí je ulice Wilsonova, na kterou je ze Žerotínova náměstí vjezd zcela zakázán.

Wilsonovou ulicí také prochází nejvíce obyvatel na náměstí. Chodci tudy nejčastěji prochází severní stranou náměstí buď na Horní náměstí nebo směrem z centra. Další frekventovaná cesta pěších je na západním chodníku vedoucím na hlavní ulici Komenského, tímto směrem také stojí již zmiňovaná nákupní galerie.

Početnou skupinou jsou i cyklisté, kteří mají přes východní stranu náměstí vytyčenou cyklistickou trasu. Cyklisté nejčastěji míří z centra a do centra nebo pokračují dále na cyklostezku kolem Bečvy a obráceně. Stojany na kola jsou umístěny na krajích chodníku převážně na západní straně náměstí, kde je chodník širší jak na obrácené straně.

Ke střetu dochází na místě vyznačeném červeným křížkem, tedy na spojnici samotného náměstí a ulice vedoucí na Horní náměstí. Na tomto místě dochází ke střetu aut, cyklistů i chodců. Tento střet není nikterak závažný, jelikož počet aut jedoucích touto ulicí není velký a nejezdí tudy ani vysokou rychlostí, proto lidé ani auta se nemusí nijak zvlášť vyhýbat nebo čekat.



Obr. 22: Detail provozní analýzy Žerotínova náměstí (Vlastní)

## 5.6.6. AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ

Na tomto náměstí, na rozdíl od předchozího se nelze setkat s tolika aktivitami. Nejčastěji se zde setkáváme s procházením a nakupováním.

Jak již bylo zmíněno, nejedná se o zrovna příjemné náměstí, spíše o velké parkoviště, tudíž se zde lidé příliš nezdržují, nepotkáme zde někoho, kdo by zde posedával a relaxoval.

Nejčastěji tudy lidé pouze procházejí, sem tam se zastaví u výlohy některé z prodejny. Mnohem častěji se zde setkáme s aktivitami typu nakupování, jelikož se zde nachází prodej sportovního vybavení a textilu. Další aktivitu je občerstvení, a to díky velké místní jídelně a cukrárně na rohu na náměstí.

Nepořádají se zde žádné koncerty, výstavy ani jiné akce, jelikož pro tyto aktivity není náměstí přizpůsobeno.

## 5.7. HORNÍ NÁMĚSTÍ

### 5.7.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Horní náměstí se rozkládá na samém vrcholku tzv. přerovského kopce. Volná plocha náměstí je změřena zhruba na 5520 m<sup>2</sup>. Je vymezeno zachovalými hradbami, které vedou skoro kolem celého obvodu, vedou za budovami na Horním náměstí. Na náměstí vedou dvě ulice a jedna skrytá ulička mezi hradbami. První ulice se nazývá Pivovarská a je jedinou ulicí kudy se na náměstí dostanou automobily. Druhá ulice je spojnicí mezi Horním a Žerotínovým náměstím, z této ulice se na Horní náměstí auta nedostanou, vjezd je zde zakázán. Poslední ulička se nachází mezi domy 3185/19 a 18/18. Jedná se o historický průchod, který vede mezi budovami, přes hradby až na úpatí kopce, tato ulička má na šířku cca metr a dolů vedou staré kamenné schody.



Obr. 23: Vymezení Horního náměstí (*Mapy.cz*)



## 5.7.2. HISTORICKÝ VÝVOJ HORNÍHO NÁMĚSTÍ

Horní náměstí se rozprostírá na kopci na levém břehu řeky Bečvy, kde bylo prokázáno paleolitické osídlení a nálezy z mladších kultur. Opětovné větší osídlení tohoto území bylo datována na období kolem roku 1470, kdy se tento kopec stal sídlem Jednoty bratrské, narodil se zde i Jan Blahoslav, pozdější biskup Jednoty bratrské, po kterém je v Přerově pojmenována jedna ze škol a ulice vedoucí na náměstí TGM.

Urbanismus Přerova prošel složitou cestou, jež podle písemných pramenů začíná již kolem 11. století na zmiňovaném kopci, kterému se říká přerovský. Tento kopec se nachází ve výšce 220 metrů nad mořem a převyšuje tak okolní terén o 10-12 metrů. Osídlení na tomto kopci, představovalo jakési mocenské centrum, kolem roku 1003 zde došlo k vybudování opevnění, které bylo několikrát přestavěno. Pozůstatky hradeb jsou na tomto místě stále dochované.

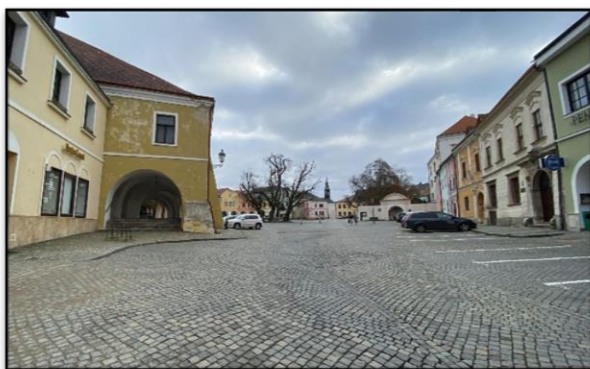
Nejvíce dochovaných spisů o podobě náměstí jsou od 19. století. Zástavba na náměstí byla a je bloková, domy na náměstí mají pouze jedno nadzemní podlaží a všechny měly podloubí, které bylo průchozí kolem celého náměstí. Na náměstí se nachází čtyřkřídlý renesanční zámek, který byl budován za Pernštejnů od konce 15. století. Karel starší ze Žerotína pak zámku nechal přistavět 2. patro. V roce 1997 byla dostavěna zámecká věž. Zámek prochází od začátku 21. století rekonstrukcí. Kolem zámku je dochovaný příkop, který je přístupný volně veřejnosti. Až do roku 1927 na zámku sídlil okresní soud. Nyní se zde nachází Muzeum Komenského. Co se týče zbytku náměstí, od roku 1874 zde stojí socha Jana Blahoslava od Tomáše Seidana, v blízkosti byl altán s pumpou osázený lípami. Tento altán již na náměstí nenaleznete, zůstala zde pouze socha a jeden vzrostlý strom. Některé domy ztratily svá podloubí, ale u většiny je podloubí zachováno. (*Lapáček, 2010*)



Obr. 24: Horní náměstí (*horní foto, Jiří Rosmus, dolní foto vlastní*)

### 5.7.3. FUNKČNÍ ANALÝZA

Horní náměstí je nejstarší osídlená plocha v celém Přerově. Od roku 1992 je náměstí součástí městské památkové zóny a je zachován historický vzhled náměstí. Bloková zástavba převážně domů s jedním nadzemním podlažím je zachována po celém náměstí. Ve většině případů se jedná o domy s funkcí bydlení, pouze čtyři domy mají smíšenou funkci. Zdejší domy jsou vystavěny v renesančním stylu, některé mají do dnešní doby zachované podloubí, které je pouze na krátkém úseku průchozí. Spousta z těchto domů podléhá památkové ochraně. Na východní straně náměstí u kaple se nachází budova občanského vybavení, místní klub Teplo, dřívější závodní klub Přerovských strojíren nyní pronajímá budovu s několika sály pro různé akce. Vedle klubu stojí další z několika budov magistrátu města Přerova. Další dva domy mají smíšenou funkci. V blízkosti magistrátu fungovala dlouhá léta kavárna, která je v dnešní době uzavřena a parter budovy je prázdný. Ve parteru vedlejší budovy se nachází malý obchod s italskými potravinami. Další domy jsou určeny pouze k bydlení, až na jeden, ve kterém funguje pobočka firmy AutoCont.



