

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA  
KATEDRA GEOGRAFIE

David Fischer

Socioekonomický a urbanistický vývoj Kopřivnice

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, PhD.

Olomouc 2007

Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2004/05

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro

*Davidu FISCHERA*

obor

1301R005 Geografie

### Název tématu:

Socioekonomický a urbanistický vývoj Kopřivnice

### Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je provést stručný přehled determinant socioekonomického vývoje města Kopřivnice s důrazem na jeho urbanistickou koncepci

Struktura práce:

- 1) Úvod
- 2) Základní informace o městě: počet obyvatel a jeho vývoj, postavení města v sídelním systému, v územně správní organizaci v rámci státu
- 3) Historický vývoj města: pre-industriální období, industriální město, socialistické město
- 4) Současné charakteristiky vývoje města (post-socialistické a post-industriální město)
- 5) Současná vnitřní diferenciacie města
  - 5.1. bydlení (rodinný, ekonomický a etnický status)
  - 5.2. členění města na sektory (podle převažujících funkcí – obytná, výrobní, rekreační, obslužná)
  - 5.3. nejdůležitější problémy rozvoje města v současnosti
- 6) Výhled do budoucnosti
- 7) Závěr

Bakalářská práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

rešerše literárních pramenů	červenec-prosinec 2005
kapitola č. 2	červenec-listopad 2005
kapitoly č. 3 až 5	prosinec 2005-únor 2006

kapitoly č. 6 až 7

únor 2006-červen 2006

**Rozsah grafických prací:** text a rozšiřující přílohy: fotodokumentace, grafy, tabulky.

**Rozsah průvodní zprávy:** 30 stran + BP v elektronické podobě

**Seznam odborné literatury:**

Hall, P.: Urban and Regional Planning, Routledge, London, 1993, 259 s.  
Hrůza, J.: Slovník soudobého urbanismu, Odeon Praha, 1977  
Hrůza, J., Zajíc, J.: Vývoj urbanismu I a II, FA ČVUT Praha, 1996, 1997, 186 s. a 150 s.  
Janečková, L.: Vašítková, M.: Marketing měst a obcí, Grada, 1999, 178 s.  
Limity využití území, ÚUR Brno 1995  
Maier, K.: Územní plánování, FA ČVUT Praha, 2000, 81 s.  
Perlín, R., Kubeš, J.: Územní plánování pro geography, Karolinum, Praha, 1998, 89  
Územní plány a urbanistické studie (sborník příkladů 1996-97), UUR Brno 1998  
Votrubec, C.: Lidská sídla, jejich typy a rozmístění ve světě, Academia Praha, 1980

Časopisy:

Urbanismus a územní rozvoj

Územní plánování a urbanismus

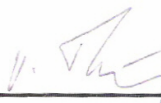
S - státní správa a samospráva

Materiály ČSÚ, Retrospektivní lexikon obcí, monografie, územní plán, strategický plán, informace na příslušných úřadech

**Vedoucí bakalářské práce:** RNDr. Pavel Ptáček, PhD.

**Datum zadání bakalářské práce:** červen 2005

**Termín odevzdání bakalářské práce:** červen 2006



vedoucí katedry



vedoucí bakalářské práce

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci zpracoval samostatně a uvedl jsem veškeré použité zdroje.

Olomouc, květen 2007

.....

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Pavlu Ptáčkovi, PhD. za vedení, při mém zpracovávání bakalářské práce. Za konzultaci a poskytnutí studijních materiálů děkuji pracovníkům městského úřadu v Kopřivnici a to zejména bývalému starostovi Jiřímu Tichánkovi a bývalému místostarostovi Jiřímu Novákovi. Dále bych rád poděkoval pracovníkům městského archívu za poskytnutí písemných a mapových dokumentů. Poděkování za vyjasnění problémů ohledně starší historie města patří pracovníkům muzea Fojtství. Za ochotu pomoci při zpracování urbanizačních záležitostí města děkuji Ing. arch. Milanu Šmídovi.

# OBSAH

1. Úvod .....	1
2. Základní informace o městě .....	2
2.1. Územně – správní vývoj .....	2
2.2. Postavení města v současném sídelním systému .....	3
2.3. Vývoj počtu obyvatel .....	3
2.4. Fyzicko-geografické podmínky .....	4
<u>3. Historie města .....</u>	<u>5</u>
3.1. Pre-industriální období .....	5
3.2. Industriální období .....	10
3.2.1. Obecné události 1. pol. 19. stol. ....	10
3.2.2. Obecné události 2. pol. 19. stol. ....	11
3.2.3. Ráz vesnice .....	12
3.2.4. Obyvatelstvo .....	13
3.2.5. Továrna na kleněné zboží .....	13
3.2.6. Občanská vybavenost obce .....	14
3.2.7. Historie a okolnosti stavby železnice v Koprivnici .....	15
3.2.8. Koprivnická továrna na kočáry .....	16
3.3. Město za první republiky a německé okupace .....	19
3.4. Socialistické město .....	20
<u>4. Současné charakteristiky post-socialistického a post-industriálního města .....</u>	<u>21</u>
<u>5. Současná vnitřní diferenciaci města .....</u>	<u>22</u>
5.1. Bydlení .....	22
5.2. Členění města na sektory .....	22
5.2.1. Plochy pro bydlení .....	24
5.2.1.1. Zóny obytného, hromadného bydlení .....	24
5.2.1.2. Zóny obytného, individuálního bydlení .....	26
5.2.2. Zóny pro výrobní aktivity .....	27
5.2.2.1. Plochy zemědělské výroby .....	27
5.2.2.2. Plochy průmyslové výroby .....	27
5.2.2.2.1. Terex Tata .....	27
5.2.2.2.2. Industriální park .....	28
5.2.3. Plochy pro sport a rekreaci .....	30
5.2.3.1. Sportoviště ve městě .....	30
5.2.3.2. Kulturně-poznávací zařízení ve městě .....	31
5.2.4. Plochy veřejných služeb, obchodu a administrativy .....	32
5.3. Nejdůležitější problémy rozvoje města v současnosti .....	33
5.3.1. Dopravní dostupnost .....	33
5.3.1.1. Silniční doprava .....	33
5.3.1.2. Autobusová doprava .....	34
5.3.1.3. Železniční doprava .....	35
5.3.1.4. Letecká doprava .....	35
5.3.2. Lidské zdroje .....	35
5.3.3. Ekonomický rozvoj .....	36
5.3.4. Cesovní ruch .....	38
5.3.5. Problémy životního prostředí .....	39
<u>6. Výchled do budoucnosti .....</u>	<u>39</u>
<u>7. Závěr .....</u>	<u>40</u>
<u>Přílohy</u>	

## 1. Úvod

Tématem této bakalářské práce je socioekonomický a urbanistický vývoj Kopřivnice. Toto téma jsem si vybral zejména z důvodu svého zájmu o ekonomickou formu geografie a zároveň mi mé téma poskytuje dostatek prostoru pro historické zpracování vývoje obce, což je mi jako studentu historie blízké. Ve výběru konkrétního města jsem byl motivován faktem, že z Kopřivnice pocházím.

Kopřivnice patří dobou svého vzniku mezi mladší města, avšak může se pyšnit tím, že je jedním z průmyslových pilířů České republiky. Vzhledem k časové rozsáhlosti existence obce je třeba historické období rozdělit do několika podkapitol. Pre-industriální období zaujímá nejdelší časové stádium vývoje obce, jenž trvalo do začátku 19. stol., kdy se začalo rozvíjet podnikatelské podhoubí založením továrny na hliněné zboží. Industriální období, tedy doba 19. stol., bylo významné založením továrny na kočáry. S průmyslovou výrobou šly ruku v ruce i urbanizační procesy a budování infrastruktury, tedy hlavně železniční trati Veřovice – Studénka. Důležitá byla také výstavba silnice. Kopřivnice se stala v roce 1910 městysem a v roce 1948 byla povýšena na město. Největší rozmach zaznamenala Kopřivnice v druhé polovině 20. století a to zejména v 60. a 70. letech. Zařadila se k regionálním centrům s výraznou dynamikou demografického růstu. V té době došlo k nárůstu obyvatel takřka o 75 %. Hlavní příčinou byl rozvoj továrny Tatra a s ním spojená rozsáhlá především panelová, bytová výstavba. Došlo ke zvýšenému přílivu zejména mladších obyvatel, což dále vyvolalo růst populace města. Proto má v současnosti Kopřivnice poměrně mladou věkovou strukturu obyvatel. Toto období blíže popíšu v kapitole socialistické město. Typickým rysem tohoto období je stavba sídlišť která probíhala jak v 50. a 60. letech tak i v trochu pozměněné formě v polovině 80. let.

Při studiu historie Kopřivnice jsem vycházel především z poznatků nashromážděných známým cestovatelem a kopřivnickým rodákem Emilem Hanzelkou a současným historikem a bývalým kopřivnickým starostou Jiřím Tichánkem. Dějiny Kopřivnice do 1. světové války jsou poměrně kvalitně zpracovány, to se však nedá říct o novodobých dějinách Kopřivnice. Období vývoje Kopřivnice v 20. století nebylo dosud nikým zpracováno a proto i informace z tohoto období jsou stručnějšího charakteru.

Další část práce tvoří strukturalizace města na části, dle jejich převládající funkce a definování hlavních problémů současného vývoje města, problematika jednak období

porevolučního, kdy se projevila krize z vzniklé nezaměstnanosti, a pak také druhé poloviny 90. let a s ní spojená suburbanizace. Poslední část by poté měl tvořit výhled do budoucnosti, plány a strategie města týkající se jeho dalšího rozvoje. K této části jsem využil zejména informace poskytované městským úřadem a pak také informace z územního plánu z roku 1994. Informace z tohoto plánu jsem pečlivě selektoval z hlediska aktuálnosti neboť se od roku 1994 mnohé změnilo. Vytvoření nového územního plánu je, dle informací městského zastupitelstva, připraveno na tento rok, bohužel je to příliš pozdě na zahrnutí jeho informací do této práce.

Díky těmto čtyřem tématickým celkům bych chtěl vytvořit celistvý obraz jak minulého, tak i současného socioekonomického a urbanistického vývoje Kopřivnice.

## **2. Základní informace o městě**

Zástavba města je situována asi 10 km východně od Nového Jičína ve Štramberské vrchovině po obou stranách potoka Kopřivnický, který se po několika kilometrech vlévá do řeky Lubiny. Město je vroubeno několika zalesněnými kopci, z nichž Červený kámen dosahuje výšky 690 m n.m., zatímco nejnižší bod leží při řece Lubině na úrovni 300 m n.m. Město leží na železniční trati Studénka - Veřovice, která byla jako spojovací trať mezi tzv. Podbeskydskou tratí a Severní drahou císaře Ferdinanda vybudována ve dvou fázích (v r.1881 do Studénky a v r. 1896 do Veřovic). Ke své současné rozloze se město dopracovalo postupným vývojem poznamenaným integrací v 70. letech, kdy byly ke Kopřivnici připojeny Závašice v r. 1976 a další tři obce, Lubina, Vlčovice a Mniší, v roce 1978. Katastr tak získal rozsah 3 381 ha, dnes po opětovném odtržení Závašic v r. 1991 činí plocha katastru 2 748 ha. V 1 687 domech se v r. 1991 nacházelo celkem 8 369 trvale obydlených bytů, z toho v rodinných domcích 1 507.

### **2.1. Územně – správní vývoj**

Kopřivnice je součástí okresu Nový Jičín a ten součástí Moravskoslezského kraje. Moravskoslezský kraj vznikl k 1. 1. 2000 s názvem Ostravský kraj a zákonem č. 176/2000 Sb. byl ke dni 31. 5. 2001 přejmenován na Moravskoslezský. S platností od 1. 1. 2003 se uskutečnila zákonem č. 314/2002 Sb. druhá fáze správní reformy ukončením činnosti okresních úřadů. Jejich kompetence byly delegovány na obce s rozšířenou působností, na



krajské úřady a na některé regionální i centrální orgány. Vznikly správní obvody 22 obcí s rozšířenou působností (Mapa č.1).

Nově vytvořený správní obvod Kopřivnice (Mapa č. 2 a 3) má rozlohu 121,3 km<sup>2</sup> a žije v něm 41 533 obyvatel z toho 56,3 % v Kopřivnici a 29,3 % v ostatních městech. Skládá se z 10 obcí z toho jsou 3 města. Hustota osídlení je 342,5 obv. na 1 km<sup>2</sup>.

K datu 31. 12. 2004 se nezměnilo původní členění kraje na šest okresů (pouze změna úřadů): Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava – město. Okres Nový Jičín (Mapa č. 4 a 5) se rozkládá na ploše 917,7 km<sup>2</sup>, má 159 212 obyvatel a skládá se z 57 obcí z toho je 10 měst. Hustota osídlení okresu je 173,5 obv. na km<sup>2</sup> což je méně než průměr v Moravskoslezském kraji, kde je hustota obyvatelstva 227,2 obyvatel na km<sup>2</sup>, avšak je to výrazně více než je úroveň České Republiky, která činí 129,6 obyvatel na km<sup>2</sup>. Podíl obyvatel žijících ve městech nad 10 000 obv. je 44,8 %.<sup>1</sup>

## **2.2. Postavení města v současném sídelním systému**

Město Kopřivnice tvoří jeho jádrová část sídelní útvar Kopřivnice se zájmovým územím celého města včetně integrovaných sídel venkovského typu Lubina, Vlčovice, Mniší (Tabulka č.1. a graf č.1) dále pak Závašice, Štramberk a Ženkla se kterými má důležité socioekonomické vztahy.

Město Kopřivnice je dnes již druhým největším sídlem na území okresu Nový Jičín hned po okresním městě. Je součástí Ostravské sídelní, regionální aglomerace – jedním z šesti jádrových sídel (Ostrava, Opava, Karviná, Frýdek-Místek, Nový Jičín a Kopřivnice).

## **2.3. Vývoj počtu obyvatel**

Za posledních 50 let se prudce zvýšil počet obyvatel Kopřivnice (Tabulka č. 2 a graf č. 2), v roce 1950 zde žilo 5 542 obyvatel, dnes 23 314. Růst počtu obyvatel souvisel s rozvojem výroby v podniku Tatra a s výstavbou státních a družstevních panelových domů v období socialismu. Rovněž státem dotovaná "komplexní bytová výstavba" byla příčinou prudkého růstu města v 70-tých letech. V 90. letech až téměř po současnost jsme mohli sledovat pozvolný úbytek obyvatelstva nebo v lepším případě počet obyvatel stagnoval. V loňském roce v Kopřivnici bylo dokonce prvně po mnoha letech více narozených než-li zemřelých.

---

<sup>1</sup> Český statistický úřad ([www.czso.cz](http://www.czso.cz))

Počet obyvatel k 1. lednu 2006 činil 23 314 osob<sup>2</sup> a míra nezaměstnanosti 10,07 % (za červenec 2006)<sup>3</sup>.

#### **2.4. Fyzicko-geografické podmínky**

Kopřivnické hory se rozkládají na katastru obcí Kopřivnice, Vlčovice a Lichnov, jsou to Červený Kámen (690 m n.m.), Pískovna (602 m n.m.), Brda (504 m n.m.), Šostýn (490 m n.m.), Holý vrch (509 m n.m.) a západně od obce Bílá hora (558 m n.m.).

Geomorfologické členění oblasti je následující:

**Systém:** Alpsko-Himalájský

**Subsystém:** Karpaty

**Provincie:** Západní Karpaty

**Subprovincie:** Vnější západní Karpaty

**Oblast:** Západobeskydské podhůří

**Celek:** Podbeskydská pahorkatina

Potok Kopřivnička protékající Kopřivnicí sbírá své vody v lese Raškovci, teče nejdříve směrem západním a přijímá lesní potůčky z Lichnovské samoty a od Šutyrovy studánky. Při vtékání do obce se potok obrací na sever a u Bílé hory přibírá tzv. Benčův potůček a dále pak potoky Koryčku, Křtěnecký a Sýkorečka. U Příbora se vlévá do řeky Lubiny. Potok je upravován na průtok stoleté vody. Je ve správě povodí Odry. V celé trase toku Kopřivničky je respektováno ochranné pásmo toku a to 6 m od břehové čáry na obě strany v intravilánu města a 20 m v extravilánu.<sup>4</sup>

Co se týká pramenů a studánek tak např. na tzv. Zahuří je periodická studánka, která po čas sucha je vyschlá, za dešťů však oživne a chrlí gejzírovitě vodu z podzemí. Další studánka se nazývá Hradní a pramení v lesích. Celková rozloha vodních ploch je 62,4706 ha.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Zdroj: Český statistický úřad ([www.czso.cz](http://www.czso.cz))

<sup>3</sup> Zdroj: Úřad práce v Novém Jičíně ([http://portal.mpsv.cz/sz/local/nj\\_info](http://portal.mpsv.cz/sz/local/nj_info))

<sup>4</sup> Intravilán je zastavěná část území obce a extravilán je nezastavěné území vně hranic sídel.