Obr. 25: Pohled z Pivovarské ulice (vlastní foto)



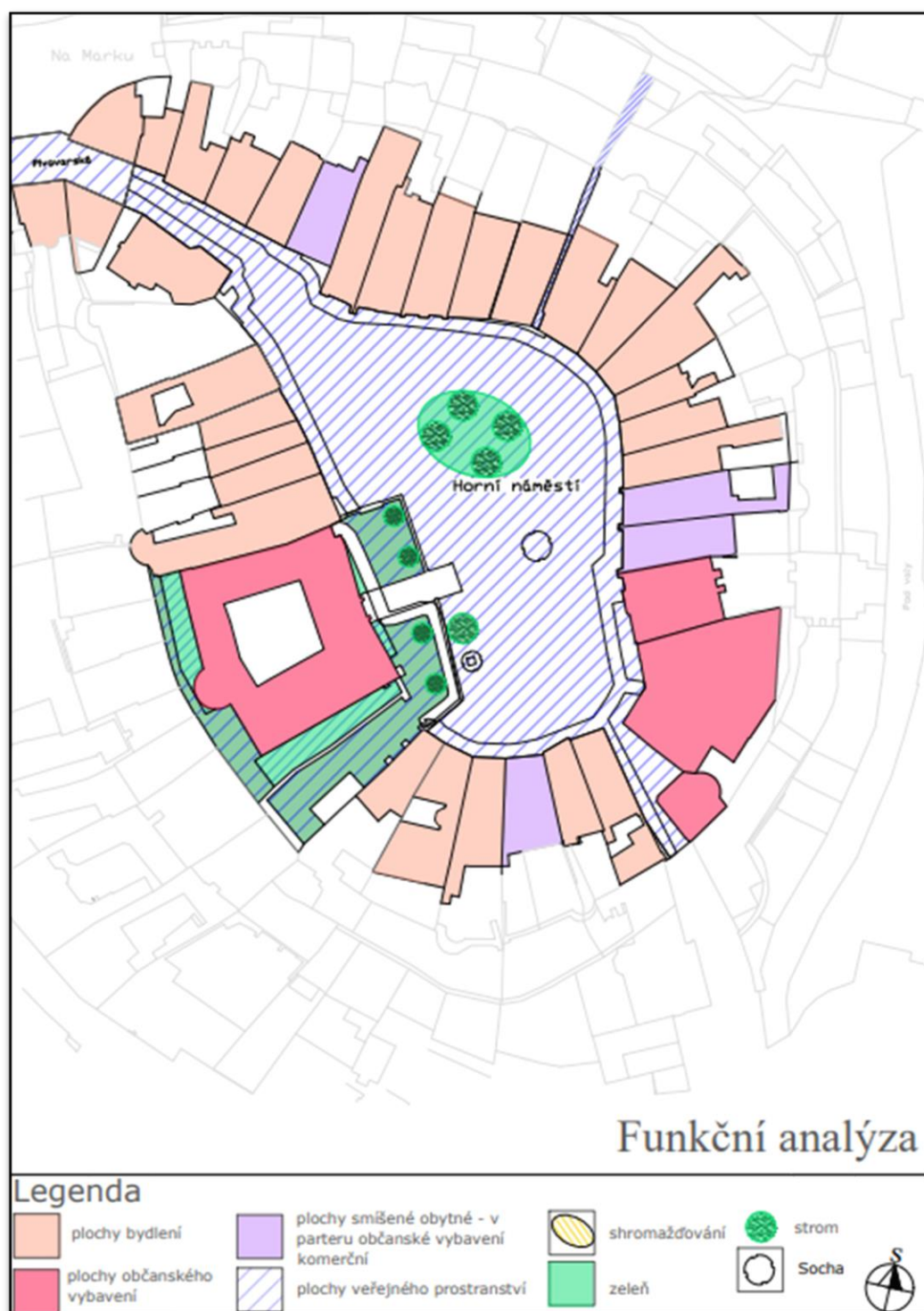
Obr. 26: zámek (prerov.eu, 2010)

Na jihozápadní straně náměstí se nachází budovy s funkcí bydlení až na jeden, který se nachází hned na rohu Pivovarské a Horního náměstí. V tomto domě se nachází penzion s klubem Taverna. Vedle se nachází tzv. Korvínský dům, jenž je památkově chráněn. Jedná se o dům v jádru z 16. století a nyní je v držení města Přerova, který v něm pořádá prohlídky. Další domy až k zámku mají pouze funkci bydlení. Dominantou celého náměstí je místní zámek s vyhlídkovou věží. V zámku se nyní nachází muzeum Komenského a galerie města Přerova. V zámku jsou stále expozice a prohlídky, ale konají se zde i různé výstavy a vzdělávací programy. Zámecký příkop se zahradou jsou volně přístupné. Nachází se zde i část ze zachovalých hradeb, které se táhnou kolem celého Horního náměstí a tvoří tak jeho viditelnou hranici. Na jihovýchodě náměstí se pak nachází pět domů pouze s obytnou funkcí a v jednom je funkce smíšená, jelikož v parteru se nachází čokoládovna.

Kolem blokové zástavby jsou vyhrazena parkovací stání, výjimkou není ani prostor přímo před zámkem. Jedná se o placené veřejné parkoviště. Chodník jako takový zde není nikterak odlišen od vozovky. Ve středu náměstí se nachází socha místního rodáka, biskupa Jednoty bratrské, Jana Blahoslava.

Okolo sochy se nachází menší zelená plocha, dříve tvořily pozadí sochy keře, které byly nedávno vysekány a nyní je kolem sochy pouze trávník.

Další zelenou plochu tvoří kousek od sochy čtyři velmi staré lípy, jež zde byly vysázeny v 19. století. Mezi lipami dříve býval altán, který tam již řadu let nestojí. Místo něj jsou u lip dvě lavičky. U zdi příkopu mezi dvěma vymezenými parkovacími místy se nachází barokní socha sv. Rocha, jež je v památkové ochraně a je datována k roku 1717 a je oplocena tepaným plůtkem.



Obr. 27: Schéma funkční analýzy Horního náměstí (Vlastní foto)

#### 5.7.4. PROSTOROVÁ ANALÝZA

Pomocí prostorové analýzy byla znázorněna výška budov. Po celém náměstí se dodržuje jednotná výšková linie, budovy mají pouze jedno nadzemní podlaží. Střechy jsou natočeny okapovou stranou do náměstí. Výjimkou je pouze budova magistrátu, která má dvě nadzemní podlaží, ale plochou střechu, tudíž výškově tolik nevyčnívá nad ostatní zástavbu. Vstupy do budov jsou orientovány na straně náměstí, několik domů má stále zachované podloubí.

Jasnou dominantou je čtyřkřídlý renesanční zámek, který vyčnívá na náměstí jak svou velikostí, tak výškou. Na odvrácené straně zámku od náměstí se tyčí vyhlídková věž, která se v roce 1997 dočkala dostavby.

Další dominantou je socha Jana Blahoslavova ve středu náměstí a vedlejší vzrostlé lípy srdčité, které upoutají pozornost hned po příchodu k náměstí.

Horní náměstí je se svými více jak 5000 m<sup>2</sup> největší náměstí centra Přerova, je to také nejstarší osídlená část Přerova a od roku 1992 pod městskou ochranou. Tomu také odpovídá vzhled a povrchy náměstí. Celá plocha náměstí je vydlážděna kamennými kostkami zvanými také kočičí hlavy. Prostor pro chodce není nikterak odlišen od plochy pro automobily. Pouze je zde značení parkovacích míst na zemi podél blokové zástavby náměstí. Parkovací stání se nachází i kolem celé zdi příkopu zámky, což však nepůsobí zrovna dobrým dojmem.

Zeleň je zastoupena především v oblasti okolo zámku. Nachází se zde starý zámecký příkop, kolem kterého jsou vysázeny vysoké listnaté stromy. Stejný strom stojí i u sochy sv. Rocha mezi jednotlivými parkovacími místy. Další větší plocha zeleně se nachází ve středu náměstí v podobě velmi starých líp srdčitých, ty zde zbyly čtyři. Prostor kolem nich nepůsobí nikterak příjemně, jelikož kolem zeleně je natáhnuta výstražná páska, která se zde nachází už skoro rok. Pod lípami se nachází dvě dřevěné staré lavičky v dezolátním stavu. Prostor náměstí je velmi špatně osvětlen.

Na této velké ploše se nachází pouze tři pouliční lampy, dvě jsou umístěny blízko sochy Jana Blahoslava a další je umístěna u penzionu Taverna. Další osvětlení se nachází kolem zámku, především ale v zadní části tak, že je nasvícena věž a okolní zdi zámku. Proto náměstí působí ve večerních hodinách temně, a ne zrovna bezpečně. Celková analýza tedy ukázala, že vybavení a mobiliář na náměstí není zrovna vhodný, a to jak stavem, tak četností.





Obr. 28: Schéma prostorové analýzy Horního náměstí (Vlastní)

### 5.7.5. PROVOZNÍ ANALÝZA

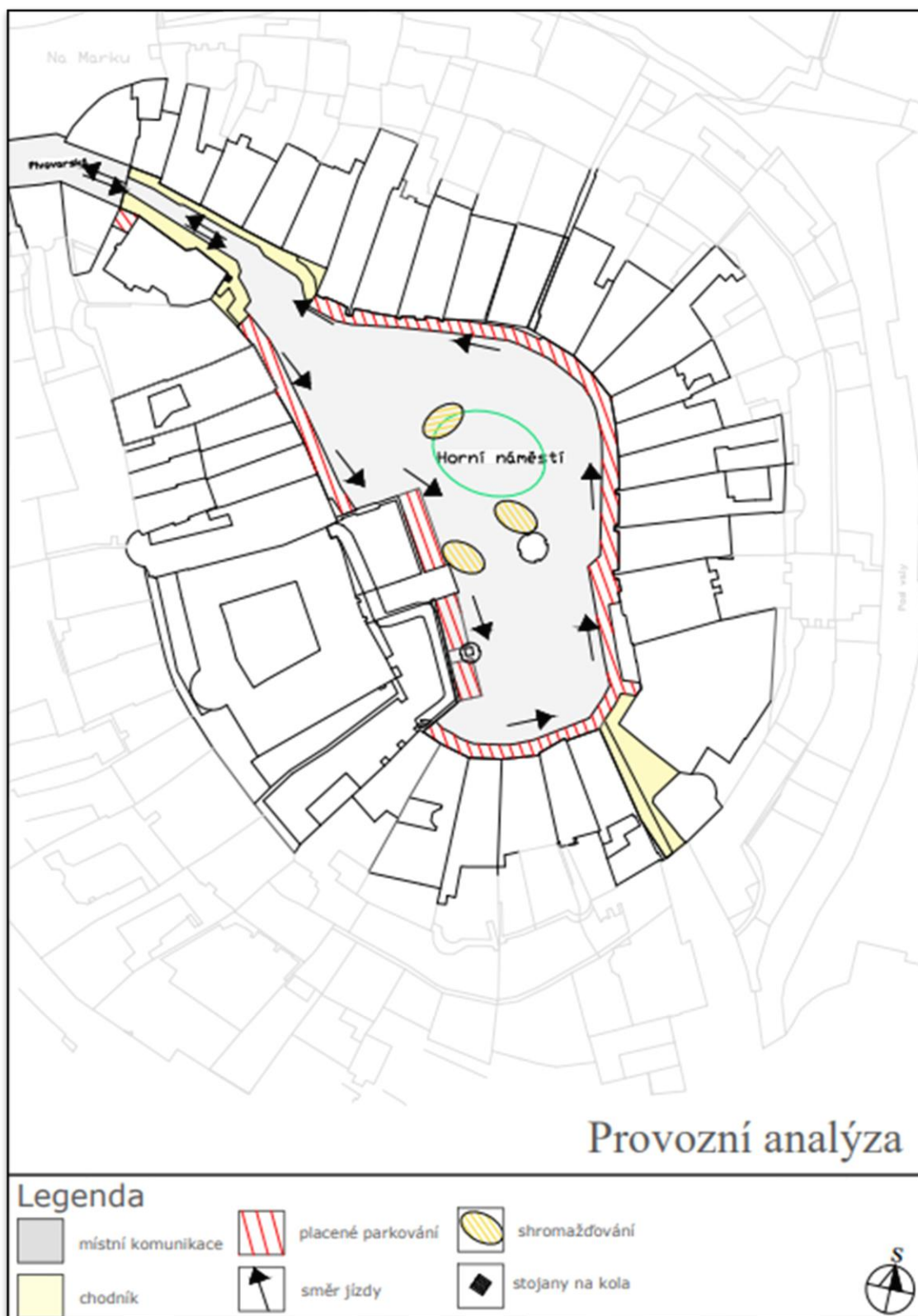
Horní náměstí je obsluhováno pouze z jedné strany, a to z ulice Pivovarská, která se nachází na severozápadě náměstí. Touto ulicí se dostávají automobily na náměstí, kde pak mají možnost parkování na placeném veřejném parkovišti. Parkovací stání jsou vyznačena po celém obvodu náměstí, výjimkou není ani zeď zámeckého příkopu přímo před zámkem.

Cyklisté se na Horním náměstí příliš nevyskytují, většinou přes Žerotínovo náměstí a vedlejší ulice míří na cyklostezku podél Bečvy a obráceně. Pro občasně zbloudilce na kole je i na Horním náměstí vyhrazeno místo s pár stojany na kola, a to u místního penzionu Taverna.

Co se týče chodců, ti mají na výběr kudy se na náměstí dostanou. První možností jsou chodníky v ulici Pivovarská. Ulice Pivovarská navazuje na ulici Mostní, která vede od řeky Bečvy až na náměstí T.G. Masaryka. Další možností je ulice vedoucí ze Žerotínova náměstí, tato ulice je pro automobily slepá, ale volně průchozí pro chodce. Tato ulička ústí na Horní náměstí na jihovýchodní straně u budovy klubu Teplo. Poslední možností pěší cesty na náměstí je chodbičkou mezi renesančními domy, která pokračuje hradbami kamennými schody až dolů pod přerovský kopec. Lidé se prochází po celém prostoru náměstí, není zde vyhrazen chodník určen vyloženě pro pěší, tudíž automobily sdílí vozovku s chodci.

Co se týče shromažďování lidí, ti se nejčastěji scházejí a postávají před mostkem vedoucím ke vchodu zámku. Dalšími častými místy setkávání je u sochy Jana Blahoslava a pod vzrostlými lípami, které hlavně v letních měsících tvoří příjemný stín na jinak slunném náměstí. Pocházet se dá i po části zámeckého příkopu, který je volně přístupný.

Pro lepší orientaci bylo zhotoveno schéma dopravní analýzy, které je přiloženo na následující straně.



Obr. 29: Schéma provozní analýzy Horního náměstí (Vlastní)

## DETAIL

Při detailnějším pohledu na pohyb motorových vozidel, pěších a cyklistů bylo zjištěno, že nejnižší počet návštěvníků tvoří skupina cyklistů. Cyklisté jezdí tou nejkratší cestou přes náměstí rovnou z ulice Pivovarská do ulice na Žerotínově náměstí a obráceně. Nejvíce se cyklisté zastavují u penzionu Taverna, který vede i klub a v letních měsících zde funguje i venkovní posezení. U tohoto penzionu jsou umístěny i jediné stojany na kola na tomto náměstí.

Druhou skupinu tvoří motorová vozidla, převážně osobní automobily, které přijíždí pouze z ulice Pivovarská. Z náměstí se pak dostávají opět pouze ulicí Pivovarskou. Doprava je zde upravena také rychlostí, nejvýše se zde smí jet 30 km/h, a to i kvůli pohybu chodců po celém náměstí. Co se týče obsazenosti parkovacích stání, tak nejčastěji bývají zaplněna stání těsně u zámku a oblast kolem budovy magistrátu. Vozidla jezdí nejčastěji okolo náměstí, aby se vyhnuli pěším, druhá nejčastější trasa je ta nejprůmějšší středem náměstí.