<sup>5</sup> Internetový portál Českého statistického úřadu: ([www.czso.cz/lexikon/mos.nsf/mos?openform&:599565](http://www.czso.cz/lexikon/mos.nsf/mos?openform&:599565))

## 3. Historie města

### 3.1. Pre-industriální období

První osídlení místa dnešní Kopřivnice a jejího okolí spadá do starší doby kamenné a to je doloženo především nálezy na hoře Kotouči ve Štramberku,<sup>6</sup> který byl svojí polohou, svými puklinami, jeskyněmi krasového charakteru, či skalními převisy zřejmě ideálním místem k osídlení. Dále tu byly bohaté nerostné zdroje místního křemence, které tvořily nezbytnou surovinovou základnu potřebnou k výrobě kamenných nástrojů.<sup>7</sup> Nejstarší nalezené nástroje spadají typologicky do mousterien.<sup>8</sup> Lze předpokládat, že území dnešního města spadalo do loveckého a sběračského okruhu zdejších lidí neandrtálského typu. Následuje kultura aurignacienu (50 000 – 30 000 let př. n. l.) zastoupená zde nálezy povrchových sběrů z prostoru mezi Kopřivnicí a Závišicemi. Rovněž jsou zde zastoupeny i další mladopaleolitické kultury a to jak gravettien (30 000 let př. n. l.) tak i magdalenien. Mezolitické osídlení (8000 – 5000 př. n. l.) je doloženo nálezem přes 1000 kusů drobnotvaré kamenné industrie a to zejména u města Příbor a obce Lubiny směrem ke Kopřivnici.<sup>9</sup> Další možné osídlení a to neolitické<sup>10</sup> (5800 – 4400 př. n. l.) a eneolitické (3. tis. př. n. l.) datujeme nálezem pazourkové dýky a drobné kamenné sekerky. Z této doby jsou také doloženy první měděné importy a tak i v našem regionu nastal přerod, jenž zapříčinil objev měděné metalurgie.<sup>11</sup> Strategická poloha tohoto místa zapříčinila další lidskou přítomnost již někdy mezi léty 3000 – 2000 let př. n. l., kdy se zde našla již zmíněná sekyrka s dýkou.

O důležitosti Moravské brány a konkrétně kopřivnického okolí v dálkovém obchodu vypovídá nález pokladu sestávajícího z velkého měděného závěsku (z alpské mědi) s růžicovým ukončením a ze stříbrného terče (průměr 22 cm), který byl vykopán v roce 1922 v trati Brda. Tento nález lze datovat do 2. čtvrtiny 3. tisíciletí př. n. l. V případě terče jde o

---

<sup>6</sup> Moravský archeolog Karel J. Maška zde v jeskyni Šipce v letech 1879-1883 našel spodní čelist pravděpodobně desetiletého neandrtálského dítěte (asi 40 000 let starou), podle chybějící hřebínku na vnitřní straně čelisti, na nějž se upínají jazykové svaly, vědci soudí, že člověk Šipecký neměl ještě artikulovanou řeč. (Hanzelka, E.: Štramberk – Městská rezervace státní památkové správy. Praha. Str. 24.)

<sup>7</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 8.

<sup>8</sup> Osídlení na Kotouči bylo sice typologicky (mousterien) a antropologicky (neandrtálci) středopaleolitické, chronologicky však náleží mladému paleolitu (interstadiál W ½), tedy osídlení ve středním paleolitu zde prokázáno není.

<sup>9</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 15.

<sup>10</sup> Z těchto dob však nejsou důkazy o sídlech jako takových, to může být proto, že archeologický výzkum probíhal víceméně pouze povrchovým sběrem. Byly nalezeny jen části industrie. Pokud zde osídlení nebylo mohlo to mít příčinu v nevhodných podmínkách pro prvotní zemědělce. Nalezena zde byla např. i část sekeromlatu. Hlavním problémem pro poznání neolitu v Kopřivnici spočívá v příliš velkém rozptylu archeologických předmětů a v nedostačujícím množství neolitické keramiky. (Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 19.)

<sup>11</sup> K. J. Maška vykopal v jeskyni Čertova díra i na temeni Kotouče některé měděné nástroje, které je možno do neolitu vělnit. (Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987, str.20.)

nejstarší stříbrný předmět ve střední Evropě.<sup>12</sup> Dosavadní poznatky naznačují, že na Kopřivnicku nemáme dosud žádné doklady osídlení ve starší a střední době bronzové. Zato máme doloženo osídlení lidu popelnicových polí a to na Kotouči, kde si postavili mohutné opevněné hradisko v mladší a pozdní době bronzové. Jeho obyvatelé měli nejspíše v rukou místní a dálkový obchod a hospodářsky a snad i mocensky ovládali širší okolí. Důkazem bohatosti hradiska je nalezení pěti bronzových depotů ve Štramberku a jednoho v Kopřivnici. Z let 800 – 700 před n. l. (doba Hallstattská) pochází již zmíněný bronzový depot tj. poklad, skládající se z 24 předmětů nalezený na trati Koryčka, při hloubení základové rýhy. U tzv. Šutyrovy studánky na severním svahu Červeného kamene je prokázáno sídliště lidu slezské kultury ze sklonku pozdní doby bronzové<sup>13</sup> a pak i pozdější přítomnost keltského obyvatelstva. Osada v Kopřivnici měla zjevně vesnický charakter a lze ji považovat za zázemí opevněného střediska na Kotouči. Na témže místě jsou nalezeny také důkazy o osadě z doby laténské (2. polovina 2. stol. př. n. l.) a ještě později osada lidu kultury púchovské.<sup>14</sup> Druhá osada púchovské kultury byla pod Váňovým kamenem a třetí snad na ploše vymezené rameny řeky Kopřivničky.<sup>15</sup> Základní regulace výstavby byly ve starověku omezeny na vymezení především veřejných prostor jako například náměstí, místa přístupu k vodě, hřbitovy, sítě ulic a dohodnutí se na jejich minimální šířce.<sup>16</sup>

Osídlení púchovské kultury končí v našem regionu již někdy v průběhu 1. století n. l. Z této doby a do doby stěhování národu pochází mnoho římských importů a to např. šperků a mincí. V době od 6. a snad již 5. stol. n. l. do konce 12. století n. l. naše oblast pravděpodobně nebyla trvale osídlena. Území současného Moravskoslezského kraje bylo osidlováno převážně v ranném středověku zakládáním měst na tradičních obchodně-dopravních trasách z jihu na sever Evropy a i ve směru východ – západ. Nejstarší slovanské osídlení na území katastru města Kopřivnice můžeme datovat přibližně do doby velké kolonizace<sup>17</sup> a samotná osada Kopřivnice vznikla pravděpodobně koncem 13. stol. Za

<sup>12</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987, str.20.

<sup>13</sup> Na sídliště upozornil rodák E. Hanzelka, bývalý ředitel Lašského muzea v Kopřivnici. Výzkumem bylo zachyceno větší množství kůlových jamek nerekonstruovatelného půdorysu, zbytky nadzemních pozůstatků sídlištních objektů aj. Z předmětů pak knoflíky, části misek atd. (Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 22.)

<sup>14</sup> Lid púchovské kultury vznikl smíšením původního obyvatelstva lidu popelnicových polí a nově příchozím laténským obyvatelstvem.

<sup>15</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 25-28.

<sup>16</sup> Kubeš, J., Perlín, R.: Územní plánování pro geografů. Praha 1998.str.7.

<sup>17</sup> Velkou kolonizací nazýváme osídlovací proces, který proběhl na území dnešní ČR ve 12.-13. stol. Velkou kolonizaci můžeme dělit na vnitřní (12. stol.), kterou uskutečňovalo převážně vlastní slovanské obyvatelstvo a vnější (13. stol.) uskutečněné za pomoci cizích kolonistů a to především Němců, Vlámů a Valonů. (Čapka, F.: Slovník českých a světových dějin. Brno 1998. Str. 165.)

iniciátory této kolonizace je v těchto místech považován rod pánů z Hückeswagenu<sup>18</sup> a olomoučtí biskupové počínaje Brunem ze Schauenburka.<sup>19</sup> <sup>20</sup> Osada vznikla jako podhradí hradu Schauensteinu (lid. Šostýna),<sup>21</sup> jenž byl postaven v 2. pol. 13. století. První zmínka v nejstarším písemném pramenu tj. zástavní listině krále Zikmunda Lucemburského na panství hukvaldské, datuje osadu do r. 1437.<sup>22</sup> Naopak první písemná zmínka o hradě Schauenstein, který podnítil ke vzniku osady, je již z r. 1347 a předpokládá se, že doba jeho vzniku je mnohem starší.<sup>23</sup> Středověk byla doba, kdy mohl člověk jednoznačně rozlišit města a vesnice. Protože města byla často ohraničena hradebním systémem. V této době je hrad v přímém držení biskupa Jana VII. Volka. Poté je roku 1354 vlastníkem Plšíka z Fulštejnu. Hrad byl postaven na západním předhůří Pískovny, obtékaného říčkou Kopřivnickou, asi 1,5 km jihovýchodně od dnešního města. Samotný hrad stál na skalnatém vrchu a měl výhodnou polohu na cestě z Ostravy přes Místek a dále do Olomouce. Lze předpokládat, že byl chráněn rybníkem a dvojitým valem a přístupová cesta byla jen jedna ze západní strany. Skládal se z nevelkého předhradí na severní straně a z vlastního jádra trojúhelníkového tvaru, odděleného od předhradí. Vnitřní hrad tvořil hradní palác lichoběžníkového půdorysu na jižní straně, věž a několik stavení, která obklopovala malé hradní nádvoří.<sup>24</sup> Konec hradu zahájily husitské války, ve 20. letech 15. století byl hrad dobyt a pobořen následkem akce husitské oderské posádky, v tažení proti Slezsku.<sup>25</sup> Během 2. čtvrtiny 15. století zpustl natolik, že olomoučtí biskupové, jimž hrad patřil, jej už neobnovili.<sup>26</sup> Posledním vlastníkem funkčního hradu byl Jan Tovačovský z Cimburka. Roku 1428 je už pravděpodobně hrad Šostýn pustý, neboť se dále hostýnské panství nazývá „frenštátské“.<sup>27</sup>

K šostýnskému panství dále patřily vsi Vlčovice (dnes místo kopřivnické průmyslové zóny), Lichnov, Drnholec, polovina Závašic a město Frenštát, jenž po husitských dobách v 15. století, kdy Šostýn zpustl, se stalo hospodářským centrem statku.<sup>28</sup> Obvyklým typem vsi v této době je tzv. lánová lesní ves, která je hospodářsky nejvýhodnější pro zdejší kopcovitou

---

<sup>18</sup> Porýnský hraběcí rod. Jeho představitel Arnold z Hückeswagenu si vydobyl v průběhu 30. let 13. stol. významné místo v moravské feudální společnosti obdržel od zeměpána rozsáhlá neosídlená území, sahající od Starého Jičína až k Moravské Ostravě. (Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 32.)

<sup>19</sup> K odprodeji panství došlo mezi léty 1252–1258 o čemž nás informuje závět biskupa Bruna a ten zpětně část panství věnuje Franku z Hückeswagenu v léno. (Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 32.)

<sup>20</sup> Trapl, M. a kol.: Okres Nový Jičín – místopis obcí (2. svazek). Nový Jičín 1998. Str. 70.

<sup>21</sup> Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998. Str. 15.

<sup>22</sup> Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998. Str. 16.

<sup>23</sup> Podle nejnovějších výzkumů vybudoval hrad někdy v rozmezí let 1280-1290 Jindřich z Hückeswagenu (Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998. Str. 17.)

<sup>24</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 37.

<sup>25</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 34.

<sup>26</sup> Gavendová, M., Koubová, M., Levá, P.: Kulturní památky okresu Nový Jičín. Ostrava 1996. Str. 81.

<sup>27</sup> Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987. Str. 36.

<sup>28</sup> Trapl, M. a kol.: Okres Nový Jičín – místopis obcí (2. svazek). Nový Jičín 1998. Str. 70.

krajinu díky možnosti kolektivní práce na mýcení a žďáření lesů. Osídlování se dělo pomocí tzv. lokátora, který byl pověřen vrchností sehnat osadníky chtějící se podílet na obdělávání půdy podle německého purkrechtního práva.<sup>29</sup> Lokátor se mohl poté chlubit určitými privilegii a to především přednostním právem na úřad fojta (těž rychtáře). Jak fojtova práva tak i povinnosti se vyvíjeli s dobou a mezi výsady patřilo např. právo rybolovu a právo mít šenkovnu, mlýn či pilu a další. Mezi povinnosti pak patřilo řídit osadu, výkon berních povinností a na nejnižším stupni také výkon soudní moci za což se podílel na zisku ze soudních poplatků jednou třetinou.<sup>30</sup> Dále musel držet stráž u hradní brány, na mýtných mostech a podobně. Byl jednoduše jakýmsi prostředníkem mezi vrchností a poddanými.

Mezi základní urbanistické poučky využívané při budování sídel v těchto dobách je možné například uvést opakující se orientaci hlavní chrámové lodí v kostele v ose východ – západ, umísťování vesnic mimo ornou půdu, protože kvalitní zemědělskou půdu bylo nutné chránit pro čistě zemědělské účely.

15. a 16. století se nese ve znamení častého střídání majitelů panství a to zvláště olomouckých biskupů a krystalizací vztahů mezi vrchností a poddanými. To vyúsťuje v 17. století v časté rebelie.

V Kopřivnici byl také dvůr s tvrzí (zemanství), který byl roku 1587 prodán rodině Rašků<sup>31 32</sup> a stal se tak svobodným. Z této zemanské rodiny pocházeli v 19. století majitelé známé kopřivnické továrny na keramiku.

„Podle urbáře z roku 1581 bylo v Kopřivnici devět celoláníků, šest třičtvrteláníků, devět pololáníků a dva chalupníci.“<sup>33</sup> Robotu obstarávalo 37 poddaných a ti byli nejenom z Kopřivnice, ale i ze Závěšic a Borovic. Kopřivnice jako malá ves se během této doby nijak zvlášť nezapsala do dějin regionu a vlastivědná literatura věnuje zvláštní pozornost Kopřivnici až v souvislosti s jejím přepadením roku 1621 valašskými vzbouřenci vedenými Janem Adamem z Víckova, kdy byla ves vydrancována.<sup>34</sup> Počet poddaných v Kopřivnici v roce 1637 byl 39.<sup>35</sup> Údaj o počtu usedlostí v Kopřivnici k roku 1676 je 43 a to podle tzv. druhé ratifikace.<sup>36</sup> Tohoto roku „podle nejstaršího moravského katastru, mělo 25 rolníků 19 –

<sup>29</sup> Těž zákupní právo, bylo právo, podle něhož ten, kdo nabyl půdu k věčnému užívání, dává za to pánovi každoročně poplatek nebo část užitku; tento plat se nazýval purkrechtní nebo úroční (činžovní). Purkrechtem byl také každý grunt, nad nímž měl pán vrchní právo. (Čapka, F.: Slovník českých a světových dějin. Brno 1998. Str. 280.)

<sup>30</sup> Peníze za soudní poplatky ztratil fojt ztratil roku 1584, kdy byla obec přidělena k městskému soudu do Frenštátu. (Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998. Str. 21.)

<sup>31</sup> Trapl, M. a kol.: Okres Nový Jičín – místopis obcí (2. svazek). Nový Jičín 1998. Str. 70.

<sup>32</sup> V knize Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998. Str. 22. se můžeme dočíst rozdílnou informaci a to, že bylo zemanství prodáno za 800. zl. zdejšímu hajnému Janu Tichavskému.

<sup>33</sup> Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 24.

<sup>34</sup> Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 8.

<sup>35</sup> Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 67.

<sup>36</sup> Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 66.

40 jiter,<sup>37</sup> jen jeden měl 54 jiter, fojt 84 jiter a zemanství Jana Rašky 114 jiter, čtyři zahradníci po 10 jitrech a 14 chalupníků jen kousky pole.<sup>38</sup> Tohoto roku je také zřízeno dědičné fojtství. Mezi léty 1640 – 1650 zaznamenala Kopřivnice drancování švédských vojsk během třicetileté války. Další významná zmínka v historii je v souvislosti povstání hukvaldských poddaných roku 1695. Rebelie se účastnilo na 30 obcí včetně Kopřivnice. Jako tábor vzbouřencům posloužil tzv. Váňův kámen v Kopřivnici na hranici hukvaldského a novojičínsko-štramberského panství.<sup>39</sup> Je to vápencový masív, ze kterého je výborný výhled do krajiny, je tedy strategicky výhodný a to nejen ze zmíněného důvodu, ale poskytoval také možnost vzbouřencům v případě vojenského zákroku přeběhnout na sousední panství. Co bylo příčinou rebelie? Musíme si položit otázku jaké bylo v této době sociální a ekonomické postavení běžného obyvatelstva na tomto panství. Poddaní byli sice nejpočetnější složkou tehdejší společnosti, ale zároveň nesli největší uděl práce a nejmenší podíl na užitku z ní. Jejich podíl na moci byl minimální a často nebyla dodržována ani základní práva člověka. „Vrchnost nutila nevolníky kupovat produkty jejich režijního hospodářství: máslo, sýr, obilí, kořalku apod. za nepřiměřené ceny.“<sup>40</sup> Mimo tento hospodářský útlak se nesměli poddaní volně pohybovat bez pověřovací listiny svého pána.<sup>41</sup> Na panském bylo ve zvyku robotovat tři dny v týdnu a to až 16 hodin denně. Poddaní se museli na hukvaldském panství podílet na tzv. pasekářské kolonizaci, která uvolnila plochy pro chov dobytka. „Hukvaldští poddaní museli také lovit ryby ve 29 panských rybnících, ošetřovat vrchnostenské zahrady, zpracovávat vlnu, česat chmel, sbírat houby, jahody, maliny, lískové ořechy a med v lesích.“<sup>42</sup> Sedláci většinou pěstovali žito. Ostatním rostlinám se zde dařilo hůře kvůli hornatému reliéfu krajiny. Stravu kromě obilnin doplňovaly mléčné produkty a zelí.

Roku 1713 se museli obyvatelé vypořádat s epidemií moru.<sup>43</sup> Z těchto dob máme přibližný náčrt vesnice (Mapa č. 6). V polovině 18. století byla Kopřivnice přifařena biskupem Maxmiliánem z Hamiltonu do Štramberka, kopřivnický kostel se stal filiálním. Roku 1771 dochází k prvnímu číslování usedlostí a dalších 10 let jsou ve znamení robotních nepokojů.

---

<sup>37</sup> 1 plošné jitro je 2833 m<sup>2</sup>. (Čapka, F.: Slovní českých a světových dějin. Brno 1998. Str. 208.)

<sup>38</sup> Turek, Ad.: Přehled dějin Kopřivnice do roku 1850, In: Sborník příspěvků k dějinám Tatro Kopřivnice I., Kopřivnice 1967. Str. 17 – 18.

<sup>39</sup> Štramberské panství bylo připojeno k novojičínskému již roku 1553 (Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 31.)

<sup>40</sup> Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 13.

<sup>41</sup> Toto omezení zrušeno patentem o nevolnictví z roku 1781 vydaný císařem Josefem II. Ten dále bral vrchnostem právo bránit poddaným v uzavírání sňatků v dávání dětí na řemeslo a na studii, rušil dvorskou službu. (Čapka, F.: Slovní českých a světových dějin. Brno 1998. Str. 251.)

<sup>42</sup> Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995. Str. 22.

<sup>43</sup> Hanzelka, E.: Historické kalendárium Kopřivnice.

### **3.2. Industriální období**

Radikální vliv na rozvoj velikosti sídel měla průmyslová revoluce v 19. století spojená s rozvojem těžby černého uhlí, s budováním železorudného hutnictví a výstavbou železniční sítě a elektráren. Zásobárnou pracovních sil bylo jednak místní obyvatelstvo, ale hlavně velký migrační pohyb nových pracovníků z jiných částí Rakousko-Uherska. Počet obyvatelstva vzrostl na přelomu 19. a 20. století zejména v novém přirozeném ekonomickém centru - v ostravské průmyslové aglomeraci. V 19. století dochází k prudkému rozmachu průmyslové výroby, ke zvyšování míry industrializace měst a území. S procesem industrializace souvisí i proces urbanizace měst - tedy postupná koncentrace obyvatel do měst. S koncentrací obyvatel povstávají problémy s nevyhovujícím zázemím obcí a vznikají proto v 19. století první územní plány. Trendem bylo rozdělovat architektury město v územních plánech na zóny obytné, průmyslové a vlivem romantismu také na parkové. S urbanizací pak souvisejí další procesy sociální povahy a opětovným dopadem na rozvoj území. Především rozvoj zdravotnictví a zlepšení hygieny vedl k poklesu kojenecké a dětské úmrtnosti a to dynamizovalo růst počtu obyvatelstva (první fáze demografické revoluce). Se zavedením strojní výroby došlo ke zvýšení produktivity práce v průmyslu i zemědělské výrobě. To vyvolalo velké uvolnění pracovníku ze zemědělství a tito pracovníci i další obyvatelé venkova se stěhují do měst a počínajících průmyslových center. Pro tyto nové pracovníky je nutné zajistit ubytování a tak vznikají dělnická předměstí ve velkých městech a dělnické kolonie v menších. K limitujícím faktorům růstu Kopřivnice patřilo to, že neměla a nemá na rozdíl od Studénky tak výhodnou pozici na železniční síti.

#### **3.2.1. Obecné události 1. pol. 19. stol.**

Počátek 1. pol. 19. stol. byl ve znamení osvěty, když roku 1802 byla zřízena jednotřídní veřejná škola. Úplně první školní vyučování se odbývalo už na fojtství, kolem roku 1800 tu vyučoval nějaký Briška. Roku 1809 byl ustanoven obecní učitel.<sup>44</sup> Roku 1820 vystavěla obec první zděnou školu na kopečku jižně od starého kostela (Obr. č. 1). Vyučovalo se tam do roku 1876. Na této škole byl prvním učitelem František Fišer, vyučený švec. Roku 1876 byla výnosem č. 4497 postavena nová trojtřídní škola u fary s nápisem „Mládeži“. Roku 1886 byla tato školní budova nadstavbou rozšířena na pětitřídní postavením druhého patra (Obr. č. 2). Tento objekt poté sloužil jako zvláštní škola, pro žáky s vadami či problémy se soustředit. V tomto období je s pedagogickou činností v Kopřivnici spojeno zejména jméno

---

<sup>44</sup> Hanzelka, E.: Historické kalendárium Kopřivnice.. Str. 6.



nadučitele Leopolda Víchy. Škola u kostela byla vystavěna roku 1901 (Obr. č. 3). Později se z ní stala Lidová škola umění. Kopřivnická měšťanka i přes protesty některých občanů byla dobudována v roce 1909 (Obr. č. 4). Do té doby byla měšťanská škola jen v Příboru, ale tam se v těchto letech přistoupilo k stavbě reálného gymnázia. Roku 1811 posiluje vláda své postavení zavedením institut vyvlastnění pro stavby ve veřejném zájmu. Tím posiluje postavení státních orgánů nad vrchnostenskými právy a umožňuje tak realizování projektů v zájmu rozvoje a blaha státu. Reforma zadluženého státu byla nutná, neboť téhož roku byl vyhlášen státní bankrot (podle finančního dekretu z 20. února t. r.).<sup>45</sup>

Na severní straně Kopřivnice měl arcibiskup olomoucký rozsáhlé polnosti. Po roce 1848 po zrušení roboty nechal postavit olomoucký arcibiskup Maxmilián tzv. "Maxmilián Hof" tedy zemanský dvůr a nechal jej obsadit jednou rodinou, která se o polnosti starala.<sup>46</sup> Této události předcházely velmi neúrodné roky 1846 a 1847. Ty měly jednak za následek různé epidemie pravděpodobně vlivem oslabení imunity obyvatel z nedostatku potravin a pak také nepřírozenou drahotu jako následek několikaleté neúrody. Dějiny samosprávné Kopřivnice se otevírají revolučním rokem 1848, kdy bylo v celé habsburské monarchii zrušeno poddanství a vrchnostenská správa. Je to doba, kdy se ustavovaly jednotlivé městské správy a vláda nad záležitostmi města a zodpovědnost za řešení nejrůznějších problémů přecházela do rukou občanů.

### **3.2.2. Obecné události 2. pol. 19. stol.**

Po zrušení vrchnostenských pravomocí se r. 1850 tvořila nová soustava státních úřadů. Správní reformou r. 1850 bylo zrušeno šest moravských krajů. Současně s nimi zanikla panství, která byla nahrazena soudními a politickými okresy. V obci přestal mít fojt rozhodující pravomoci a do r. 1851 tu nebyl oficiální představitel obce. Další pozitivní změny přinesl živnostenský řád z r. 1859, který uvolnil podmínky podnikání, když cechovní způsob působil jako brzda rozvoje. V těchto letech se také započalo stavět po východní straně silnice. Raškův hostinec roku 1858 a vedle něj roku 1860 tovární kasino (Werkshotel).

V obci existovaly dvě neveliké továrny, dolní kočárová, založená roku 1850 a horní na talíře, mísy, hrnky atd., založená roku 1813. Obě tyto továrny byly beze strojů hnaných parní silou, vše se v nich vyrábělo výhradně lidskýma rukama. Z dobových projevů a to

---

<sup>45</sup> Nominální hodnota bankocetlí (ale i kovových mincí) devalvovala na 1/5 své hodnoty; bankocetle byly vyměněny za nové oběživo, tzv. šajny (Einlösungscheine). V Rakousku tak až do roku 1858 obíhala dvojitá měna - kromě stříbrné "konvenční měny" existovala ještě papírová měna (zvaná "vídeňské číslo" neboli šajny). Jejich vzájemný kurs byl 2 : 5. Stát se tak zbavil čtyř pětín svých dluhů tím, že je z 80 % přesunul na obyvatelstvo. (Čapka, F.: Dějiny země Koruny české v datech. Praha, Nakladatelství Libri 1998. Str. 291.)

<sup>46</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 21.

zejména z obou soudobých kronik popisující vývoj obce se můžeme dovědět, že v 60. letech 19. století byl již znatelný rozdíl mezi průmyslovou obcí Kopřivnice a okolními obcemi spíše zemědělského rázu. Jinak měla Kopřivnice ráz venkovské obce, neboť rolnický život v té době u zdejšího obyvatelstva převládal. Veškeré dělnictvo (jen s malou výjimkou) v této době v horní továrně pocházelo ze zdejších obyvatel a skoro každý se zabýval polním hospodářstvím jako vedlejší živností. Stavby větších jednopatrových domků v kolonii mezi Kopřivnicí a cestou zvanou staré záhumení se začaly stavět mezi léty 1890 a 1900. Za cestou do pole až k potůčkům se stavělo mezi roky 1902 až 1907, od potůčků do Koryč bylo postaveno 5 domků. Na louce zvané „Štěpnice“ se započalo stavět roku 1906.

### 3.2.3. Ráz vesnice

Typickými druhem obytných budov pro tento kraj byly Valašské domy (Obr. č5. a 6). Byly to stavby zroubené z masivních kmenů, se střechami pokrytými šindely (později se začaly krýt dehtovou lepenkou) a štíty často zakončené břidlicí. Pak zde bylo také zděné selské domy (grunty). Domy byly většinou postaveny štítem k jedné ze dvou cest kolem potoka Kopřivničky. Tyto selské domy měli většinou dvory obestavené ze tří stran a volným vjezd ze strany od cesty. Výminek pro starého hospodáře byl v budově s chlévem, nebo byl postaven samostatně u dvora. Většina budov byla stavěna z nepálených cihel (vepřovic) a až později se začaly používat cihly pálené. Od statků se táhly poměrně dlouhé lány orných polí, plochy luk a lesů na západ k Bílé hoře a k Závěšicím a pak také na východ ke kopřivnickým kopcům. Obyčejně k větší selské usedlosti přináležely dvě i tři role, tj. dlouhý pruh pozemku, sahající až k hranici sousední obce nebo k panským lesům. Zdejší rolníci tenkrát vedle polního hospodářství měli také dosti slušný výdělek s vápenným kamenem, který ze Štramberské skály dováželi do Studénky, kde vápno posléze pálili. I v Kopřivnici bylo roku 1860 několik vápenných pecí, ve kterých se vápno pátilo, to pak zdejší rolníci rozváželi do dalekého okolí. Štramberk v tu dobu měl jedinou malou vápennou pec. Typické pro valašskou vesnici byl i dřevěný kostel. Ten byl umístěn v Kopřivnici mezi potokem Kopřivnickou a fojtstvím (Obr. č. 7 a 8). Zsvěcen byl sv. Bartoloměji. Z dostupných zdrojů je známo, že kostel stál již v polovině 16. století. Po určitou dobu byl i ve znaku obce.

Vesnice byla dělena na horní a dolní konec od místa, kterému se říkalo náves. Tato náves byla u potoka pod zemanským dvorem a nacházela se zde obecní studna s pramenitou vodou. Další větší prostranství bylo před starým kostelem a hřbitovem, tady se v neděli po sv. Bartoloměji konávala kopřivnická pouť. Do roku 1812 nestály žádné budovy na východní

straně silnice (Mapa č. 7), až roku 1813 byla postavena z malé části u samé silnice první budova, a to jen přízemí.

Z dopravních tras je nutno zmínit okresní silnici jenž kolem celé obce byla roku 1826<sup>47</sup> vystavěna.<sup>48</sup> Téhož roku byl také vystavěn kamenný most přes Kopřivničku, který financoval Jan Raška.<sup>49</sup> Dalších změn komunikací se Kopřivnice dočkala již roku 1832, kdy byla upravena trasa cesty „staré záhumní“. Před rokem 1826 vedly ze Štramberka dvě cesty do Příbora, a sice na obou stranách potoka Kopřivničky, které se až před Příborem spojily v jednu. Prostředkem dědiny vedla také spojující cesta.<sup>50</sup>

### 3.2.4.Obyvatelstvo

K počtu obyvatel v obci v 19. století máme údaj z 31. prosince 1869. Kopřivnice měla celkem 1324 obyvatel, vesměs národnosti české a náboženství katolického a 2 židy.<sup>51</sup> Následkem neúrody byla roku 1866 v obci silná cholera a 48 osob ji podlehl.<sup>52</sup> Kopřivnice měla až do roku 1871 celkem 178 čísel. A od té doby se budovalo zejména na dolním konci vesnice.<sup>53</sup> Obec se opět rozrostla o obytná sídla když v r. 1872 byly postaveny byty pro personál továrny na kočáry a o rok později přistavěny další pro tovární dělníky.<sup>54</sup>

### 3.2.5.Továrna na hliněné zboží

Továrna na hliněné zboží byla založena zemanem Janem Raškou. Továrna byla vystavěna původně ze dřeva vedle cesty vedoucí ze Štramberku do Příbora na podzim roku 1811 nebo 1810 (Mapa č.8).<sup>55</sup> Roku 1844 pak byla dřevěná budova zbourána a postavena nová z pevného materiálu. Ten byl použit ze zříceniny hradu Šostýna. Nová stavba byla založena zemanem Ignácem Raškou. Ten se také proslavil tím, že 6 let nechal na gruntě č. 73 u paty Červeného kamene kopat uhlí. Kvůli tomu nechal povolát havíře až z Čech, kteří šachtu vykopali, ale ložisko nikdy nenalezli. Příčinou domněnky o existenci ložisek uhlí byl fakt, že kamenný potok sem tam nějaké to uhlí vyplavil.

V Kopřivnici nebyl jediný dělník, který by výrobě keramiky rozuměl a infrastruktura v podstatě žádná. Všechny suroviny se musely dovážet a přes to vše Ignác Raška své plány

---

<sup>47</sup> Za Okresní však byla prohlášena až roku 1857.

<sup>48</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 21.

<sup>49</sup> Hanzelka, E.: Historické kalendárium Kopřivnice. Str. 7.

<sup>50</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 22.

<sup>51</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 19.

<sup>52</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 24.

<sup>53</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 20.

<sup>54</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 20.

<sup>55</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 63.

úspěšně dokončil. Zpočátku vyráběli nezkušení dělníci polospálené výrobky. Pro radu jel majitel továrny do Ratibořic, kde podobná továrna také stála. Odtamtud přivezl jakéhosi Jana Bartla a tzv. Kristiána, kteří pak společně s jeho synem Janem Raškou začali vyrábět kvalitní zboží. Glazura se mlela pod Hostýnem, kde se proto vyházel rybník a vystavěl mlýn. Od roku 1860 se pak glazura mlela v dolní továrně.<sup>56</sup> Od roku 1878 se mlela glazura pomocí parního stroje. Dílem dovážela továrna hlínu z Adamova u Brna a dílem z Karlových Varů z Čech.