Pěší, jak již bylo několikrát zmíněno mají možnost pohybovat se po celém náměstí. Nejčastěji procházejí kolem zámku, mezi zámkem a zelenou plochou ve středu náměstí. Oblíbenou atrakcí je i průchod uličkou mezi domy, která přechází z průchodu na kamenné schody vedoucí hradbami až pod kopec. Ke střetům chodců s jinými druhy dopravy dochází po celém náměstí díky absenci vyhrazených chodníků a prostoru pro vozidla. Střety nejsou ovšem nikterak závažné, jelikož návštěvnost náměstí není příliš vysoká.



Obr. 30: Detail provozní analýzy Horního náměstí (Vlastní)



### 5.7.6. AKTIVITY NA NÁMĚSTÍ

Na Horním náměstí se provozuje více aktivit, jak na Žerotínově náměstí. V první řadě se sem místní lidé i návštěvníci chodí procházet a kochat historickým centrem. Nejnavštěvovanější je zámek, který v sobě ukrývá muzeum Komenského a stálé expozice. Část zámku je věnována také přerovské galerii.

V zámku se také pořádají různé výstavy, kulturní a vzdělávací akce, které sem každoročně lákají desítky návštěvníků.

Na náměstí je vhodné prostředí i pro posedávání a relaxaci, pro tuto aktivitu zde město ovšem nezajistilo vhodný mobiliář. Nachází se zde pouze dvě staré lavičky, které jsou v dezolátním stavu. Lidé zde posedávají pouze v místní kavárně a na venkovním posezení penzionu Taverna, což souvisí i s občerstvováním, které zajišťují právě tyto dva podniky.

Na náměstí se konají i různé jiné zábavné aktivity, jako jsou již zmiňované akce v prostorách zámku, ale konávají se zde i například jarní slavnosti. Výjimkou nejsou ani menší trhy ve středu náměstí, které se konávají začátkem prosince. Jedná se o řemeslný jarmark, kterým chce město obnovit historickou tradice jarmarků na tomto místě a přilákat tak i více návštěvníků na Horní náměstí, které bývá díky vánočním trhům na náměstí TGM upozaděno. Konávají se zde i třeba velikonoční trhy na uvítání jara, v tuto dobu zde bývá postaveno i pódium, na kterém vystupují taneční skupiny s tradičními tanci nebo se zde odehrávají menší koncertní vystoupení.



Obr. 31: Velikonoční trhy na Horním náměstí (*přerovský deník*, 2017)

## 5.8. SWOT ANALÝZA

Do následující analýzy byly shrnuty poznatky z předešlých analýz a dalšího zkoumání města. Hodnocení a rozdělení jednotlivých faktorů do tabulky je zcela subjektivní a podložené vytvořenými analýzami. V silných stránkách jsou umístěna pozitiva veřejných prostranství, jejich výhody a charakteristika. Ve slabých stránkách jsou pak zařazeny negativní faktory, které veřejná prostranství v centru limitují a ohrožují. Příležitosti pak nastiňují další kladné možnosti a vnější vlivy, které na centrální veřejná prostranství působí kladně. Opakem jsou pak hrozby, které poukazují na možné negativní vnější vlivy, které ovlivňují prostranství.

<b>SÍLNÉ STRÁNKY</b>	<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existence kulturních a historických atraktivit na centrálních náměstí TGM a Horním nám.</li> <li>• Pořádání akcí nadregionálního významu v prostorách nám. TGM</li> <li>• Dobrý stav povrchů veřejných prostranství</li> <li>• Udržovaná čistota na náměstích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špatný stav několika historických budov</li> <li>• Absence zeleně</li> <li>• Existence vysoké panelové budovy na náměstí TGM</li> <li>• Existence parkovacích míst po celém Žerotínově nám.</li> <li>• Negativní image města</li> <li>• Prázdné partery budov kolem centrálních veřejných prost.</li> <li>• Zvyšující se pocit nebezpečí</li> <li>• Nedostatečný mobiliář a špatný stav stávajícího mobiliáře</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	<b>HROZBY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekonstrukce historických budov v držení města</li> <li>• Tvorba příjemnějšího prostředí pro rekreaci v centrálních prostorách města</li> <li>• Přesunutí části parkovacích stání mimo náměstí</li> <li>• Podpora místních podnikatelů – nabídka jejich produktů v centru města, zaplnění parteru budov kolem náměstí</li> <li>• Posílení image města za pomoci historického významu města</li> <li>• Rozvoj výstavnictví, podpora místních uměleckých škol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velmi nízké investice do historických památek</li> <li>• Chátrání budov v centru města</li> <li>• Stagnace zájmu vedení města vytvářet kvalitní prostranství pro své občany</li> <li>• Nedostatek občanské vybavenosti v centru města způsobená přesouváním do obchodního centra</li> <li>• Nárůst apatie obyvatelstva i vedení města k aktivitám na VP a jejich stavu</li> <li>• Investice do jiných oblastí města a následný úpadek centra</li> </ul>

Tab. 2: SWOT analýza centrálních VP Přerova

## 5.9. PROBLÉMY A HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Problémový výkres je součástí přílohy č.1. Byl zpracován na základě předchozích analýz veřejných prostranství v centrální části Přerova. Znázorňuje pozitiva a negativa vyplývající z těchto analýz a vytváří tak podklad pro návrh revitalizace těchto VP.

Ze samé podstaty věci je největším negativem samo řešené území, které se postupem času více a více vyprazdňuje a zůstává bez života. Dříve živé historické centrum se v průběhu let měnilo a vytvářelo negativa místa, která vedla k celkovému úpadku. Zásadním problémem jsou velké plochy vymezeny pro veřejné placené parkování, které na náměstí T.G. Masaryka je možno po třech stranách prostoru náměstí, na Horním náměstí je parkování vyhrazeno po celém obvodu náměstí a Žerotínovo náměstí je již proměno prakticky celé na placené parkoviště. Tato skutečnost velmi ovlivňuje vnímání a užívání těchto veřejných prostranství. Negativem je i vedení dvou silnic I. třídy, které ze dvou stran ohraničují centrum města. Na tyto silnice se napojuje i silnice II. třídy a v místech křížení se tvoří dlouhé kolony. V místě, kde se kříží dvě silnice I. třídy, se občas tvoří kolony dlouhé i přes celé město. Není divu, že jsou místními považovány za velké problém města.

Dalším problémem se stává absence zeleně na náměstí T.G. Masaryka, díky které je tato plocha v teplých měsících neobyvatelná a stává se tak neatraktivním místem pro užívání. Na Horním náměstí se objevuje problém s dlouhodobě neudržovaným prostředím kolem vzrostlých stromů ve střední části náměstí. Dalším problémem na tomto náměstí je neusměrněný pohyb vozidel na náměstí, díky čemuž se mohou návštěvníci tohoto prostoru cítit nekomfortně. Chybí zde i prostor určený pro návštěvníky zámku i celého náměstí, místo, kde by se mohli na chvíli posadit a relaxovat. Na Žerotínově náměstí je kromě problému vymezení většiny části náměstí pro parkovací stání i problém se zeleným ostrůvkem, který sice vnáší na náměstí i jiný prvek než jen zaparkovaná vozidla, ale není o něj staráno, tudíž budí spíše negativní dojmy.

Co se týče pozitiv na veřejných prostranstvích, tak hlavním je zklidněná doprava v rámci těchto prostranství. Tyto prostranství sice vymezuje silnice I. třídy č. 47, ovšem komunikace na ni vázané jsou směrem do historického centra zklidněna za pomoci snížené rychlosti a jednosměrného provozu. Až na ulici Bratrskou, která jak již bylo dříve zmíněno je obousměrná. Dalším pozitivem na území je existence zeleně kolem zámku na Horním náměstí. Zeleň přilehlá k zámku je sice za zdmi, ovšem je do ní volný přístup všem bez omezení, a to i ve večerních hodinách. Jako pozitivum se dá vnímat i existence zeleně ve středu Horního náměstí a na Žerotínově náměstí. Jako pozitivum se dá chápat i prostorné neplacené záchytné parkoviště v blízkosti centra, které slouží návštěvníkům města i místních pro zaparkování svých vozidel.

Potenciál lze nalézt na všech centrálních náměstích. Plocha náměstí T.G. Masaryka v minulosti sloužila ke shromažďování osob při příležitosti konání různých akcí, ale i během všedních dní. Nyní se shromažďování obyvatel koná spíše v lokalitě u nového obchodního domu, ale potenciál shromažďování místo neztratilo.

Několik budov na náměstí má v držení město, tudíž se může postarat o větší občanskou vybavenost místa, která by opět nalákala obyvatele k jeho využívání. Potenciál má i prostor Horního náměstí, jelikož se jedná o velmi klidné a idylické místo, vhodné především k relaxaci. Mohlo by se jednat o lákavé místo pro odpočinek v samotném srdci města. Další potenciál náměstí je též ve shromažďování. Dříve se zde konávaly různé akce, které lákaly tisíce občanů. Jistý potenciál má i Žerotínovo náměstí, které ovšem volá po velké změně, a to především ve využití. Dříve se zde nacházel prostor pro trhy, které jsou nyní přesunuty na vnitřní tržiště na kraji města. Dnes by tento prostor po zrušení parkovacích stání mohl sloužit jako upravená plocha zeleně s příslušným mobiliářem, která by tak oživila blokovou zástavbu v centru města a byla vhodným prostorem pro relaxaci a napomohla by i ke zlepšení klimatu.

V neposlední řadě je pozornost věnována i nábřeží řeky Bečvy, které se dotýká řešeného území. Samotné nábřeží je vnímáno jako pozitivum, díky chodníkům a zeleni se tak stává vyhledávanou trasou chodců, ale i cyklistů přes město. Až na dva krátké úseky je nábřeží udržováno a v dobrém stavu. Na jedné straně je dokonce vybudována stezka pro chodce a cyklisty s odděleným využitím, která vede z jednoho nábřeží na druhý. Potenciál má nábřeží především v rozšíření již stávající stezky i na zbytek prostoru tak, aby vznikl plynulý i příjemný prostor pro chodce i cyklisty skrz město.

## 5.10. NÁVRH KONCEPČNÍHO ŘEŠENÍ

Po vypracování literární rešerše a analytické části byl vypracován návrh koncepčního řešení, který se snaží nalézt řešení problémových úseků centrálních veřejných prostranství a vytvořit tak prostor pro jejich revitalizaci. Návrh vychází z předešlého problémového výkresu a všech ostatních analýz, tak aby byla veřejná prostranství opět hojně využívána.

### 5.10.1. KONCEPCE

Hlavní myšlenkou koncepce návrhu je vytvoření kvalitních veřejných prostranství v centru města, tak aby tyto plochy sloužily lidem a do historického centra se opět navrátil život. Výkres koncepce je přílohou č.2.

V prvé řadě se koncepce zaměřila na problém dopravní infrastruktury, která v centru města zásadně ovlivňuje využití ploch veřejných prostranství. Nejprve byly zjištěny hlavní tahy motorové dopravy, tak aby bylo jasné kudy do centra proudí nejvíce osob. S tím jsou spojeny i odstavné plochy pro vozidla v blízkosti centra. Doposud existuje v této lokalitě několik veřejných parkovišť, ovšem spousta parkovacích ploch je vymezena i na samotných veřejných prostranstvích. Tyto plochy jsou návrhem zrušeny a byly vymezeny nové plochy sloužící k odstavení vozidel v přiměřené docházkové vzdálenosti do centra. Dalším bodem bylo řešení motorové dopravy přes centrum města, které upozaduje ostatní aktéry území jako jsou například chodci nebo cyklisté. Další myšlenkou koncepce je tudíž přiblížení historického centra lidem za pomoci zklidnění dopravy v samotném centru.



Jsou navrženy pěší zóny, tam kde je to prostorem dovoleno, což jsou ulice kolem Horního náměstí a několik kolem náměstí TGM.

Další myšlenkou koncepce návrhu je využití ploch veřejných prostranství, které mají potenciál stát se kvalitními prostory sloužící ke střetávání osob, jejich setrávání ve veřejných prostorách, ale i k odpočinku v samotném historickém centru města. Prvním prostranstvím se značným potenciálem je náměstí T.G. Masaryka, které je tvořeno blokovou zástavbou, ta vytváří podmínky pro zkvalitnění občanské vybavenosti na tomto místě. Jsou zde prostory i pro vybudování vhodné veřejné zeleně, která by poskytla v letních měsících návštěvníkům stín a zlepšila celkové klima v jádru města. Další plochou s jistým potenciálem je Žerotínovo náměstí, který je nyní pouze velkou parkovací plochou. Návrh počítá s odstraněním této parkovací plochy a navrhuje vybudování náměstí parkového typu s vhodnou zelení a mobiliářem tak, aby zde mohly odpočívat místní lidé i návštěvníci centra. Poslední náměstí tohoto centra, Horní náměstí, má také potenciál a na rozdíl od předešlých dvou má na svém území velkou dominantu v podobě přerovského zámku, jež je sídlem muzea i galerie. Samotný prostor náměstí patří pod ochranu městské památkové zóny a je vyhledávanou destinací turistů z širokého okolí. Pro ně na náměstí ovšem neexistuje prostor, kde by si mohli na chvíli odpočinout a kochat se krásou náměstí. Proto návrh i zde počítá s odstraněním parkoviště z náměstí a ve středu, kde dnes stojí jen vzrostlé stromy bez jakékoliv péče je navrhován prostor s adekvátním mobiliářem, aby měly osoby jdoucí na náměstí možnost se i zde zdržet.

Posledním prostorem s velkým potenciálem je nábřeží řeky Bečvy, která rozděluje město na dvě pomyslné části. Na části nábřeží je již dnes vybudována stezka pro chodce a cyklisty s odděleným prostorem využití, která vede z jedné strany nábřeží na druhou a poté do městského parku Michalov. Návrh počítá s rozšířením této stezky po celém nábřeží tak, aby byl vytvořen prostor pro chodce a cyklisty, kteří by mohli plynule projít podél celé řeky.

### 5.10.2. NÁVRH ŘEŠENÍ

Návrh koncepčního řešení se snaží nalézt řešení problémových úseků centrálních veřejných prostranství a vytvořit tak prostor pro jejich revitalizaci, tak jak bylo naznačeno v koncepci za pomoci změny dopravní infrastruktury a funkčních změn veřejných prostranství. Návrh koncepčního řešení je graficky zpracován v příloze č.3.

Z předešlých analýz je patrné, že centrální veřejná prostranství se potýkají především s dopravním problémem, a to v první řadě s dopravou v klidu. V samotném centru města je vymezeno hned 11 parkovacích ploch o celkové rozloze cca 7200 m<sup>2</sup>, z toho zhruba polovina se nachází přímo v prostoru centrálních náměstí historického jádra města. Tento jev negativně ovlivňuje využití těchto veřejných prostranství, a proto je cílem tohoto návrhu především nalézt a vymežit nové plochy veřejného parkování tak, aby bylo odlehčeno centrálním prostranstvím. Tyto plochy jsou navrženy v přiměřené docházkové vzdálenosti a je jich hned několik.

První navrhovaná plocha se nachází na pravém břehu řeky Bečvy, na pozemku s parcelačním číslem 3800/2, jenž má ve vlastnictví statutární město Přerov.