### 3.2.6. Občanská vybavenost obce

S hoteliérstvím se začalo v Kopřivnici stavbou hotelu Amerika, což bylo patro postavené na domku zakoupeném Františkou Raškovou od Jana Kuběny, rolníka, který se odstěhoval do Ameriky roku 1874. Adolf Raška vydobyl na ten domek koncesi a roku 1877 postavil hotelové patro. Roku 1902 koupil tento hostinec od Adolfa Rašky ml. za 20 tisíc zl. žid Herc z Nového Jičína i s koncesí. Svými podnikatelskými úspěchy tento hotel inspiroval k postavení dalšího a to továrního hotelu roku 1896. Tam se často konaly evangelické služby Boží s pastorem z Nového Jičína. Ale po roku 1905 evangelické bohoslužby v hotelu přestaly. Za zmínku pak také stojí hotel Moravia, který byl vystavěn J. Bučkem roku 1906.

1. dubna 1870 byla v Kopřivnici zařízena c.k. pošta. Předtím chodil jen z továrny kočárově každý den posel do Příboru a nebylo žádné spojení se Studénkou.<sup>57</sup> Pan Adolf Raška složil v Brně poštmistrovské zkoušky a pošta měla svou kancelář v kočárové továrně.<sup>58</sup> Počátky činnosti pošty byly zakaleny smutnými událostmi a to když jeden z nižších úředníků špatně hospodařil, zpronevřoval a nakonec pod tíhou skutků a situace se na poště zastřelil. Roku 1878 pak zesnul majitel dolní a spolumajitel horní továrny a současně poštovník pan Adolf Raška.

V roce 1872 byl představeným obce Josef Polášek, mezi tehdejšími obecními zastupitelstvem se zrodila myšlenka v Kopřivnici založit záložnu. Nechal tedy jmenovaný pan starosta bez odkladu povolát obecní zastupitelstvo. Obecní zastupitelstvo návrh starosty jednohlasně schválilo a bez odkladu byly sestavovány stanovy. A tak hned na začátku toho jmenovaného roku záložna počala působit. Prvním předsedou byl Adolf Raška, majitel tehdejší továrny na keramické zboží a společník továrny vozové.<sup>59</sup> To byl způsob jak koncentrovat i drobné úspory obyvatel a tento kapitál bylo možno použít na podniky finančně náročnější povahy.

---

<sup>56</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 64.

<sup>57</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 52.

<sup>58</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 61.

<sup>59</sup> Kronika Petra Kuchaře. Str. 65.

V roce 1882 byla zřízena v Kopřivnici četnická stanice. Zpočátku se diskutovalo o tom je-li potřeba a místní možná přesvědčil fakt, že ve Štramberku již stanice byla a Kopřivničtí nechtěli za Štramberskými v ničem zaostávat.<sup>60</sup> O rok později byl pak zřízen telegrafický úřad v Kopřivnici. První hasičská zbrojnice byla postavena vedle továrny na hliněné zboží roku 1885. Nesla nápis „Hasičské nářadí“. Po vystavění měšťanské školy hned poblíž, byla zbrojnice zbořena a do doby, než byla postavena zbrojnice nová, to bylo roku 1921, zůstávalo hasičské vybavení ve sklepě školy.

Z architektonicky významných staveb 19. století je nutno vyjmenovat vilu dr. Bönische postavenou roku 1887 (Obr.č. 9). Druhá je vila Josefa Šustaly (Obr. č. 10) poblíž horní továrny roku 1889. Třetí vila je Adolfa Šustaly (Obr.č. 11) pod vilou bratra J. Šustaly 1890 a čtvrtá vila Ignáce Šustaly (Obr.č. 12) postavená vedle vily dr. Bönische roku 1891. Následoval hotel Novák roku 1892. Za zajímavou stavbu lze také považovat fojtův mlýn, jenž stával u rybníka poblíž fojtství. Napájen byl potůčkem ze Šutyrovy studánky a zvláštní strouhou Kopřivničky. Budova mlýna byla roku 1961 zbořena. V lesích na svahu Červeného kamene si mohli také obyvatelé sušit ovoce, neboť tam stála stará sušárna na ovoce a starý včelín.

### **3.2.7. Historie a okolnosti stavby železnice v Kopřivnici**

V roce 1872 bylo vytvořeno konsorcium pro stavbu železniční tratě mezi Studénkou, Příborem, Kopřivnicí a Štramberkem. V konsorciu byli pánové Adolf Raška, Ignác Šustala, pan Knauer ze Studénky, majitel obrovské pece na vyrábění vápna, jehož zájem na dopravním spojení se štramberským Kotoučem je zřejmý, Preisig, měšťan příborský, Fluss, majitel továrny na sukno v Příboře a bratři Gutmanonnové, židovští milionáři z Moravské Ostravy.

Konsorcium požádalo ministerstvo obchodu o trasírování (vytyčení tratě, pozn. autora) tratě a to jim vyhovělo, cena trati se odhadla na 900 000 zl. Díky problémům s odkupem pozemků kolem Štramberka bylo ze stavby trati upuštěno, ale již roku 1875 se trasírovalo podruhé a při tomto trasírování se vypočítala cena širokokolejní dráhy i s parostrojem i vagonů na 480 000 zl. Tímto se zjistilo, že by se stavitelé první plánované dráhy nečestně obohatili o 420 000 zl.

Bohužel ani druhý pokus o širokokolejní dráhy se nezdařil a to díky bratrům Gutmannům, kteří za zády konsorcia vyjednávali na vlastní pěst o stavbě úzkokolejné dráhy. Tu trasírovali v roce 1880 a měla stát 320 000 zl. Podnikatelé a patrioti z okolí si byli ovšem

---

<sup>60</sup> Kronika Petra Kuchaře. Str. 66.

vědomi nedostatku jaké obnáší úzkokolejná dráha, tedy nižší nosnosti, a bylo jen v jejich zájmu podat protest. A tak továrníci Šustala a Pokorný, coby zástupce továrny na kamenné zboží z Kopřivnice, zaslali žádost na ministerstvo obchodu a žádali povolení ke stavbě širokokolejné dráhy. Mezitím obdrželi bratři Gutmannové od Hraběte Pino pokyn, aby povolili k stavbě širokokolejné dráhy, jinak musí udělit koncesi nově uspořádanému konsorciu. Následujícího dne podal Gutmann panu Ignáci Šustalovi ruku, že bude stavět širokokolejnou dráhu. Dne 18. listopadu přijel první parostroj do Kopřivnice a slavnostní otevření dráhy se uskutečnilo dne 28. listopadu 1881. Současně s dokončením Studénsko-Štramberské železniční trati se roku 1882 úspěšně rozběhla výroba nákladních, služebních, později i osobních luxusních a salónních vagónů. Počátkem roku 1926 se přidala výroba kolejových motorových vozů.<sup>61</sup>

### **3.2.8. Kopřivnická továrna na kočáry**

Předpoklady pro vznik automobilového průmyslu v R-U monarchii byly poměrně značné nerostné bohatství v podobě nafty, jež bylo hojně těženo v Haliči (až do r. 1911 bylo R-U 3. největším producentem nafty po USA a Rusku). Ani uhlí a rudných ložisek nebylo nedostatek proto není divu, že nové průmyslové, jako-by futuristické myšlenky padaly na úrodnou půdu. Důkazem nám může být parní vůz Josefa Božka z r. 1815 nebo další parní vůz z r. 1830, jež si nechal patentovat slavný vynálezce lodního šroubu Josef Ressel. Elektromobily byly vyvíjeny ing. Františkem Křižíkem současně s pracemi na elektrických tramvajích, lokomotivách a akumulátorových železničních traktorech a první pojízdné vozidlo tohoto druhu bylo na světě roku 1895.

S prvotními potížemi se musel potýkat zakladatel vozovky, neboť at' se to zdá nepravděpodobné Ignác Šustala nemohl sehnat dostatečně prostorný pozemek pro stavbu továrny. Až na konec se mu poštěstilo odkoupit dostačující plochu od rolníka Jana Kuchaře.<sup>62</sup> Roku 1853 spojil se hlavně finančně s místním majitelem dolní továrny na hliněné zboží s panem Adolfem Raškou. Toho roku byla vystavěna nejspodnější budova. Ta sloužila za „kuzni“, ve které byly nejprve 4 a pak 6 až 8 ohňů.<sup>63</sup>

O založení továrny na kočáry se také zasloužil pan Hynek Šustala, jež se staral svědomitě o práci dělníku a zároveň ve volných dnech jezdil na cesty do Rakouska, Ruska, Polska, Moldavska či Haliče, aby hledal odběratele. Měl také na starosti shánění stavebního

---

<sup>61</sup> Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998. Str. 141-143.

<sup>62</sup> Kronika Petra Kuchaře. Str. 39.

<sup>63</sup> Kronika Petra Kuchaře. Str. 58.

materiálu (dřevo, železo a košíky) na stavbu kočárů. Po východní straně silnice se začalo stavět tovární budovy roku 1860 (Mapa č.9).<sup>64</sup>

Důležitým odvětvím při výrobě kočárů bylo košíkářství. Košíkářství na Valašsku a s ním spojená výroba kočáru a tedy i košin (košina - proutěná korba povozu), byla z počátku v Novém Jičíně a později i v Kopřivnici. Nejvíce však tomuto řemeslu se dařilo u Valašského Meziříčí, kde na březích Bečvy bylo dostatek vrbového proutí pro stavbu košin. Výroba košin je starým řemeslem s kořeny až ve středověku. O používání košin v 19. stol. v Kopřivnici nám přináší svědectví katalog firmy pravděpodobně z 60. let kde je vyobrazeno 101 typu kočárů a bryček z toho 30 bylo vybaveno košatinou a dalším důkazem je „Fest-Album“ z roku 1873 v němž je vyobrazeno 15 typů kočárů vyráběných v Kopřivnici. Předností košatiny byla lehkost a pevnost, v případě poškození ji bylo možno poměrně snadno opravit. Do konce 80. let 19. stol. si udržela výroba kočárů nad výrobou vagónů primát. Oprávnění továrny bylo vyrábět všechny typy vozů, ale specializovala se postupně na výrobu bryček a kočáru.

Horní továrna na kočáry byla v 19. století proslulá výrobou tzv. Neutischainek. R. 1871 a 1872 byla díky zvýšenému zájmu ze strany poptávky po kopřivnických kočárech továrna na východní straně zvětšena v délce 80 metrů a v šířce 26 metrů. R 1873 pracovalo v továrně asi 150 tovaryšů a továrna se dále rok od roku zvětšovala neboť bylo zapotřebí umět k výrobě kočárů mnoho rozličných řemesel. Obliba výrobků také stoupla v Prusku a tak továrna zřizovala pobočky a to v Ratiboři a Břetslavi. R. 1866 byla továrna již tak strategicky důležitá pro Rakousko-Uherskou monarchii že jí byl udělen titul jak nám praví farní kronika: "Královská dvorní továrna na vozy v Kopřivnici". Továrníci se účastnili světových výstav v Paříži a Londýně, ale jen jako diváci, aby zjistili nová technická vylepšení a „designerské“ trendy. S výrobky se nezúčastnili výstavy, protože by dlouhou cestou utrpěli.<sup>65</sup>

Založením akciové společnosti roku 1891 se stala kopřivnická továrna volně obchodovatelnou na burze. To jí přineslo potřebné finanční prostředky pro další rozvoj. Důsledkem toho vzniklo během 2-3 let mnoho výrobních i nevýrobních kapacit. Kapacita vagónky se zdvojnásobila. Majitelům továrny zůstaly rozhodovací pravomoci a velký kus podílu na společnosti, avšak již nebyli neomezenými vládci strategie rozvoje podniku. Jejich pracovní funkce ředitelů byly zajištěny pětiletou zaměstnaneckou smlouvou. Akcionáři byli většinou typickými představiteli vídeňského velkokapitálu. A za povšimnutí stojí fakt, že

---

<sup>64</sup> Kronika Petra Kuchaře. Str. 95.

<sup>65</sup> Kopřivnická farní kronika. Str. 51.

většina ze sedmi členů správní rady továrny byli zástupci železničních společností. Ty potom nacházíme často jako zákazníci kopřivnické vagónky.<sup>66</sup>

O zaměstnaneckých poměrech se můžeme dovědět ze zprávy z roku 1897, kde se uvádí, že z přibližného počtu 1000 dělníků je asi 350 zaměstnáno v kočárovce, což je asi 35 % oproti 65 % dělnictva zaměstnaného ve vagónce. Další údaje máme z roku 1910 a to již z celkového počtu 2009 zaměstnanců bylo 1447 zaměstnáno ve vagónce, 129 v kočárovce, 66 v automobilce, 263 ve slévárně a 104 na stavbě. Z toho je patrné, že nastal úbytek zaměstnanců v kočárovce oproti předešlému období o dvě třetiny a to ještě některé výrobní úkony pro výrobu automobilů byly zadávány kočárovce.<sup>67</sup>

Do roku 1905 se teritoriálně konsolidovala základní zásobárna pracovních sil závodu, která byla schopna uspokojovat potřebu pracovních sil kopřivnické továrny až do roku 1914 a s výjimkou válečných let 1914–1918, kdy vlivem válečných událostí docházelo i zde k výjimečným strukturálním změnám, plnila svou funkci i v prvních poválečných letech. Kopřivnická továrna nebyla jediným zdrojem obživy místních obyvatel. Tu nacházeli i v jiných obcích např. v továrně na ohýbaný nábytek v Drnholci, lomech a vápenkách ve Štramberku, průmyslových závodech v Příboru a ve Frenštátě a i v keramické továrně v Kopřivnici. I tyto závody čerpaly své pracovní síly jednak z místa a jednak z nejbližšího okolí a dělili se o ně tak s kopřivnickým závodem.

Jako datum začátku produkce automobilky bychom mohli vzít rok 1897 kdy vznikl první automobil, ten byl však pouze propagátorem budoucí výroby a komerční prodej začal o něco později určitě ne před Vídeňskou výstavou. „Ve dnech 21. a 22. 5. 1898 jel President svou slavnou cestou do Vídně. Teprve po jeho úspěšném vídeňském vystoupení se objevil zájem o další kopřivnické kočáry bez koní.“<sup>68</sup> O produkci byla historikům největším pramenem kniha zakázek. Jediný problém je, že se z tohoto zdroje dovídáme o počtu ne vyprodukovaných aut, nýbrž o počtu předaných automobilů(Graf č.3).

Důležitým faktorem v tomto podnikání byly odbytové možnosti. Na počátku 20. století měla finance na koupi automobilu pouze úzká skupina aristokracie, továrníků, obchodníků či nejvyšších úředníků. Ze statistického průzkumu z r. 1903 je zřejmé, že na Moravě nebylo více než 50 majitelů automobilů. Takovými průkopníky v okrese Nový Jičín byli např. kloboučnická rodina Hüecklů. Kopřivnické automobily si kupovali převážně lidé, kteří měli již

---

<sup>66</sup> Časopis Tatrovák. Křesina, V.: Kapitoly z historie Kopřivnice – k dějinám podniku 22. část. Uloženo v Archivu města Kopřivnice, pořadač č. 260.

<sup>67</sup> Časopis Tatrovák. Klos, M.: Kapitoly z minulosti Kopřivnice a Tatry 28. část. Uloženo v Archivu města Kopřivnice, pořadač č. 260.

<sup>68</sup> Norský, D.: K dějinám Tatrovák Kopřivnice (Sborník příspěvků III). Kopřivnice 1975. Str. 103.



dříve dobrou zkušenost s kočáry zde vyrobenými. Automobilky již zprvopočátku propagovali své vozy pomocí zájmových motoristických organizací (autokluby), účastí na závodech či přímou agitací. K rozšíření výroby to však nestačilo a přechod od malovýroby k velkovýrobě měl dlouhodobý charakter, přispěla k němu nemalou měrou armáda a první její průkopníci.

Důležité je říci, že staříčský mocnář císař Franc Josef nebyl nikterak jakýmkoli reformám nakloněn a tudíž ani s automobilismem v armádě to nebylo zcela jednoduché. I přes to vše si však vedení c.k. Armády uvědomilo potenciál, který se v automobilech (zejména nákladních) nachází. Roku 1906 přišlo rozhodnutí rakouského ministerstva obchodu o stavbě státní autodopravní silniční sítě. Ještě téhož roku požádal Kopřivnický tajemník Jan Ehrlich (posléze jako mluvčí družstva „Auto“) o udělení autobusové dopravní koncese s úmyslem zrealizovat 7 dopravních linek mezi nejdůležitějšími místy v okrese Nový Jičín. Díky byrokratickým tahanicím byl však jeho záměr uskutečněn až v r. 1910 a to zahájením dopravy na trase Štramberk-Nový Jičín-Příbor-Frýdek.