Jedná se o nevyužitý pozemek sousedící s chátrajícím hotel Strojař, který je dlouhá léta opuštěný. Na pozemek vede vstup z ulice Brabansko. Celý pozemek má rozlohu 2323 m<sup>2</sup>, z toho navrhovaná plocha pro veřejné parkoviště se rozkládá na cca 1353 m<sup>2</sup> z celkové výměry. Tato navrhovaná plocha plně pojme stávající parkovací stání z náměstí T.G. Masaryka a Horního náměstí. Plocha tohoto parkoviště je vyměřena ve vzdálenosti 300-350 metrů od náměstí T.G. Masaryka, 350 metrů od Horního náměstí a 600 metrů od Žerotínova náměstí. Normální chůzí se lze na náměstí dostat od 5 do 10 minut.

Druhá plocha je vymezena na levém břehu řeky Bečvy v ulici Na Marku, která se nachází hned pod Horním náměstí. Jedná se o pozemek s parcelačním číslem 4953 a celkovou výměrou 2270 m<sup>2</sup>, vlastníkem je statutární město Přerov. Návrh počítá s vybudováním menšího veřejného parkoviště o výměře cca 440 m<sup>2</sup> z celkové plochy parcely. Dnes je tento prostor vydlážděn ovšem nevyužit. V těsné blízkosti se nachází památník Jednoty bratrské a Horní náměstí a náměstí T.G. Masaryka se nachází pouze dvě minuty chůze od tohoto prostoru. Vzdálenost od náměstí T.G. Masaryka činí 190 metrů, od Horního náměstí 150 metrů a od Žerotínova náměstí 550 metrů.

Třetí navrhovaná plocha veřejného parkoviště se nachází v ulici Kozlovská. Jedná se o pozemek s parcelačním číslem 3161/1 ve vlastnictví statutárního města Přerova. Jedná se o zvětšení stávající parkovací plochy tak, aby pojmulu parkovací stání z Žerotínova náměstí. Nyní je toto parkoviště určeno pro cca 60 aut a má rozlohu cca 1536 m<sup>2</sup>. Návrh počítá s jeho rozšířením o zhruba 1000 m<sup>2</sup>, tak aby pojmulu dalších 30 aut, které mají nyní vymezena parkovací stání na již zmiňovaném Žerotínově náměstí. Tato vymezená plocha se nachází od centrálních náměstí v rozsahu 5 až 10 minut průměrné chůze, což je vzdálenost v rozmezí 400–800 metrů.

Čtvrtá vymezená plocha veřejného parkování se nachází na volném prostranství na parcele číslo 2167/1, kterou má ve vlastnictví statutární město Přerov. Jedná se o plochu o výměře cca 700 m<sup>2</sup>, která by se napojila na již stávající parkoviště u kina Hvězda. Toto parkoviště se nyní rozprostírá na 850 m<sup>2</sup>, jeho rozšířením by tak vznikl prostor pro dalších zhruba 20 aut.

Pátá a poslední vymezená plocha parkování je nejdále umístěnou plochou ovšem na strategickém místě, kde se kříží silnice I. třídy se silnicí II. třídy. V budoucnu má u této křižovatky začít stavba průpichu Přerova, pokračování silnice I/55 mimo centrum města. Vymezená plocha se nachází na parcele s číslem 4957/2 a jejím vlastníkem je též statutární město Přerov. Nyní na této parcele stojí veřejné parkoviště s výměrou 1000 m<sup>2</sup> sloužící především pro potřeby evangelického kostela jež zde stojí. Návrh počítá s rozšířením parkoviště o dalším cca 2200 m<sup>2</sup>, tak aby byla vhodná i pro odstavení motorových vozidel návštěvníku města. Od tohoto parkoviště je centrum vzdálené 550 metrů.

Tyto navržené plochy veřejných parkovišť dohromady zabírají zhruba 5690 m<sup>2</sup>, což je plocha větší zhruba o 2500 m<sup>2</sup>, než byla vyměřena stávající parkovišti na třech náměstí v historickém centru města.

Díky těmto nově navrženým plochám veřejných parkovišť může dojít ke zrušení parkovacích stání, která hyzdí zmiňovaná náměstí a vytvoří tak prostor pro revitalizaci prostranství.

Součástí návrhu je i cíl zpřístupnění veřejných prostranství v historickém centru města pěším. S tímto se pojí úprava motorové dopravy vedoucí centrem.

V prvé řadě je navrženo zavést kolem náměstí pěší zóny, tak aby veřejná prostranství sloužila především lidem, nikoli jako prostor pro motorovou dopravu. Nyní je zavedena pěší zóna pouze ve Wilsonově ulici, jež je spojnicí náměstí T.G. Masaryka a Žerotínova náměstí.

Nově je pěší zóna navrhována i v ulici Mostní vedoucí na náměstí TGM od nábřeží a také kolem samotného náměstí a také v Kratochvílově ulici. Dále je pěší zóna navrhována v prostoru Pivovarské ulice vedoucí na Horní náměstí a na samotném náměstí též. Pěší zóna je navržena i na Žerotínově náměstí, kde je součástí návrh i změna funkčnosti náměstí. Díky pěším zónám bude zajištěna klidnější motorové doprava v historickém centru, což vede k bezpečnějšímu pohybu pěších v těchto prostorách.

Negativně je vnímáno i vedení dvou silnic I. třídy přes město v těsné blízkosti historického centra. Tyto komunikace vedou městem velký počet motorových vozidel a mimo jiné tvoří i kolony, které se tvoří především na křižovatkách, ale občas vedou i přes celé město. Tímto problémem se ovšem návrh nezabývá, jelikož je již navrženo řešení v podobě tzv. průpichu města. Jedná se o stavbu komunikace na jihozápadním okraji města, která bude napojena na stávající silnici I. třídy a odvede tak velké množství tranzitní motorové dopravy z centra.

V neposlední řadě je také navrhována architektonicko – urbanistická úprava částí náměstí, kde díky dopravním úpravám vznikne prostor pro revitalizaci těchto prostranství. Jedná se především o Žerotínovo náměstí, na kterém díky zrušení parkovacích stání vznikne velký prostor pro změnu funkčnosti a vzhledu tohoto náměstí. Centrum města se potýká s nedostatkem zeleně, která by pomohla zlepšení klimatických podmínek, a proto je na vzniklé ploše po parkovacích stání navrhována plocha urbanizované zeleně s vhodným mobiliářem, tak aby zde vznikl kvalitní prostor pro setkávání obyvatel a jejich relaxaci.

Navrhovaná je i architektonicko-urbanistická úprava náměstí T.G. Masaryka, které se dlouhodobě potýká s funkčními i klimatickými problémy. Zrušením parkovacích stání podél prostoru náměstí vznikne další plocha vhodná k revitalizaci náměstí. Je zde navrhována výsadba vhodné zeleně, tak aby došlo ke zlepšení klimatických podmínek, především v období letních měsíců. Společně s návrhem dopravních úprav, tak vznikne dostupnější a příjemnější prostor pro pěší návštěvníky historického centra.

Pro Horní náměstí je navrhována změna v podobě odstranění veřejných parkovacích stání po obvodu náměstí a je zde navrhována pěší zóna, tak aby se zde návštěvníci cítili komfortněji. Dále je navrhována plocha ve středu náměstí, která by spojila stávající zeleň v podobě lip a zelený plácek kolem sochy a byla zde vytvořena plocha vhodná k posezení a odpočinku v samotném srdci města Přerova.

Návrh neopomíjí ani existenci nábřeží řeky Bečvy, která protíná město na dvě části a zasahuje i do řešeného území. Na části nábřeží je vytvořena stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, která vede z levého břehu řeky na pravý břeh a pokračuje až do městského parku Michalov, který je vyhledávanou destinací místních i okolních obyvatel. Samotné cyklostezky jsou poté vedeny městem podél rušných komunikací. Návrh počítá s rozšířením možností pro cyklisty ale i chodce a navrhuje vybudování stezky pro chodce a cyklisty po celém nábřeží řeky Bečvy, tak aby vznikl klidná a plynulá cesta podél celého toku řeky v rámci zastavěného území města.