Co odrazovalo potenciálního kupujícího byl fakt zcela neutěšeného stavu silnic v R-U monarchii a nejen zde, ale i obecně byl problém nezpevněných cest (hlavně v nížinách nebo v oblastech s nedostatkem štěrkového materiálu). Asfaltování silnic se do našich zemí dostalo z Itálie a Francie. Dalším problémem bylo, že pohonné hmoty (převážně benzín) musel motorista vozit sebou, neboť neexistovaly benzínové pumpy jak je známe dnes. Benzín se kupoval v drogerii nebo v lékárně. Z počátku se benzín neprodával na litry, ale na kilogramy. Pro ukázkou přišel 1 kilogram benzínu v roce 1903 na 18 haléřů.

### **3.3 Město za první republiky a německé okupace**

Válečná léta 1914–1918 byla v Kopřivnici charakteristická zakládáním českých a německých spolků. Vozovka a vagónka také zaznamenaly několik nepříjemných požárů. Ke konci války je zde velmi drahé zboží běžné denní potřeby.

Urbanistický vývoj města ve 20. letech 20. stol. se soustředil na budování centra v místě náměstí T. G. Masaryka, kde byl roku 1928 vystavěn, 1. československému prezidentu, pomník. Tam se také konalo 13. 9. 1938 velké shromáždění na obranu republiky proti fašistické agresi. I přes to vše bylo město 10. 10. 1938 obsazeno Wehrmachtem a 21.11. připojeno k říši. Fašisté potřebovali kopřivnickou vozovku zejména pro vojenské účely. Osvobozena obec byla 6. 5. 1945.

Roku 1948 se Kopřivnice dočkala povýšení na město. Proslýchá se, že za povýšením mimo jiné stála manželka tehdejšího prezidenta Klementa Gottwalda a kopřivnická rodačka, Marta Gottwaldová. Také byla v tomto roce zahájena stavba letního stadionu Emila Zátopka.

### 3.4. Socialistické město

Počátkem 50. let začaly narůstat problémy ve výstavbě a vybavenosti města, která neodpovídala vzrůstajícímu významu n.p. Tatra v národním hospodářství, neposkytovala jeho zaměstnancům odpovídající možnost rekreace a regenerace pracovní síly a způsobovala vysoké procento dojížděky do zaměstnání.

Školství za socialismu se rozvíjelo poměrně dobře. Mezi léty 1945 – 1975 bylo v Kopřivnici 5 mateřských školek a 3 školy základní a od roku 1968 taky škola zvláštní. Dále je zde lidová škola umění a střední průmyslová škola. K základní škole Náměstí a farní škole přibýly postupně další (na ul.Pionýrská – dnes E. Zátopka, na ul.Obránců míru – dnes Dr. Horákové, na ulicích Alšova a 17. listopadu). Po r. 1989 vznikla i samostatná církevní základní škola sv. Zdislavy. V roce 1953 je zřízena i Střední průmyslová škola strojírenská a postupně bylo budováno a rozšiřováno i odborné učiliště tehdejšího n.p. TATRA.

Kulturní život se v Kopřivnici po roce 1945 rozvíjel zejména v rámci aktivního, odborového závodního klubu n.p. TATRA.

Rovněž původně základní druh obživy obyvatelstva Kopřivnice zemědělství - prodělalo v průběhu tzv. "výstavby socialismu" četné organizační změny. Nepříliš zdárně hospodařící Jednotné zemědělské družstvo, založené roku 1958, bylo k 1. lednu 1964 začleněno do nově vzniklého Státního statku Příbor. Jeho sloučením se Semenářským státním statkem Nový Jičín vznikl k 1.1.1968 Státní statek v Novém Jičíně, který se stal k 1.1.1970 účelovým zařízením Vysoké školy veterinární v Brně jako její školský zemědělský podnik.

Počet trvale osídlených bytů v Kopřivnici v posledních dvaceti letech socialismu rychle stoupal díky státem masivní dotované výstavbě vysokopodlažních bytových domů. Předtím však růst počtu bytu nebyl také nijak zanedbatelný (Tabulka č. 2). Hrubý přírůstek v období 1970 - 1991 byl 5211 bytů, z toho 473 v rodinných domcích.<sup>69</sup> V té době se také zkvalitnili komunikace. Prodejní plochy v Kopřivnici v roce 1970 činily 2467 m<sup>2</sup> a v roce 1975 již 3069 m<sup>2</sup>. Dále v roce 1970 bylo v Kopřivnici 8 hostinců, z nichž jeden Závodní hotel Tatra poskytoval ubytování. Provozní plochy všech restaurací byly 1112 m<sup>2</sup>.

Po vzniku n.p. TATRA roku 1946 byl podnik stále více orientován na výrobu nákladních automobilů, jehož postupně vyráběné typy získaly světové uznání. Dokladem toho je mimo jiné i mimořádně úspěšná několikanásobná účast v nejobtížnějších automobilových soutěžích

---

<sup>69</sup> Návrh územního plánu města Kopřivnice. Urbanistické středisko Ostrava s.r.o. Ostrava 1994, str.34.

v posledních letech, zejména trojnásobné vítězství tatrovácké posádky na proslulé Rallye Paříž – Dakar, v čele s Karlem Lopraisem.

Mezníkem ve vývoji výroby se stalo rozhodnutí RVHP z roku 1971 o specializaci na výrobu nákladních automobilů o nosnosti 12 - 16 tun s velkou průchodností v těžkém terénu, které přineslo i vysoký investiční úvěr umožňující nebývalý rozsah výstavby i produkce. Základní podnik v Kopřivnici byl rozšířen o pobočné závody v okrese i na západním Slovensku. Tento bouřlivý rozmach se zajištěným odbytem v daných pseudotržních podmínkách byl ovšem vážně zasažen zhroucením systému tzv. socialismu a s ním spojeného, plánovaného hospodářství na sklonku r. 1989. Rozpad východních trhů a přechod na normální tržní ekonomiku měl závažný dopad na fungování automobilky, způsobil ztrátu dosavadních zajištěných odbytišť, vyvolal výrobní krizi, propouštění zaměstnanců, posuny ve vlastnických vztazích a v neposlední řadě se promítl do ekonomické a sociální situace obyvatel města.<sup>70</sup>

#### **4. Současné charakteristiky post-socialistického a post-industriálního města**

Po roce 1989 došlo k oživení spolkového života. Obnovil svou činnost Junák, Sokol a další spolky. Spolky existovaly i před rokem 1989, nebyly však právními subjekty. Za pozornost stojí i nově vzniklé občanské sdružení Blud, které se zabývá ochranou životního prostředí nebo občanské sdružení Skokan s vlastní plaveckou školou a jinými výchovnými aktivitami, TATRA Veteran-car Klub či různé sportovní oddíly.

Velký význam z hlediska průmyslu měla již v 90. letech privatizace závodu Tatra. Díky privatizování došlo k strukturálním změnám a transformaci ekonomiky a v důsledku toho Tatra omezila svou výrobu a i počet zaměstnanců. Tuto mezeru se podařilo zaplnit úspěšným projektem industriální zóny, jež přivábila mnoho zahraničních investorů. Poměrně velký rozvoj přišel ve sféře finanční a pojistné.

Post-socialistický vývoj také charakterizuje suburbanizace, typickým projevem je stavba rodinných domků, ke které dochází asi od roku 2000 na okraji města, kde vznikají moderní vilové čtvrti. Nově postavené budovy v centru a jeho blízkém okolí slouží především obchodním (supermarkety) a administrativním účelům.

---

<sup>70</sup> Městská kronika rok 2000 ([www.koprivnice.cz](http://www.koprivnice.cz))

V 90. letech 20. stol. zaznamenala Kopřivnice pokles růstu počtu obyvatel a naopak i jeho soustavné snižování (Graf č.3) jemuž se podařilo poprvé úspěšně zabránit teprve minulý rok.

Z hlediska ochrany životního prostředí udělali Kopřivničané v polistopadovém vývoji velký skok. Zlepšila se jednak koncentrace škodlivin v ovzduší a zlepšil se i přístup občanů města k problému s odpadem.

## **5. Současná vnitřní diferenciacie města**

### **5.1. Bydlení**

Současná výstavba obytných souborů v ČR je značně problematická. Většina lokalit se nachází mimo zastavené území sídel, které byly co nejlaciněji vykoupeny realitními kancelářemi jako orná půda a následně, pomocí změny územního plánu změněny na funkční plochy pro bydlení, zainvestovány inženýrskými sítěmi, rozparcelovány a prodány zájemcům o bydlení.

Tyto nově vzniklé monofunkční obytné soubory postrádají urbanistický koncept, vytvářející kvalitu obytného prostředí a tím i spokojenost obyvatel.

Nedostatečný tlak na kvalitu obytného prostředí v Kopřivnici je dán především větší poptávkou na bydlení než její nabídkou. Je zřejmé, že tato skutečnost se změní, tak jako v sousedních státech EU, budou růst požadavky na kvalitní a především zdravé bydlení.

Přihlížet k ekologickým aspektům v urbanistickém řešení obytných souborů je jedním z nejdůležitějších úkolů současnosti a to nejen z pohledu ekologického, ale i ekonomického. Tato opatření jako je šetření přírodních zdrojů, opatření pro minimalizaci škod přírodních katastrof, efektivita energetické spotřeby, využívání obnovitelných zdrojů a ochrana před přehříváním, musí být zváženy již v samotném počátku urbanistického plánování.<sup>71</sup>

### **5.2. Členění města na sektory**

Moderní pojetí urbanismu vzniklo po polovině 19. století jako reakce na problémy industriálních měst. Stěhování velkého množství dělníků za prací do měst přinesla růst měst a jeho počtu obyvatel. To byl případ i Kopřivnice. V této době vzniká jako reakce na problém, který přinesl toto zvětšení měst, územní plánování a plošná i prostorová regulace. Ta má za úkol odstranit nejzávažnější disproporce města. V první polovině 20. století se v praxi dbalo

---

<sup>71</sup> Dokument Rady Evropy. Usnesení o regionálním plánování a o koncepci evropského územního rozvoje 1998.

na fungující systém veřejných městských prostorů. Toto projektování má za úkol řešení základních tras všech městských sítí, které musí být plně funkční v dané soustavě. Základem sítě ulic by měli být především hlavní třídy, které je nutné budovat s přihlédnutím k současným cestám.

Urbanizace současného předměstí znamená tedy vytvoření města tam, kde dnes zeje pouze zástavba. Znamená vytvoření kvality kontaktů a vztahu, vybavení aktivitami a tvorbu prostředí pro tyto aktivity, vztahy a kontakty. Takto chápaná „urbanizace předměstí“ v podstatě odpovídá představě trvale udržitelného města, které je definováno jako „soubor malých hustě osídlených čtvrtí, z nichž každá má mnohoúčelové jádro, které je snadno dosažitelné pěšky nebo dojížděním z méně hustě osídlených obytných částí.“<sup>72</sup> Proto, abychom mohli vytvořit dnes trvale udržitelné město nebo zjednodušeně řečeno proto, abychom vůbec mohli znovu začít tvořit město, musí nastat „radikální odklon od metod plánování pěstovaných na počátku 20. století“.<sup>73</sup>

Nynější vnitřní diferenciaci města je výsledkem vlivů a faktorů, jež na něj působily především v druhé polovině 19. století a ve 20. století. Nejprve to byly vlivy a faktory fyzicko-geografické, které ztrácely postupem času na významu. Pak to byly také vlivy historické, institucionální, kulturní a především ekonomicko-industriální. Jejich vliv se v závislosti na čase měnil. Hlavní formující účinek zaznamenalo město na konci 19. století se vznikem továrny Tatra v souvislosti s probíhající průmyslovou revolucí. Vznik továrny vtiskl městu novou tvář. Kopřivnice se stala moderním průmyslovým městem a musela se vypořádat s přílivem pracovních sil.

Dynamika rozvoje města byla do nedávné doby bezprostředně spjata s rozvojem závodu a poskytovaných pracovních příležitostí. Zástavba má kompaktní kobercový charakter, výrazně zde převažuje zástavba bytovými domy v sídlištních okrscích různého stáří. V okrajových částech katastru přechází sídelní zástavba do volné krajiny plochami s rodinnými domky. Východní část města je tvořena průmyslovou zónou závodu Tatra, která tvoří kompaktní celek. Závod je oddělen od města železniční tratí ČD. Západní část města soustřeďuje nejstarší sídlištní zástavbu z let 1956-66 a nejmladší sídlištní zástavbu z 80. let (Kopřivnice – Sever). Celoměstské centrum je umístěno zhruba v půdorysném těžišti města a tvoří spojovací prvek mezi závodem a městem. V čele náměstí z východní strany je umístěna administrativní budova s hlavním vstupem do závodu. V současnosti probíhá transformace území „starého

---

<sup>72</sup> Hájek, P. (ed.): Agenda 21 pro udržitelnou výstavbu, CIB Report Publication 237, CVUT Praha 2001

<sup>73</sup> Hájek, P. (ed.): Agenda 21 pro udržitelnou výstavbu, CIB Report Publication 237, CVUT Praha 2001

závodu“, je to nejstarší část závodu Tatra situovaná v přímé návaznosti na centrum města. Haly a správní budovy začaly být pronajímány k podnikatelským aktivitám.

Zóny urbanizované lze v Kopřivnici rozdělit podle jejich geografické polohy a funkce (Mapa č.11).

Zóna centrální představuje území centra města (Obr. č. 13 a 14). V této zóně převládají zařízení celoměstského a nadměstského s integrovanou obytnou funkcí. Přednostně je do této zóny umisťována vybavenost sloužící celému městu i širšímu okolí (administrativa, peněžnictví, soudnictví, obchod, služby, stravování, ubytování, hotely, zařízení kulturní, církevní, společenská, muzejní, zábavní a zařízení pro volný čas), pokud možno v integraci s bydlením, veřejnou zelení a potřebným technickým vybavením (včetně parkovišť a garáží). Je zde umístěna drobná výroba a služby.

Tato centrální zóna je rozdělena na dva sektory: sektor s převahou obč. vybavení celoměstského a nadměstského charakteru a na druhý sektor polyfunkční zástavby vícebytových domů s charakteristickými rysy sídlištní výstavby. Město dbá na to, aby nová výstavba měla dostatečně reprezentativní charakter odpovídající významu tohoto území. V celé zóně je kladen velký důraz na architektonické ztvárnění objektu a prostoru i s prvky drobné architektury.

Koncem 70. let byla dokončena nová správní budova podniku Tatra na ul. Štefánikově. Je situována v čele prostoru centra. U správní budovy je hlavní vstup zaměstnanců do závodu. Po ukončení pracovní směny se celoměstské centrum stává rozptylovým prostorem zaměstnanců závodu.

### **5.2.1. Plochy pro bydlení**

Zóny obytné mají ze všech urbanizovaných zón největší rozsah a jsou určeny především pro bydlení, doprovázené občanským a technickým vybavením, které slouží obytné funkci. Obytné zóny jsou dvojího typu. Zóny obytné pro hromadné bydlení a zóny obytné pro individuální bydlení.

#### **5.2.1.1. Zóny obytného, hromadného bydlení**

Zóny obytné pro hromadné bydlení tedy sídlištní zástavba vícebytových domů z dob prudkého nárůstu počtu obyvatel ve městě. V této zástavbě se uvažuje s možností revitalizace a vhodnější integrace do prostředí pomocí řízení obchodu a služeb. Často zde byly realizovány střešní nástavby (podkrovní byty, ateliéry čímž se nahradily plošné střechy za

sedlové a valbové) a podobně. Charakter této zóny je smíšenost především různých typů nájemných domů, převážně s omezenou občanskou vybaveností (zařízení obchodu, služeb, školství, zdravotnictví, sportovní, stravovací, společenská), poměrně kvalitní je vybavenost dopravních zařízení (odstavné plochy a garáže), ochranné, veřejné a obytné zeleně včetně hřišť.

Sektor jih, který výstavbou nahradil původní zástavbu vesnické Kopřivnice. V údolí podél potoka Kopřivnický bylo postaveno v 70. letech 1550 bytu (Mapa č.12).

Sektor západ, v němž leží nejstarší sídliště v Kopřivnici z let 1958-66. Říká se mu „Korej“ podle americko-korejské války, která byla v živé paměti tehdejších obyvatel této čtvrti (Mapa č. 13 ).

Sektor sever - reprezentuje nejmladší a zároveň největší panelákovou část města. Patologické jevy spojené s přílišnou koncentrací obyvatelstva a anonymními susedskými vztahy jsou zde asi nejvíce patrné (mapa č. 14 a obr. č. 15). Na severovýchodě je sídliště „Pod Moraví“ (Obr. č. 16-18).