Všechny změny v centrálních veřejných prostranstvích jsou navrženy tak, aby zmírnily problémy vyplývající z analýz, napomohly zpřístupnit tyto prostranství více pěším a navrátily tak život do historického centra města.

## 6. DISKUSE

Město Přerov je již od pradávna ovlivňováno faktem, že vyrostlo na křižovatce cest, které vedly hlavními evropskými směry. Od roku 1841 tudy začala vést moderní železniční síť a jinak tomu není ani dnes. Přerov je považován za jeden z nejdůležitějších železničních uzlů v České republice a co se týče tranzitní dopravy, na tomto území se pojí hned několik silnic I. třídy. Typický pro město je zpracovatelský průmysl, který se zde plně rozbíjí již několik století a vytvořil tak jednu pomyslnou hranici města, za kterou se již sídelní struktura nerozvíjí.

Hlavním tématem této práce jsou veřejná prostranství nacházející se v historickém centru města. Během studování odborných publikací, které mi sloužily jako zdroj pro literární rešerši jsem narazila na názory odborníků, se kterými se ztotožňuji a plně odpovídají dění ve městě Přerově. Prvním takový názor popsal ve své publikaci architekt Jan Gehl, který tvrdí, že města by měla sloužit v první řadě lidem nikoliv motorovým vozidlům a měly by zde vznikat prostory, které lákají lidi k trávení volného času venku a nikoli pouze vykonáváním nezbytných aktivit. Trendem posledních let bylo vytváření míst pro automobilovou dopravu a parkování, které ubíralo místo pro potřeby lidí.

Jinak tomu není ani na mnou řešeném území. Potřeby lidí se posouvají do ústraní a jsou vytvářeny prostory pro automobily, a především jejich parkování. Žerotínovo náměstí, které patří do historického centra města je důkazem těchto změn. Celé prostranství v dnešní době slouží jako veřejné parkoviště, přitom o pár desítek let dříve bylo náměstí hojně využíváno lidmi, kteří zde navštěvovali místní trh a posedávaly u upravené zeleně. Doprava ale není zdaleka jediným důvodem, proč dochází k vyliďňování veřejných prostranství. Dalším problémem je vyprazdňování parteru budov kolem náměstí, které byly dříve plné občanské vybavenosti v podobě různých obchůdků a služeb. K tomuto vyprazdňování zde došlo díky nedávné výstavbě obchodního centra, která zastřešuje všelijaké služby a obchody. Veškerý život se tak přemístil k onomu obchodnímu centru, které nyní slouží k setkávání především místních obyvatel.

Vedení města dlouhá léta veřejná prostranství a jejich stav přehlížela, až současné nové vedení se více zabývá problematikou veřejných prostranství v Přerově a učinilo již první kroky k revitalizaci těchto prostor. V posledních letech vedení města investovala například do rekonstrukce chodníků kolem Žerotínova náměstí. Ovšem je špatný povrch chodníku důvodem proč náměstí nenavštěvují lidé? Nebylo by místo více navštěvované, kdyby náměstí nebylo jedno velké parkoviště?

Stejně tak je tomu i na náměstí Tomáše Garriguea Masaryka, dříve dějiště hlavních událostí a místo setkávání obyvatel všech věkových kategorií je nyní prázdné, zcela bez života. Poslední revitalizaci si historické náměstí prošlo v roce 2002, kdy byl přesně stanovený středový prostor náměstí a okolo vznikla parkovací stání. Krom toho, že je náměstí obestavěno parkujícími automobily, vyprazdňují se i budovy okolo náměstí, které dříve sršely životem. Vedení města zaměřuje svoji pozornost na rozsáhlou přestavbu jihozápadní strany náměstí, přitom je spousta jednodušších možností, jak do centra opět navrátit život.

Přeci jen, nebylo by místo více využíváno, kdyby se do parteru budov vrátila vybavenost? A kdyby se například na náměstí objevila vhodná zeleň, jež by poskytla stín a místo k odpočinku v teplých dnech? Dle mého stačí opravdu malá změna, aby tato prostranství byla znovu využívána.

Veřejná prostranství v historickém centru, na kterých nalezneme několik historických památek a vždy byla středobodem dění celého města, by měla být patřičně využívána. Měla by zde být větší koncentrace osob, ať už místních obyvatel nebo návštěvníků města a tohoto lze docílit za pomoci několik jednoduchých úprav, redukcí parkovacích stání na samotných náměstích, úpravou prostorů náměstí a také kvalitními službami a obchody, které se mohou nacházet v budovách kolem náměstí, které má ve vlastnictví samo město. Přeci jen se jedná o původní prostory královského města, které jsou nyní památkovou zónou, tak by měla být reprezentativní a využívána, nikoli opuštěna a být považována za hanbu města.



## 7. ZÁVĚR

Přerov je městem s bohatou a dlouhou historií, které se neustále rozrůstá a vyvíjí. Dříve královské město, které je dodnes křižovatkou několika důležitých dopravních tras ovšem zaměřilo svou pozornost na rozrůstající se zástavbu podél těchto dopravních tahů a na jejich veřejná prostranství a vybavenost. Zapomíná tak na své historické jádro, které ztrácí na své atraktivitě. Historické centrum již není reprezentativním prvkem plným života, jak tomu bylo v dřívějších dobách. Lidé tráví svůj volný čas spíše v prostorách nového nákupního centra nežli na prázdných náměstích v centru.

Centrální prostranství jsou tvořena třemi náměstími a přilehlými ulicemi, které plní především funkci dopravní, i když dříve to byly prostory s bohatou občanskou vybaveností, s trhy, ale především to byla hlavní shromaždiště místních obyvatel i lidí z okolí.

Tato práce si vzala za cíl zanalyzovat tyto prostranství a vytvořit koncepční návrh na revitalizaci, tak aby do centra města byl navrácen život. Během zpracování této práce byla vytvořena literární rešerše týkající se veřejných prostranství, která zlepšuje orientaci v problematice tohoto tématu, a to je jejím přínosem.

Náměstí v historickém centru města a veřejná prostranství s nimi spjatá mají v současnosti především funkci dopravní, která narušuje podmínky pro pěší, kteří jsou tak upozaděni kvůli motorové dopravě. Na náměstí nejsou vytvořeny podmínky pro shromažďování obyvatel a pro trávení jejich volného času v těchto prostorách, například pro odpočinek. Centrum města postrádá kvalitní občanskou vybavenost v podobě různých obchodů a stravovacích zařízení, které jsou nyní zastoupeny především v nedalekém obchodním centru, která tak láká obyvatele více než náměstí, které se již delší dobu vyprazdňují.

Návrh koncepčního řešení vytváří podmínky pro revitalizaci centrálních veřejných prostranství založené na předešlých analýzách a samotném zkoumání a pozorování autorky.

Návrh je vytvořen tak, aby navrátil život do centra města, a to především za pomoci odstranění parkovacích stání, zavedení pěších zón v historickém centru a doplnění chybějící vhodné zeleně a mobiliáře na náměstí, tak aby po všech stránkách byl pobyt v těchto prostranstvích příjemnější a atraktivnější. Návrh a poznatky obsažené v této bakalářské práci by mohly být přínosem pro město a jeho historické centrum, pro obyvatele, ale především by mohly napomoci k využití potenciálu místa plného historie.

## 8. SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

- Alexander C., Ishikawa S., Silverstein M., 1977: A pattern language: towns, buildings, construction. New York. ISBN 0-19-501919-9
- Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR, 2013: Urbanistická koncepce a kompozice v územním plánu. Doporučený obsah textové části územního plánu a způsob vyjádření urbanistické koncepce a kompozice v grafické části územního plánu, Praha (online) [cit.2021.03.02], dostupné z <[http://www.urbanismus.cz/assets/user/akce/2014\\_workshop/Koncepce\\_MM\\_R\\_050214-201552.pdf](http://www.urbanismus.cz/assets/user/akce/2014_workshop/Koncepce_MM_R_050214-201552.pdf)>
- Bartoš L., 2000: Navrhování obytných a pěších zón, EDIP s.r.o., ISBN: 978-80-902527-8-3
- Čáblová M., 2013: Prostory: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Brno, ISBN 978-80-904918-6-1
- Čáblová M., Maceková M., Mlčák L., Nawrath M., Římanová M., Sedlák R., Šilberská P., 2011: Kvalitní veřejné prostory-metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství, Nadace Partnerství, Brno
- Fakulta stavební ČVUT, Katedra urbanismu a ÚP, 2016: Slovník pojmů, Praha
- Gehl, J., 2010: Cities for people. Washington. ISBN 978-1-59726-573-7
- Gehl J., 2000: Život mezi budovami, Nadace Partnerství, Brno, ISBN: 80-85834-79-0
- Gehl J., Gemzoe L., 2004: Veřejné prostory, Nadace partnerství, Brno
- Kotas P., České vysoké učení technické v Praze, Fakulta Architektury, 2007: Dopravní systémy a stavby. Praha. ISBN 978-80-01-03602-0
- Kratochvíl P., 2012: Architektura a veřejný prostor, Zlatý řez. Praha, ISBN: 978-80-903826-4-0
- Kratochvíl P., 2015: Městský veřejný prostor, Zlatý řez. Praha, ISBN: 9778-80-88033-00-4
- Krbova J., Ježek J., 2019: Revitalizace městských center a veřejných prostranství v ČR. Část první: Problémy a výzvy. Praha. ISBN 978-80-7598-777-8
- Kuča K., 2011: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha. ISBN 80-85983-12-5
- Lapáček J., 2010: Přerov. Zmizelá Morava. Praha. ISBN 978-80-7432-052-1
- Maier K., 2012: Udržitelný rozvoj území. Praha. ISBN 978-80-247-4198-7
- MD, 2008: TP 103 – Navrhování obytných a pěších zón (online) [cit.2021.03.25], dostupné z <[http://www.pjpk.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_103.pdf](http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_103.pdf)>
- MD, 2006: TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty (online) [cit.2021.03.25], dostupné z <[https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb\\_b1.pdf](https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_b1.pdf)>
- MMR, 2018: Územní studie veřejného prostranství. Metodický návod pro pořízení a zpracování. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha

- MMR, 2019: Veřejná prostranství aneb jak udělat veřejný prostor dobře, Implementace Politiky architektury a stavební kultury ČR, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje Praha, Brno.
- MŽP, Úřad vlády ČR, 2005: Města pro lidi: koncepce snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst: informace pro zástupce měst a obcí. Praha. ISBN isbn80–7212–355–6
- Moughtin C., 1999: Urban design – street and square, Oxford, ISBN: 0 7506 4274 2
- Nadace Partnerství, 2003: Utváření místa: Příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství. Nadace Partnerství, Brno
- Rozmanová N., a kol., 2015: Principy a pravidla územního plánování. Kapitola C – funkční složky. C.10 – Veřejná prostranství. Brno
- Sehnálek P., Rosmus J., 2013: Zapomenutý Přerov I., Přerov (online) [cit.2020.12.05], dostupné z <[http://www.rosmus.cz/dokumenty/zapomenuty\\_Prerov\\_I/index.html#p=2](http://www.rosmus.cz/dokumenty/zapomenuty_Prerov_I/index.html#p=2)>
- Sennett, Richard, 2012: Architektura a veřejný prostor: texty o moderní a současné architektuře IV. Praha, ISBN: 9788090382640
- Sitte C., 2012: Stavba měst podle uměleckých zásad, Brno, SBN: 978-80-87318-21-8
- Šilhánková V., 2003: Veřejné prostory v územně plánovacím procesu. Vysoké učení technické v Brně, Brno, ISBN: 80-214-2505-9
- Ústav územního rozvoje Brno, Brno: Veřejný prostor, veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.-22.11.2013, ISBN: ISBN 978-80-87318-27-0
- Vyhláška č. č. 269/2009 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, kterou se mění vyhláška č. č. 501/2006 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj.
- Wittmann M., a kol., 2012: Urbánní prostředí v souvislostech: utváření udržitelného města a jeho přírodní zázemí v souvisejících tématech. Brno. ISBN 978-80-7204-802-1
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích

## 9. SEZNAM PŘÍLOH A PODKLADŮ

### 9.1. SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. 1: Mapka řešeného území (*Mapy.cz, 2018*)
- Obr. 2: Schéma bezprostředního okolí centra města (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 3: Vymezení náměstí TGM s přilehlými ulicemi (*Mapy.cz, 2018*)
- Obr. 4: Náměstí TGM (*horní foto, archiv Jiří Rosmus, dolní foto vlastní, 2020*)
- Obr. 5: Pohled na náměstí TGM z Mostní ulice (*Vlastní foto, 2020*)
- Obr. 6: Pohled z náměstí na horní budovy. (*Vlastní foto, 2020*)
- Obr. 7: Pohled z horní části náměstí (*Google street view, 2019*)
- Obr. 8: Blažkův dům (*Vojtěch Podušel, 2020*)
- Obr. 9: Radnice a městské policie (*Vlastní, 2020*)
- Obr. 10: Pohled na náměstí s budovou Emos (*Televize Přerov, 2020*)
- Obr. 11: Schéma funkční analýzy (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 12: Schéma prostorové analýzy náměstí TGM (*Vlastní, 2020*)
- Obr. 13: Schéma provozní analýzy náměstí TGM (*Vlastní, 2020*)
- Obr. 14: Detail provozní analýzy náměstí TGM (*Vlastní, 2020*)
- Obr. 15: Vymezení Žerotínova náměstí s přilehlými ulicemi (*Mapy.cz, 2018*)
- Obr. 16: Žerotínovo náměstí (*horní foto, archiv Jiří Rosmus, dolní foto vlastní, 2020*)
- Obr. 17: Pohled na severozápadní stranu náměstí (*Google street view*)
- Obr. 18: Pohled z Wilsonovy ulice na náměstí (*Vlastní foto, 2020*)
- Obr. 19: Schéma funkční analýzy Žerotínova náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 20: Schéma prostorové analýzy Žerotínova náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 21: Schéma provozní analýzy Žerotínova náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 22: Detail provozní analýzy Žerotínova náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 23: Vymezení Horního náměstí (*Mapy.cz*)
- Obr. 24: Horní náměstí (*horní foto, archiv Jiří Rosmus, dolní foto vlastní, 2020*)
- Obr. 25: Pohled z Pivovarské ulice (*Vlastní foto, 2020*),
- Obr. 26: přerovský zámek (*prerov.eu, 2010*)
- Obr. 27: Schéma funkční analýzy Horního náměstí (*Vlastní foto, 2020*)
- Obr. 28: Schéma prostorové analýzy Horního náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 29: Schéma provozní analýzy Horního náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 30: Detail provozní analýzy Horního náměstí (*AutoCAD, vlastní, 2020*)
- Obr. 31: Velikonoční trhy na Horním náměstí (*přerovský deník, 2017*)

### 9.2. SEZNAM TABULEK

- Tab. 1: Chronologický vývoj železnice na území Přerova (*Vlastní, 2020*)
- Tab. 2: SWOT analýza centrálních VP Přerova (*Vlastní, 2020*)

### 9.3. SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Problémový výkres 1:5000 (*AutoCAD, vlastní, 2021*)
- Příloha 2: Koncepce řešení území 1:5000 (*AutoCAD, vlastní, 2021*)
- Příloha 3: Hlavní výkres – návrh 1:5000 (*AutoCAD, vlastní, 2021*)