Zóny obytné pro individuální bydlení můžeme dále členit na dvě podskupiny a to na území pro rezidenční bydlení vnitroměstského typu a rodinné domy ve skupinách, dvojdomky o 2-3 podlažích. Ty se nachází v centru města, pod Bílou Horou, v západní části podél ul. Obránců míru, mezi ulicemi Štramberská a Husova a v neposlední řadě na ulici Horní a Na Vápenkách. Druhá podskupina jsou útlumová území, která jsou z důvodu hygienického či ekologického, např. pro blízkou přítomnost průmyslové zóny, oddělena od města bariérou a kde vznikla jen slabá individuální zástavba. Takovými místy jsou sídliště Luhy a ul. Janáčkova.

Z jihozápadní strany svahu Bílé hory jsou využitelná pro zástavbu pouze místa v údolních partiích. Možnost rozšíření města je západním směrem.

Bytový fond má poměrně dobrou věkovou strukturu s výjimkou vesnických okrajových částí kde podíl bytů postavených do r. 1919 přesahuje obvykle 20% z celkového počtu bytů. Mezi socioekonomická negativa těchto sídlišť můžeme zařadit např. vyšší nezaměstnanost a kriminalita, neboť by se dalo říci, že se zde koncentruje část sociálně slabších obyvatel společnosti. Naštěstí tato skupina není jediná, protože naše sídliště vybudovaná v období socialismu jsou typická svou různorodostí a nejpočetnější společenskou skupinou obyvatel je ekonomicky střední třída. Kdyby tomu tak nebylo mohlo by se stát z těchto míst jakási gheta jak to můžeme vidět v zemích západní části EU.

Sídliště jsou také typická neexistencí klasických ulic neboť se změnil funkční prostor.

Největším problémem je nedostatek funkčních prostor okolo domu s výjimkou parkoviště. A i tyto parkoviště se pomalu stávají nevyhovujícími pro zvýšený počet automobilů, neboť byla budována pro kapacity socialistických let. Dále jsou zde dětská hřiště, avšak většina ve velmi špatném stavu.

Negativním faktorem také zůstává deficit soukromých a polosoukromých prostorů. Ty se omezují pouze na samotný byt (soukromý) a prostor chodeb a výtahu (polosoukromý). Východiskem zůstává budování méněpodlažních domů, kde by obyvatelé vytvořili jakousi komunu lidí vzájemně si známých a tím by se vytvořily podmínky pro snížení anonymity a s ní spojené kriminality. Docílilo by se zvýšení pořádku a životní úrovně.

### **5.2.1.2. Zóny obytného, individuálního bydlení**

Zóny obytné pro individuální bydlení můžeme rozdělit v Kopřivnici na 3 základní formy a to na v první řadě zóny izolovaných rodinných domů, jež se většinou nacházejí na okraji obce. Toto bydlení má výhody z hlediska hygieny, oslunění, větrání (příčné) a také izolovanost od sousedů a od možného požáru. K nevýhodám patří vyšší náklady na vytápění, údržbu a náklady na veřejné investice (vozovka, kanalizace, chodníky, ...). Ideální pozemek by měl být v tomto případě kolem 600 m<sup>2</sup> (minimálně 450 m<sup>2</sup>).

Druhou formou individuálního bydlení jsou seskupené domy, jež poskytují částečnou izolaci od souseda a levnější náklady na pozemek včetně inženýrské přípojky. Z nevýhod je nutno uvést, že domy jsou vystavěny povětrnostním vlivům ze 2 – 3 stran a je zde také nákladnější údržba. Domy udržují odstup asi na 2/3 výšky domu. Pozemek by měl mít optimální plochu kolem 500 m<sup>2</sup> (minimálně 350 m<sup>2</sup>). Celková pozice domu je spíše hloubková a podélná.

Poslední formou individuální zástavby je řadový rodinný dům. Ten má nejmenší zastavěnou plochu – a je tedy nejlevnější. – má většinou jednoduchou konstrukci, společné zdi, jednodušší vytápění, údržbu. K podstatným záporům těchto domů patří neizolovanost od sousedů (jak domku, tak zahrady), snadné šíření požáru, infekce a celková hustá zástavba. Řady by neměly přesáhnout podle urbanizačních koncepcí přes 50 m, toto bylo při výstavbě těchto domů v Kopřivnici dodržováno, příkladem nám můžou být domy na ulici Pod bílou horou, jež jsou členěny do bloku po 6 domech. Ideální pozemek pro stavbu rodinného řadového domku je cca 300 m<sup>2</sup> (Mapa č.15). Různorodá Městská stavební činnost je znázorněna v příloze (Obr.19 – 25)



## **5.2.2. Zóny pro výrobní aktivity**

### **5.2.2.1. Plochy zemědělské výroby**

Mezi plochy zemědělské výroby patřilo v minulosti JZD s kravínem, jež je situováno vedle sídliště Sever. V současné době je tento objekt využíván komerčně a tamní rostlinná a živočišná produkce je víceméně symbolická. Dále jsou v obci menší zemědělské usedlosti. Ty jsou v držení starých sedláckých rodin, které tyto polnosti obdělávají po staletí. Mezi nejznámější patří Raškův a Benyšův statek. Jejich způsob zemědělské výroby je poměrně ekologický. Přebytky rodiny prodávají. Statky obou jmenovaných jsou v ostrém urbanistickém kontrastu s blízko postavenými panelovými domy.

### **5.2.2.2. Plochy průmyslové výroby**

#### **5.2.2.2.1. Terex Tatra**

Z východní strany města je silná průmyslová zóna zastoupená závodem Tatra a zónou podnikatelských aktivit (Mapa č.16).

V poválečném období se TATRA zaměřila ve výrobě osobních vozů na malosériová luxusní vozidla s vysokým komfortem jízdy. Vozy T 77 a velmi populární Tatraplan nahradila limuzína T 603. "Šestsettrojek" se do konce roku 1975 vyrobilo téměř 20,5 tisíce. Tuto produkci v letech 1975 - 1995 vystřídala T 613 a od roku 1996 poslední model T 700. V roce 1998 byla výroba osobních vozů TATRA ukončena a automobilka se soustředila hlavně na výrobu nákladních vozidel, která byla od roku 1942 stále více a více zastoupena v sortimentu podniku, až se stala nosným výrobním programem. Důkazem toho je i model T 111 se vzduchem chlazeným naftovým motorem vyráběným v letech 1942 - 1962, který se osvědčil především v tvrdých arktických podmínkách Sibíře. Tatrovácká koncepce, vyznačující se vzduchem chlazeným vznětovým motorem, tuhou centrální rourou a výkyvnými bezkloubovými polonápravami, byla základem pro řady nákladních automobilů T 138 (od roku 1959), T 813 (od roku 1967), T 148 (od roku 1970) a v neposlední řadě T 815 (od roku 1983). Těžké nákladní vozy do nejsložitějších pracovních podmínek jsou reprezentovány řadou JAMAL. Vojenské modifikace automobilů nabízí řada ARMAX a vysokou míru flexibility konstrukce a vynikající úroveň technického vývoje potvrzují speciální vozidla s označením FORCE. Vysoká průchodovost nejtěžším terénem při vysoké nosnosti až do 30 tun, jednoduchá obsluha a údržba a v neposlední řadě pak vysoká spolehlivost předurčují automobily značky TATRA především pro práci v nejtvrdějším

terénních a klimatických podmínkách. Vozidla z Kopřivnice plní samozřejmě již také nejpřísnější emisní limity EURO 3.

V dosavadní historii bylo ze statistického pohledu v Tatře vyrobeno přes 90 tisíc osobních automobilů a téměř 390 tisíc vozidel nákladních (Obr. č. 26- 29).

V areálu Tatra je dále umístěna firma Tafonco a.s. jenž se zabývá výrobou odlitků ze slitin železných a neželezných kovů. Ta se transformovala ze slévárny integrované v automobilce TATRA na firmu samostatně hospodařící s širokým portfoliem více než 100 zákazníků z téměř 20 zemí světa.<sup>74</sup>

Další firmou je Taforge, ta je celou svou historií od založení v roce 1853 spojena s výrobou osobních i nákladních automobilů TATRA, pro kterou byla v minulosti výhradním výrobcem výkovků, postupně stala komerční kovárnou a nyní zaujímá pozici vedoucí kovárny zápusťkových výkovků v ČR. Výrobní kapacita je 20 000 tun zápusťkových výkovků ročně.<sup>75</sup>

#### **5.2.2.2.2. Industriální park**

Během polistopadového vývoje přestaly být využívány některé části průmyslové zóny závodu Tatra vlivem poklesu výroby a současně stoupal zájem o nové průmyslové a skladové plochy na okraji města tzv. „na zelené louce“. Tato situace je způsobena značnou investiční náročností přestavby starých průmyslových zón, nevyjasněností vlastnických vztahů v nich a také byrokratickým způsobem rozhodování o využití těchto ploch ze strany správy města. Naproti tomu je v současnosti výstavba na volné půdě značně levnější, není nutné odstraňovat staré ekologické zátěže, odpadají problémy s dopravním napojením a prostor je možné nově upravit podle potřeb investora.<sup>76</sup> V roce 2001 byla zpracována strategie rozvoje Podnikatelského parku Kopřivnice, jeho hlavním cílem bylo vybudovat ve městě průmyslovou zónu (Mapa č.17 a obr. č. 30) a přivést do města nové významné investory do výrobního sektoru.

Společnost Bang & Olufsen, s.r.o. je světově známý výrobce vysoce kvalitní spotřebitelské elektroniky, tato společnost byla založena v Dánsku v roce 1925. Vyrábí unikátní druhy televizorů, hudebních systémů, reproduktorových soustav a telefonů. Tyto produkty vyčnívají z řady po stránce použitých materiálů a designu a také z hlediska kvality

---

<sup>74</sup> Oficiální internetové stránky firmy Terex Tatra. (<http://www.tatra.cz/tafonco/cz/profil.html>)

<sup>75</sup> Oficiální internetové stránky firmy Taforge. (<http://www.taforge.cz/index.htm>)

<sup>76</sup> Kubeš, J., Perlín, R.: Územní plánování pro geografy. Praha 1998. Str. 61.

zvuku a obrazu. Mimo Dánsko je Česká republika (Kopřivnice) historicky prvním místem na světě, kam Bang & Olufsen přichází se svými výrobními aktivitami. V září r. 2004 zahájila firma výrobu v bývalých prostorách Tatry a v březnu r. 2005 zahájila ve zdejší průmyslové zóně na tzv. „zelené louce“ výstavbu nové tovární haly o výměře 10 000 m<sup>2</sup> (z toho 6000 m<sup>2</sup> výrobní prostory) a nabídne pracovní příležitost 250 zaměstnancům. Dalším plánem této firmy je zřízení Technologického centra, k tomuto kroku podnítila tuto společnost blízkost Technické univerzity v Ostravě a její potenciál nových talentů.<sup>77</sup> V rámci těchto projektů se město Kopřivnice rozhodlo o Prodloužení vnitro-areálových komunikací.<sup>78</sup>

Firma Brose CZ, spol. s r.o. je dodavatel součástek pro automobilový průmysl. Je to rodinný podnik, který je co do velikosti na osmém místě ze sta celosvětově největších dodavatelů součástek pro automobilový průmysl, zde vyrábí od léta roku 2004 uzamykací systémy a polohovadla sedadel pro mezinárodní výrobce automobilů. Nový závod, který je po zakládající výrobní lokalitě Coburg v Německu s jejími současnými asi 1000 zaměstnanci druhým největším ve skupině Brose, provozuje kromě nejmodernější montážní techniky také lisovnu a lakovnu. Situování nového závodu do Kopřivnice má pro firmu Brose strategický význam, neboť otevírá firmě přístup na trhy východní Evropy.<sup>79</sup>

Společnost DURA Automotive Systems CZ, s.r.o. se zabývá vývojem a výrobou součástí a komponentů pro automobilový průmysl.

Cirex CZ s.r.o. je jednou z nejproslulejších sléváren pro přesné lití na světě. Vyrábí vysoce jakostní komponenty, které jsou používány všemi prominentními výrobci originálních zařízení (OEM - Original Equipment Manufacturer) v automobilovém, technologickém a strojírenském průmyslu. V Kopřivnici započala výrobu roku 1993. Od října roku 2003 je využíván nový výrobní objekt v průmyslové zóně, který garantuje dostatečnou kapacitu výroby do budoucnosti. Protože se v obou podnicích vyrábí podobným způsobem, může být výrobní kapacita využívána flexibilně.<sup>80</sup>

Erich Jaeger, s. r. o. zajišťuje po celém světě pro automobilový průmysl, v těsné spolupráci se zákazníky, inovativní řešení od návrhu až k sériové výrobě v oblastech kabeláží, konektorů, elektroniky a tažných zařízení.

---

<sup>77</sup> Informace poskytnuté MÚ Kopřivnice

<sup>78</sup> Odbor správy majetku a investic, místostarosta. 9/2005

<sup>79</sup> Oficiální české stránky firmy Brose: [www.jobpilot.cz/profile/brose/](http://www.jobpilot.cz/profile/brose/)

<sup>80</sup> Oficiální české stránky firmy Cirex: ([www.cirex.nl](http://www.cirex.nl))

### 5.2.3. Plochy pro sport a rekreaci

#### 5.2.3.1. Sportoviště ve městě

Krytý bazén se saunou se nachází v centru sportovního komplexu na okraji města. K regeneraci a rekondici slouží plavecký bazén (25 m), dětský bazén se skluzavkou, finská sauna, řecká lázeň. Je zde možnost využití sportovních i klasických masáží. Dalším rekreačním místem je letní koupaliště. Koupaliště se nachází v prostředí pod masívem Červeného kamene. Ke sportu a vodním radovánkám slouží padesátimetrový plavecký bazén, bazén pro neplavce s vodním tobogánem (délka tobogánu je 70 metrů), dětské kruhové brouzdaliště s atrakcí. V areálu se dále nachází hřiště na beach-volejbal, minigolf, stolní tenis, travnatá plocha na kopanou, pískoviště, půjčovna sportovních potřeb.

Sportovní areál Vlčovice se nachází v příměstské části města Kopřivnice asi 4 km od centra města v prostředí podhůří Moravskoslezských Beskyd. V areálu se nachází travnatá fotbalová plocha a tři tenisové kurty, budova šaten a sociálního zařízení. Celý areál je lemován parkovou zelení a vytváří tak komplex velmi vhodný pro rekreační sport.

Tenisový areál se nachází také v Kopřivnici nedaleko od centra města, v sousedství sídliště Sever a v blízkosti hlavní příjezdové komunikace do města. Přesto se dá říci, že leží v klidné čtvrti mezi zahrádkami, rodinnými domy a potokem Kopřivničkou. V areálu se nachází pět antukových dvorců, odrazová stěna, dva asfaltové minikurty a tenisová hala.<sup>81</sup>

Zimní stadión nacházející se na Masarykově náměstí (pět minut chůze z centra města) je komplexní zařízení nejen pro lední hokej. Nalézá se zde ledová plocha o rozměru 60 x 28 m (mimo hlavní sezónu využitelná pro in-line hokej, florbal, tenis, volejbal, bruslení na kolečkových bruslích), dále tělocvičnu pro sálové sporty (basketbal, volejbal, futsal, badminton, rekreační cvičení), gymnastickou tělocvičnu (kompletně vybavenou pro sportovní gymnastiku žen) a moderní fitcentrum.

Letní stadión (Obr. č. 31) je víceúčelový sportovní areál nacházející se v sousedství dalších rekreačních a sportovních zařízení (krytý bazén, letní koupaliště, lyžařský areál). Nabízí travnaté hřiště na kopanou, tréninkové hřiště s umělým osvětlením, atletickou dráhu, sektory pro hod koulí, hod oštěpem a skok do dálky, 3 volejbalové kurty, antukový tenisový

---

<sup>81</sup> Zdroj: oficiální internetová strana Tenisového klubu Kopřivnice (<http://tenis.koprivnice.org/>)

kurt, regenerační linku (sauna, vířivé vany, masáže) a v neposlední řadě plochou dráhu, na které se často pořádají závody.<sup>82</sup>

Kromě těchto sportovních areálů nabízí Kopřivnice další prostory pro fyzické aktivity a to například areál házené, kde je asfaltové a antukové hřiště. Hala házené poskytuje krytou halu, fitcentrum a saunu. Hala odborného učiliště je určena pro sálové sporty, je zde i herna stolního tenisu. Dalšími sportovními zařízeními jsou hřiště Lubina s travnatou fotbalovou plochou, hřiště Mniší s travnatou fotbalovou plochou a antukovým hřištěm. Lyžařský areál s lehkou a střední přírodní sjezdovkou (celková délka trati 300 m, nadmořská výška 540 – 690 m n. m.) doplňuje běžecká trať (4 km) a lyžařská chata.<sup>83</sup>

### **5.2.3.2. Kulturně-poznávací zařízení ve městě**

Kulturní dům se nachází v centru města Kopřivnice v bezprostřední blízkosti hotelu TATRA a tvoří jej dva propojené objekty. Starší část, která je v provozu od roku 1991 a nová část provozována od října 1997. Ve starší budově je víceúčelový velký sál s kapacitou až 550 míst (podle uspořádání) ve kterém se odehrává většina kulturních akcí - divadlo, koncerty vážné i populární hudby, výstavy, diskotéky, plesy. Mimo jiné je často pronajímán i k příležitostným prodejním akcím, například textilních výrobků, průmyslového zboží atd. V budově je dále druhý sál s kapacitou 170 míst, ve kterém jsou pořádány kulturní akce komornějšího rázu - přednášky, komorní koncerty a výstavy. Dále je zde provozována městská knihovna se samostatným oddělením pro dospělé a děti, s hudebním oddělením, střediskem pro kontakty s družebními městy ve Francii, Německu, Anglii, Itálii a Maďarsku, oddělením kde lze využít možnosti internetových služeb a dále městské informační centrum, které nabízí služby pro turistické návštěvníky, ale i samotné občany města. V novější části je regionální muzeum v Kopřivnici vystavující exponáty automobilky TATRA, jehož architektonické, technické řešení a úroveň vystavovaných exponátů jej řadí mezi špičku v Evropě. Nutné je také zmínit kino PULS s kapacitou 150 míst se špičkovým technickým vybavením, včetně velkoplošného videa Vista.<sup>84</sup>

Nora Café je rockový klub s denním provozem. Slouží jako restaurace s reprodukovanou hudbou této generace. Dům dětí a mládeže organizuje pro zájemce mnoho jazykových,

---

<sup>82</sup> Zdroj: oficiální internetová strana Správa sportovišť Kopřivnice (<http://spsk.koprivnice.org/>)

<sup>83</sup> Zdroj: Ročenka města Kopřivnice 2005. Str. 65.

<sup>84</sup> Zdroj: oficiální internetová stránka Kulturního domu v Kopřivnici (<http://www.lmsro.cz/>)

divadelních, výtvarných, přírodovědných, sportovních a technických kroužků a klubů pro děti i dospělé.

Kopřivnická rozhledna je víceúčelová věž vysoká 43 m s vlastní vyhlídkovou plošinou ve výšce 26 m, postavená na Bílé hoře a uvedená do provozu v dubnu r. 2000, je dominantou okolí města. Rozhledna na Bílé hoře byla již v záměrech dr. Adolfa Hrstky na počátku 20. století jako kamenná mohyla, která měla být památkem obětí první světové války a současně měla návštěvníkům kopce Bílá hora umožnit co nejlepší rozhled do kraje. Současná věž je moderní architektonická konstrukce navržená ing. arch. Milanem Šmídem a využívá symbolu struktury DNA, jež se vine kolem betonového dřívku k vrcholu věže. Tato spirála života je ukončením naučné stezky vedoucí lesoparkem ze strany Štramberka, která se nazývá Sluneční cesta.

#### **5.2.4. . Plochy veřejných služeb, obchodu a administrativy**

Tyto plochy se vyskytují ve smíšené formě společně s obytnou zónou. Jejich součástí jsou obchodní ulice v jádru města v okolí kulturního domu a před správní budovou závodu Terex-Tatra a.s. Mnoho malých obchodníků je ohroženo výstavbou supermarketů na okraji města a to u autobusového (Kaufland, Lidl) a vlakového nádraží (DiskontPlus). Tyto podniky jsou součástí nadnárodních korporací a mohou tudíž nabídnout mnohem nižší ceny a také provádějí masivní reklamní kampaně. Tyto supermarkety prodávají základní potraviny dlouhodobě uchovatelné a dále spotřební průmyslové výrobky. Supermarkety podporují růst automobilismu ve městě, neboť nakoupené zboží odvázejí občané většinou automobilem.

K přeměně funkce kopřivnického jádra z obytné na komerční a administrativní dochází pozvolna, neboť porevoluční vývoj rozvoji města spíše nepřál a v 90. letech minulého století chyběla v Kopřivnici kupní síla, která by toto motivovala.

Nákupní možnosti ve městě doplňuje městské zastřešené tržiště převážně s obchodníky vietnamské národnosti.

Příkladem tzv. revitalizovaného Brownfields v Kopřivnici je vznik obchodního centra „Kasárna“ (Obr. č.32), které vzniklo, jak napovídá jeho název, ze starých ruských kasáren. V současné době je v tomto středisku nabídka obchodů se spotřebním zbožím, službami a sportovní centrum (bowling, squash, fitcentrum).

Areály veřejných služeb zahrnuje školní a zdravotnické zařízení. Základní školy jsou v současnosti 4 hlavní a to ZŠ Alšova, ZŠ Dr. Milady Horákové, jenž má pod sebou ZŠ Náměstí (Obr. č.33), ZŠ Emila Zátopka (Obr. č.34) a ZŠ 17. listopadu (Obr. č.34).

Většina zdravotnických zařízení se od roku 1987 soustřeďuje do budovy polikliniky, která je privátní a má 42 lékařských místností. Mimo polikliniku je v Kopřivnici 6 privátních dětských ordinací. Jsou umístěny v bytech vyňatých z bytového fondu. V naléhavějších případech občané Kopřivnice využívají nemocnice v Novém Jičíně a Frýdku-Místku. Dále město nabízí několik domů s pečovatelskou službou a azylový dům pro bezdomovce.

### **5.3. Nejdůležitější problémy rozvoje města v současnosti**

#### **5.3.1. Dopravní dostupnost**

##### **5.3.1.1. Silniční doprava**

V současnosti vede hlavní tah spojující Prahu (360 km vzdálená od Kopřivnice, cca 4 hod cesty automobilem), respektive zbytek Česka a Ostravsko, po mezinárodní silnici E 462 (I/48), tedy po budoucí rychlostní komunikaci R 48, která vede od Bělotína přes Nový Jičín, Příbor, dále na Frýdek-Místek a hranice s Polskem (hranice cca 45 km). V současnosti je silnice I/48 od Bělotína do Rychaltic vystavěna jako čtyřproudá komunikace bez středního dělicího pásu, z Rychaltic do Frýdku-Místku, jako klasická silnice. Na Ostravu se z ní odbočuje buď v Příboře - silnice I. třídy číslo 58 (kolem letiště Mošnov), nebo ve Frýdku-Místku - silnice pro motorová vozidla (R 56).

Do Kopřivnice se lze z mezinárodní silnice dostat buď z Nového Jičína po silnici II. třídy č. 482 nebo z Příboru po silnici č. 58 do Lubiny, což je místní část Kopřivnice. Tato silnice vedoucí z Ostravy dále pokračuje směrem do Beskyd na Frenštát p. R. (cca 13 km vzdálen od Kopřivnice) a Rožnov p. R. (cca 23 km od Kopřivnice). A je to rovněž spojnice na Slovensko, hranice je od Kopřivnice asi ve vzdálenosti 35 km. V rámci Lašské brány je tedy Kopřivnice spojena s Příborem po silnici č. 58, Hukvaldy jsou dostupné přes Lubinu po silnici III. třídy (č. 480), nebo přes místní části Vlčovice a Mniší po silnici III. třídy (č. 486), ta se v Rychalticích napojuje na zmiňovanou silnici I/48 (E 462).

Jak bylo již zmíněno, Kopřivnice je zástavbou propojena se Štramberkem. Z něho se lze po silnicích III. třídy napojit na již zmiňovanou silnici č. 482 do Nového Jičína. Je tedy patrné, že v rámci Lašské brány se lze pohybovat především po silnicích III. třídy a tedy s horším povrchem. Průjezd některými místy, zvláště Štramberkem je velmi úzký, proto některé úseky zmiňovaných cest nejsou příliš vhodné pro autobusovou dopravu. Co se týče napojení na okolí a zbytek Česka, lze říci, že v kontextu Moravskoslezského kraje je relativně dobré, a

to díky blízkosti mezinárodní silnice. Avšak stav této komunikace je v současnosti nevyhovující. Změnu přinese až přebudování na rychlostní komunikaci. Po dopravní stránce bude rovněž přínosem dobudování dálnice č. 47 (v budoucnu D1), která povede z Lipníku n. Bečvou kolem Hladkých Životic, Studénky, Klimkovic do Ostravy a dále na polskou hranici. Napojení Moravskoslezského kraje na dálniční síť přinese výrazné zlepšení dopravní dostupnosti této oblasti. Možným rizikem pro Kopřivnici ovšem může být fakt, že hlavní dopravní tah se tak od města o něco vzdálí. Nyní je přibližně 5,5 km od města (Příbor), resp. 13 km (Nový Jičín), v budoucnu bude z mimoúrovňové křižovatky Butovice, kde bude nejbližší nájezd na dálnici D47, do Kopřivnice vzdálenost kolem 20 km.<sup>85</sup>

Slabinou dopravní a technické infrastruktury jsou zejména neprůchodnost městských komunikací, špatné dopravní napojení na hlavní silniční tahy (zejména I/48), špatný technický stav silnice I/58 (Příbor - Rožnov) a její propustnost, obtížné parkování a garážování vozidel ve městě i vzhled parkovacích míst a garáží, neexistence silničního obchvatu města, neexistence veřejné dopravy vč. zázemí (stanoviště atd.).

### **5.3.1.2. Autobusová doprava**

Napojení Kopřivnice na větší města v Česku není z Kopřivnice přímé (s výjimkou Ostravy a větších měst v okolí). Je potřeba alespoň jednou přestoupit, a to obvykle v Novém Jičíně, případně v Příboru, neboť těmito městy vedou hlavní dálkové linky. Kopřivnice je relativně dobře propojena s okolními městy pravidelnou autobusovou dopravou, ovšem špatná je přímá doprava mezi vzdálenějšími městy neboť většina dálkových autobusových linek jde přes Příbor a Nový Jičín.. Špatná situace je především v souvislosti s napojením na místa v sousedním okrese Frýdek-Místek. V rámci Lašské brány je problém se spojením s obcí Hukvaldy, která je pro turistu pravidelnou autobusovou dopravou (např. při přesunu z Kopřivnice, či z Frenštátu p. Radhoštěm nebo z Rožnova p. Radhoštěm) nedosažitelná (jen dva spoje z Kopřivnice v pracovním týdnu). Za tímto problémem patrně stojí hranice mezi okresy, ale také členitost terénu.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup> Odbor školství, kultury, sportu a cestovního ruchu.: Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kopřivnici na léta 2006–2010. Kopřivnice 2006. str.16.

<sup>86</sup> Odbor školství, kultury, sportu a cestovního ruchu.: Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kopřivnici na léta 2006–2010. Kopřivnice 2006. str.17.



### 5.3.1.3. Železniční doprava

Hlavní trať (č. 270) spojující Moravskoslezský kraj se zbytkem České republiky vede z Přerova přes Suchdol nad Odrou, Studénku do Ostravy a dále přes Bohumín (s odbočkou do Polska) na Slovensko (směr Žilina). Kopřivnice je na tuto trať napojena pomocí místní tratě (č. 325) Studénka–Veřovice (délka celé tratě 27 km). Ve Veřovicích se napojuje na trať (č. 323) vedoucí z Valašského Meziříčí, přes Frenštát p. Radhoštěm, Frýdlant n. Ostravicí, Frýdek-Místek a další do Ostravy (není elektrifikovaná). Asi osmnáctikilometrový úsek z Kopřivnice do Studénky trvá motorovým vozem přibližně 20 minut. Je to tedy spojení velmi pomalé. Trať prochází rovněž Příborem a Štramberkem, takže vyjma Hukvald jsou obce Lašské brány propojeny železnicí. Vlak v Kopřivnici stojí na dvou místech, zastávka je u autobusového nádraží a hlavní stanice je více v centru města v blízkosti objektu Šustalovy vily. Od roku 2005 jezdí na trase Praha-Ostrava nový druh vlaků, SC Pendolino, což je zcela nový a rychlý způsob cestování s vysokým komfortem.

Vzhledem k existenci letiště v nedalekém Mošnově, existují úvahy, že by vlak Pendolino mohl zastavovat ve Studénce, tedy jako přestupní místo na letiště. V plánu je rovněž přímé napojení letiště železniční cestou do Ostravy. Tyto aktivity by mohly mít pozitivní přínos pro Kopřivnici, a to ve smyslu zlepšení dopravní dostupnosti.<sup>87</sup>

### 5.3.1.4. Letecká doprava

V blízkosti Kopřivnice (ve vzdálenosti 12 km, cca 15 minut automobilem) se nachází mezinárodní letiště Ostrava – Mošnov spravované Moravskoslezským krajem. Ačkoli letiště má výhodné parametry, musíme s lítostí konstatovat, že v současnosti z něj létá jen pravidelná linka do Prahy a jedna mezinárodní linka do Vídně. Nejvhodnější spojení letiště a Kopřivnice je po komunikaci I/58 přes Příbor. Na letišti si lze pronajmout automobil.<sup>88</sup>

## 5.3.2. Lidské zdroje

Z hlediska lidských zdrojů se jeví jako přednost dostupná kvalifikovaná pracovní síla z města i okolí (ochota dojíždět), průmyslová tradice regionu, příznivá demografická struktura (Tabulka č.3 a 4), kapacita a kvalita středních škol a existence Technické univerzity v Ostravě. Nevýhodu je však dominantní zaměstnavatel v regionu - jednostranně zaměřená

---

<sup>87</sup> Odbor školství, kultury, sportu a cestovního ruchu.: Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kopřivnici na léta 2006–2010. Kopřivnice 2006. str.18.

<sup>88</sup> Odbor školství, kultury, sportu a cestovního ruchu.: Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kopřivnici na léta 2006–2010. Kopřivnice 2006. str.18.

pracovní síla, nedostatek pracovních příležitostí u malých a středních podnikatelů, neexistence škol zajišťujících výuku v cizích jazycích a s tím spojená úroveň jazykových znalostí pracovní síly. Přestože je dnes zajišťována výuka cizích jazyků na všech stupních škol, je znalost jazyků mezi obyvateli stále nedostatečná. Zdokonalování jazykových znalostí občanů je nedílnou součástí i zvýšení konkurenceschopnosti místních firem nejen na domácích, ale i zahraničních trzích. Proto je nezbytné připravit jazykové kurzy a nabídnout je široké veřejnosti. Výuka by měla probíhat v kulturním domě v Kopřivnici.

Dále je zřetelný přetrvávající nesoulad mezi aktuální nabídkou profesních znalostí a dovedností absolventů a konkrétní poptávkou místních firem vytvářejících pracovní místa. Pro srovnání dva grafy, jeden popisuje dojížděku do továrna na kočáry za zaměstnáním (znázorňuje socioekonomické vazby s okolními obcemi) a druhý strukturu zaměstnanosti dle pracovního odvětví (Graf č.5 a 6). Pro názornost lze uvést, že v okrese Nový Jičín každoročně opouští střední odborná učiliště cca 2000 absolventů, pouze 160z nich má řemeslné zaměření. Proto je nutné průběžně shromažďovat a aktualizovat přehled potřeb na trhu práce zaměstnavatelů ve městě a dále zpracovat návrhy vzdělávacích programů a rekvalifikací a informovat školská zařízení. Napomoci by měla i popularizace jednotlivých profesí, která by měla sloužit ke zvýšení zájmu mladých občanů města o studium oborů potřebných pro rozvoj výrobních činností a pro pokrytí požadavků podnikatelské sféry. K tomu by mělo rovněž sloužit organizování dnů otevřených dveří ve firmách.

Pozitivním jevem je, že se stále zvyšuje poptávka po kvalitním vzdělání. Bohužel mnoho absolventů středních a vysokých škol odchází ze zdejšího regionu. Pomalu se také projevuje stárnutí obyvatelstva a situaci znesnadňuje v menší míře i imigrace zahraničních pracovníků zejména ze Slovenska a Ukrajiny.

### **5.3.3. Ekonomický rozvoj**

Z ekonomického hlediska je příznivá jednak důsledná a intenzivní příprava navazujících investic a s tímto spojený vznik podnikatelského parku v Kopřivnici. Město má připravenou plochu pro nový průmysl a solidní finanční služby. Bohužel slabin z tohoto hlediska má město mnohem více a to především omezený sortiment služeb ve městě, nízká koupěschopnost obyvatelstva, špatná komunikace mezi podnikateli a městem, malý počet malých a středních podnikatelů a jejich nedostatečná veřejná podpora, nedostatek pozemků a nebytových prostor v majetku města, nedostatek vhodných nebo připravených pozemků pro rozvoj - bytový fond a v neposlední řadě neexistence organizace zabývající se aktivním cestovním ruchem. Přitom předpoklady pro rozvoj turistického ruchu ve městě (muzeum, atraktivita okolního regionu)

jsou východiskem pro aktivity v této oblasti. V nejbližším období jsou stanoveny cíle tak, aby podpořily využití stávající podpůrné infrastruktury a jednotlivých programů k rozvoji turismu, zvýšení počtu návštěvníků ve městě a regionu. Přes pozitivní statistické údaje o růstu počtu návštěvníků v turisticky zajímavých místech ve městě existuje řada dílčích bariér zabraňujících zejména jejich delšímu pobytu ve městě. Stanovené úkoly jsou zaměřeny především na odstranění těchto bariér. Město aktivně vstoupí do této oblasti prostřednictvím přípravy nových produktů, založených na bázi tradic regionu a odkazu rodáků města (muzejnictví, sbírky, expozice rodáků) a využití nemovitostí a přírodních hodnot regionu (koupaliště, lyžařský areál, loutková scéna). Tento projekt zahrnuje rozšíření činnosti Městského informačního centra (propagační materiály, nabídka ubytování) a přípravy nových produktů cestovního ruchu s využitím lokálních tradic (především ve sportu a v kultuře - rekonstrukce a rozšíření městského koupaliště, rekonstrukce loutkového divadla a historického odkazu významných rodáků např. v muzejnictví a výtvarném umění).

K novým příležitostem z tohoto hlediska patří příchod nových investic do průmyslového parku Kopřivnice, státní investiční pobídky pro nové investice do výrobní a terciární sféry, nízké úroky hypotečních úvěrů, členství Česka v EU a z toho vznikající strukturální programy EU a reforma veřejné správy (město Kopřivnice bude pověřený úřad III. stupně). Avšak otevírají se zde i nové otázky o reformě veřejné správy a změna daňového přerozdělení.

Jedním z nástrojů, jak naplnit výše pojmenovanou vizi, je podpora formování efektivního podnikatelského prostředí pro malé a střední podniky podporou diverzifikace výrobních kapacit a vytváření výhodného prostředí pro domácí a zahraniční investory. Příležitosti mohou nabídnout tradiční úspěšná výrobní odvětví, restrukturalizace podniků méně úspěšných výrobních odvětví a budování nové podnikatelské infrastruktury pro přilákání nových investorů.

Město je vystaveno silnému ekonomickému tlaku, pokud je příliš závislé na jednom nebo dvou dominantních zaměstnavatelích, jako tomu je právě zde. Proto je nesmírně důležité, aby velké podniky doplňoval velký počet malých a středních podnikatelů. Čím více úspěšných malých a středních podnikatelů je ve městě, tím lépe lze získat více daňových příjmů a současně obyvatelům zabezpečit pracovní příležitosti.

Lokální podporu na úrovni města lze poskytnout cenově výhodnou nabídkou investičně připravených volných nemovitostí (pozemků a nebytových objektů), podporou rekvalifikace zaměstnanců, nabídkou kvalitních a rychle dostupných informací apod.

Existuje zde významný potenciál pro průmyslové činnosti výrobního charakteru (tradice automobilové značky Tatra). Rozvoj těchto aktivit byl identifikován jako jedna z

hlavních priorit ekonomického rozvoje města. Vychází z tradičních ekonomických činností provozovaných na území města, dovedností a znalostí občanů a možnosti využití stávající průmyslové infrastruktury. Dílčí cíle tohoto záměru jsou identifikovány jako impulsy k nastartování rozvoje malého a středního podnikání v uvedené kategorii. Dle názorů občanů města jsou k dispozici také volné nebytové prostory v existujících objektech, a to jak obecních, tak i privátních. Jejich optimálnímu využití však brání mimo jiné i neexistence přehledné nabídky a dostatečná informovanost o této nabídce.

#### **5.3.4. Cestovní ruch**

Kopřivnice se svými turistickými atrakcemi se stává centrem cestovního ruchu mikroregionu. V současnosti navštíví Kopřivnici ročně asi 100 tisíc turistu, kteří vyhledávají především muzeum automobilů. Atraktivní nabídka nejbližšího okolí (Štramberk, Hukvaldy, Příbor), které nabízí množství historických památek, je vhodně doplněno relativně rozvinutou infrastrukturou Kopřivnice, která vytváří podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Dnešní Kopřivnice nabízí bohatý výběr kulturního a sportovního vyžití v každém ročním období. Jen zopakují již zmiňované turistické lákadla: nově vybudované Technické muzeum s exponáty osobních i nákladních automobilů značky Tatra, muzeum Fojtství se stálou expozicí archeologie a etnografie, kulturní dům, katolický dům, loutkové divadlo, kino, nová moderní knihovna, rockový klub Nora Café a mnoho dalších na straně jedné, koupaliště, krytý bazén, přehradní nádrž Větrkovice, tenisový areál, házenkářský stadión, letní stadión s plochou dráhou, lyžařská sjezdovka, trať pro běžecké lyžování, zimní stadión na straně druhé - to vše dohromady řadí Kopřivnici k nejvýznamnějším městům okresu Nový Jičín a vytváří ideální podmínky pro návštěvníky zdejšího regionu. Dále turisté zhlédnou v Kopřivnici bezpočet zajímavých akcí celostátního i mezinárodního významu. Jmenujme alespoň přehlídku tvorby TV studií a kabelových televizí Kafka, Kopřivu - přehlídku netradičních divadel, Beskyd Model Kit Show - mezinárodní výstavu a soutěž plastikových modelů, Šlahouny - rockový festival, International Tatra Veteran Rally - mezinárodní rallye veteránů, Tatra - pohárovou soutěž ve standardních a latinskoamerických tancích a další.

Kopřivnicí prochází několik značených turistických tras. Nově byla vyznačena tzv. Lašská naučná stezka, která vede na významná místa Kopřivnice a jejího okolí. Délka trasy je 16,1 km.

### 5.3.5. Problémy životního prostředí

K pozitivům životního prostředí v Kopřivnici patří množství veřejné zeleně v obydlených zónách, čistota města a veřejných prostranství, nabídka aktivit pro trávení volného času a kulturní a sportovní zařízení pro volno-časové aktivity obyvatel, dobrá úroveň zdravotnictví, relativně dobrá finanční dosažitelnost bytů, kamerový systém městské policie zvyšující pocit bezpečí ve městě, poměrně pozitivní přístup institucí k veřejnosti, média ve městě - vlastní noviny, kabelová televize, rozhlas, webové stránky, systém nakládání s komunálními odpady. K negativům životního prostředí v Kopřivnici naopak patří např. nekvalitní bydlení - převažující sídlištní zástavba a s tím spojený nedostatek kvalitních bytů a k tomu vznikající ohrožení snížení dotačních programů na podporu výstavby bytů, dále neexistence historického centra města, relativně vysoká kriminalita, nevhodná struktura zeleně ve městě a pak vznikající problémy s cementárnou Štramberk, která trvale znečišťuje okolí.

## 6. Výhled do budoucnosti

Město Kopřivnice směřuje ke spokojenému životu obyvatel města i regionu, se zaměřením na vzdělání, kulturu a zdravý životní styl. Bude nadále podporovat růst zaměstnanosti, zvláště kvalifikované pracovní síly. Přičemž v oblasti stavu nezaměstnanosti bude kladen zřetel na postupné obsazování průmyslové zóny novými investory. Kromě toho však bude podporovat rozvoj malého a středního podnikání. Město se bude nadále ucházet o získávání financí ze strukturálních fondů EU, vzhledem k poměrně vysoké úspěšnosti zažádaných dotací.

Pokračovat bude také v nastartovaném projektu Kopřivnice – „Zdravé město“, který ve spolupráci s občany našeho města již začal přinášet své ovoce. Například komplexní regenerace sídliště Kopřivnice - Sever, kde již proběhla konkrétní investiční akce - vybudování parkoviště u ZŠ 17. listopadu. Bude také podporovat výstavbu nových bytů a bude občanům pomáhat řešit problémy prudce zdražujících nákladů na bydlení.

Prioritně, stejně jako v minulosti, se bude město snažit o získání podpory při financování dostavby domova důchodců, dále se očekává generální oprava ulice Štramberské. Finančně náročným, bude také projekt modernizace tepelných sítí města a pod dokončení strategického, rozvojového a územního plánu (jeho vytvoření plánováno na léto 2007, doteď používán nedostačující územní plán z r.1994) bude snad i více velkých a menších investičních akcí.

## 7. Závěr

Rozvoj a prosperita města v minulosti byla založena především na závodu Tatra - závodu s vysokou tradicí. Závod Tatra byl největším strojírenským podnikem v okrese Nový Jičín. Vzájemná blízkost měst Nový Jičín, Kopřivnice, Příbor v minulých letech znamenala značný zdroj pracovních příležitostí pro obyvatele rozsáhlého regionu. Rovněž státem dotovaná komplexní bytová výstavba byla příčinou prudkého růstu města v 70-tých letech. V současné době se situace změnila. Počet pracovníků závodu Tatra, a.s. se snížil z cca 14 000 v r. 1985 na 9 000 v r. 1993 a na necelých 1500 v r. 2006. Vývoj po roce 1989 byl poznamenán rozpadem dosavadních odbytišť pro výrobky automobilky TATRA, následující stagnací klíčového průmyslového podniku ve městě, nárůstem dosud nepoznané nezaměstnanosti (v r. 1995 to bylo celkem 878 žadatelů o práci) a problémem restrukturalizace a diverzifikace ekonomického charakteru města.

Město Kopřivnice je městem s jednou z největších nezaměstnaností v ČR, v důsledku toho má malou koupěschopnost obyvatel a tudíž i malou prosperitu obchodu a služeb ve městě. Svým hospodářským významem přesahuje ovšem stále hranice okresu a severomoravského regionu, důvodem je kvalita průmyslové produkce a úspěchy výrobku automobilky TATRA, které se výrazně zapsaly do podvědomí provozovatelů automobilů v celém světě. Rozvoj města je třeba spatřovat v úzké spojitosti se vznikem a postupným rozšiřováním stále progresivnější produkce moderních dopravních prostředků, která byla umocněna zvláště bouřlivým rozmachem výroby nákladních automobilů v posledních dvaceti letech. K tomuto rozkvětu město dospělo především zásluhou expanze výroby střednětonážních nákladních automobilů v rámci integračního programu zemí někdejší Rady vzájemné hospodářské pomoci. Prvním a nejdůležitějším předpokladem rozvoje města je jeho prosperita. Pokud bude město prosperovat ekonomicky, budou vznikat pracovní příležitosti a ty budou přitahovat pracovní síly z okolních, případně i vzdálenějších oblastí s horšími podmínkami. Základním předpokladem rozvoje města je tedy možnost rozvoje ekonomického potenciálu. Z hlediska územního plánu jde pak především o to nabídnout dostatečný rozsah ploch pro vznikající nové aktivity a specifikovat možný způsob jeho využití včetně ujasnění nutných podmiňujících investic nebo omezujících opatření. Druhou podmínkou rozvoje města je výstavba nových bytů, ať už jakoukoliv formou. Pokud výstavba nebude umožněna pak počet obyvatel nebude stoupat, zvýší se pouze saldo dojížděky za prací. Třetí podmínkou rozvoje města je kvalita životního prostředí. A i přesto, že znečištění ovzduší ve městě dosahuje

poměrně vysokých hodnot, je město Kopřivnice obecně považováno po této stránce za poměrně kvalitní. Značnou roli zde hraje patrně atraktivní poloha města v podhůří Beskyd a dobré rekreační zázemí.

**Klíčová slova:** historický vývoj Kopřivnice, automobilka Tatra, územní plánování, socialistické město, panelové domy, industriální zóna, dopravní síť

**Key words:** historical development of Kopřivnice, motor car company Tatra, landscape planning, the socialist city, panel building, industrial estate, traffic network

## Summary

Kopřivnice, though not very old, could be regarded as one of the cities, which make an industrial basis of Czech Republic. Its history can be divided into several periods. The longest period, prior to industrialization, lasted until about the half of the 19. century. The industrial mycelium developed by foundation of a factory producing earthenware goods. Industrial period, that is from the second half of 19. century, was significant with foundation of a coach factory. Hand in hand with industrial production grew urbanization and infrastructure. For example a railroad going from Veřovice to Studenka and many kilometers of drive-ways. In 1910, Kopřivnice became a township village in 1910 and then town in 1948. The greatest expansion of the town was at 60's and 70's of the 20. century. At those times it was the center of the region and its population increased by 75%. The main reason was the development of Tatra motor-works and consecutive extensive build-up of block of flats. That instigated an influx of predominantly young people which was the guarantee for the further growth of population and it is also the background of comparatively young structure of the inhabitants nowadays. The number of the population in January 2006 was 23 314 and the unemployment rate in July 2006 was 10,7%.

This period I describe closely in the chapter The Socialist City. The typical feature of this period is the build-up of concrete block of flats settlements which took its time in 50's and 60's and in slightly different way in the half of 80's.

Next chapter would be the issues of the contemporary Kopřivnice. Either the post-revolutionary period when unemployment depression appeared, or the second half of the 90's till now and the suburbanization. Another subject comprises contemporary differentiation of

the city that interrelates with the problem of housing, the division of the city into sectors after its predominating functions, as well as other problems the city deal with.

The last chapter forms the prospect into the future and the strategy of the city referring to its further development. Due to this some subject surveys I would like to construct a compact image of the city now and in the past.



## Seznam použité literatury

### **Literatura**

- Fryč, J.: Stopy a fakta o pravěku Kopřivnice. Kopřivnice 1987
- Dokument Rady Evropy. Usnesení o regionálním plánování a o koncepci evropského územního rozvoje 1998.
- Čapka, F.: Slovní českých a světových dějin. Brno 1998
- Gavendová, M., Koubová, M., Levá, P.: Kulturní památky okresu Nový Jičín. Ostrava 1996
- Hanzelka, E.: Historické kalendárium Kopřivnice.
- Hanzelka, E.: Štramberk – Městská rezervace státní památkové správy. Praha
- Hájek, P. (ed.): Agenda 21 pro udržitelnou výstavbu, CIB Report Publication 237, ČVUT Praha 2001
- Hon, J.: Sonda do veřejného mínění občanů Kopřivnice, Kopřivnice 2001
- Kubeš, J., Perlín, R.: Územní plánování pro geografy. Praha 1998.
- Norský, D.: K dějinám Tatry Kopřivnice (Sborník příspěvků III). Kopřivnice 1975
- Odbor školství, kultury, sportu a cestovního ruchu.: Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kopřivnici na léta 2006–2010
- Ročenka města Kopřivnice 2005
- Městská kronika rok 2000
- Tichánek, J.: Selské povstání na hukvaldském panství roku 1695. Kopřivnice 1995
- Tichánek, J.: Stará Kopřivnice v dokumentech a fotografiích. Kopřivnice 1998
- Trapl, M. a kol.: Okres Nový Jičín – místopis obcí (2. svazek). Nový Jičín 1998
- Urban. Středisko Ostrava s.r.o.: Návrh územního plánu města Kopřivnice. 1994

### **Prameny**

- Kopřivnická farní kronika. (Uložena v muzeu Fojtství v Kopřivnici.)
- Kronika Petra Kuchaře. (Uložena v muzeu Fojtství v Kopřivnici.)
- Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850 -1970. Praha 1978
- Internetové zdroje
- Český statistický úřad. ([www.czso.cz](http://www.czso.cz))
- Oficiální internetové stránky firmy Terex Tatra. (<http://www.tatra.cz/tafonco/cz/profil.html>)
- Oficiální internetové stránky firmy Taforge. (<http://www.taforge.cz/index.htm>)
- Oficiální české stránky firmy Brose. ([www.jobpilot.cz/profile/brose/](http://www.jobpilot.cz/profile/brose/))
- Oficiální české stránky firmy Cirex. ([www.cirex.nl](http://www.cirex.nl))

Oficiální internetová stránka Tenisového klubu Kopřivnice. (<http://tenis.koprivnice.org/>)

Oficiální internetová stránka Správa sportovišť Kopřivnice. (<http://spsk.koprivnice.org/>)

Oficiální internetová stránka Kulturního domu v Kopřivnici. (<http://www.lmsro.cz/>)

Úřad práce v Novém Jičíně. ([http://portal.mpsv.cz/sz/local/nj\\_info](http://portal.mpsv.cz/sz/local/nj_info))