JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Plzeň – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města

Jana Sládková

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

České Budějovice, 2011

Poděkování:

Na tomto místě bych chtěla poděkovat učiteli a vedoucímu mé bakalářské práce panu doc. RNDr. Janu Kubešovi, CSc. za vedení celé práce, za metodické připomínky a rady. Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu a pomoc. Také děkuji svým přátelům a všem, kteří mi pomohli ať už psychicky nebo radou či nápadem a kteří to se mnou vydrželi do zdárného konce.

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě pedagogickou fakultou, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích ……... …….

Podpis

Anotace:

Sládková, J. (2010): Plzeň – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 86 str.

Bakalářská práce shrnuje urbánně geografické poznatky o městě Plzni. Zahrnuje zhodnocení polohy města, jeho historického vývoje, kapitoly o fyzicko-geografických a sociálně-geografických složkách města a především vybrané analýzy prostorové struktury města a infrastruktury města. V rámci sociálně geografické charakteristiky jsou shrnuty informace o územně správním členění, o čtvrtích města, o vývoji počtu obyvatel, jsou zde také kratší popisy výrobních kapacit a ploch, zařízení vybraných druhů služeb, dopravy, rekreace a cestovního ruchu. Hlavní částí práce jsou analýzy geneticko-koncentrické, funkční a urbanisticko-morfologické prostorové struktury města a poznání stavu infrastruktury města.

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

Klíčová slova: urbánní geografie, geografická poloha města, prostorová struktura města, infrastruktura města, Plzeň.

Abstract:

Sládková, J. (2010): Plzeň – location, structure, infrastructure and city image. Bachelor thesis. Univerzity of South Bohemia, Pedagogical faculty, Department of Geography, P. 86

Bachelor thesis summarizes urban geographic information about the city Plzeň. Thesis includes an assessment of the position, its historical development, the chapters on physical-geographical and socio-geographic components of a particular subgroup analysis of the spatial structure of cities and infrastructure. The socio-geographical characteristics are summarizes information on the territorial division, about a quarter of the city, development of population, there are also short descriptions of manufacturing capacity and space, equipment, selected types of services, transport, recreation and tourism. Main part of genetic analysis, concentric, functional and urban spatial and morphological structure of the city and state of knowledge of the city's infrastructure.

Thesis Supervisor: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

Keywords: urban geography, geographic location of Plzeň, the spatial structure of city, infrastructure of the city, Plzeň

Obsah:

1. Úvod **6**

2. Geografická a historická charakteristika města Plzně **7**

2.1. Matematicko-geografická poloha 7

2.2. Historický vývoj města 8

2.3. Fyzicko-geografická charakteristika 12

2.3.1. Geologická a geomorfologická charakteristika 12

2.3.2. Klimatická charakteristika 15

2.3.3. Hydrologická charakteristika 16

2.3.4. Charakteristika bioty a ochrany přírody 18

2.3.5. Charakteristika krajiny a krajinného rázu, využití pozemků 18

2.4. Sociálně geografická charakteristika 19

2.4.1. Územně správní členění 19

2.4.2. Popis čtvrtí města 21

2.4.3. Vývoj počtu obyvatelstva města a jeho současná geodemografická charakteristika 25

2.4.4. Charakteristika výrobních kapacit a ploch 27

2.4.5. Charakteristika zařízení vybraných druhů služeb 29

2.4.6. Celková dopravní charakteristika 32

2.4.7. Charakteristika rekreace a cestovního ruchu 33

3. Rozbor literatury **35**

3.1. Literatura pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území 35

3.2. Literatura zabývající se teorií prostorové struktury města 35

3.3. Literatura o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města 36

4. Analýza dopravně komunikační polohy města Plzně **38**

5. Analýza prostorové struktury města Plzně **40**

5.1. Geneticko-koncentrická prostorová struktura 41

5.2. Funkční prostorová struktura 43

5.3. Urbanisticko-morfologická prostorová struktura 47

5.4. Sociální a demografická prostorová struktura 48

6. Analýza infrastruktury města Plzně **51**

6.1. Infrastruktura silničních, železničních a dalších komunikací 51

6.2. Městská hromadná doprava 54

6.3. Technická infrastruktura 56

6.4. Biotická infrastruktura 60

7. Obraz města Plzně – vybrané charakteristiky **63**

7.1. Siluety a panoramata 63

7.2. Půdorysná struktura města 63

7.3. Urbanistické uzly a osy města 64

7.4. Vybrané mikroprostory města 65

7.5. Vybrané vstupy do města 66

8. Závěr **67**

9. Zdroje **69**

10. Přílohy **73**

1. Úvod

Pro svou bakalářskou práci jsem si vybrala téma Plzeň – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města. Zvolila jsem ho po dlouhém a pečlivém uvážení hlavně proto, že se mi líbilo a bylo mi ze všech nabízených témat bakalářských prací nejbližší. Jednou z motivací je to, že k městu mám osobní vztah a chci ho dobře poznat. Myslím, že díky struktuře práce mám možnost město poznat důkladně i z hlediska, které je výjimečné a jiní na město nepohlížejí.

Hlavním cílem této práce jsou analýzy prostorové struktury města Plzně. Podružným cílem (cíl 1.) bylo zhotovení geografické charakteristiky města. V tomto bodě bych se chtěla zabývat zvlášť fyzicko-geografickou charakteristikou a sociálně-geografickou charakteristikou města. Fyzicko-geografická charakteristika zahrne geologii a geomorfologii zvoleného území, dále klimatickou charakteristiku, hydrologii, charakteristiku bioty, ochrany přírody, krajiny a krajinného rázu. V části sociálně-geografická charakteristika je popis čtvrtí města a s ním souvisejícího územně správního členění, charakteristika obyvatelstva, výrobních kapacit a ploch, zařízení služeb a obsluhy, dopravní situace města, rekreace a cestovního ruchu. Obě charakteristiky budou doplněny tematickými mapami. Dalším úkolem bylo také zpracování historického vývoje města z urbánního hlediska. K těmto i dalším úkolům byl vypracován rozbor literatury. Seznam literatury obsahuje poměrně velké množství adres internetových stránek, které jsem využila pro čerpání informací.

Dalším cílem (cíl 2.) práce je analýza mikro-, mezo- a makropolohy města s důrazem na dopravní polohu, kde bych se chtěla zabývat polohou města v rámci regionu, polohou města v rámci České republiky a vůči hlavnímu městu Praze a také polohou Plzně v evropském měřítku.

Hlavním cílem (cíl 3.), jak již bylo uvedeno, je analyzovat prostorovou strukturu města Plzně s důrazem na analýzu prostorové struktury z hlediska geneticko-koncentrické, funkční, urbanisticko-morfologické, sociální a demografické zonace.

V analýze infrastruktury města (cíl 4.) se budu zabývat infrastrukturou silničních, železničních a dalších komunikací, městskou hromadnou dopravou, technickou i biotickou infrastrukturou.

V poslední kapitole stručně představím obraz města pomocí siluet a panoramat, půdorysné struktury, urbanistických uzlů a os města. Také se budu zabývat vybranými mikroprostory města z hlediska genia loci a vybranými vstupy do sídla (cíl 5.).

2. Geografická a historická charakteristika města Plzně

2.1. Matematicko-geografická poloha

Město Plzeň je metropolí západních Čech. Je čtvrtým největším městem podle počtu obyvatel i podle rozlohy města v České republice, po Praze, Brně a Ostravě. Rozloha města je 125 km^2 a počet obyvatel se pohybuje okolo 167 000.

Zeměpisné souřadnice města jsou 49°44'50" severní zeměpisné šířky a 13°22'39" východní zeměpisné délky. Jsou to souřadnice chrámu sv. Bartoloměje na náměstí Republiky v centru, které jsou uváděny jako oficiální souřadnice města ve všech zdrojích. Nejsevernějším bodem města je 49°48'24" severní šířky a 13°23'26" východní délky. Nejjižnější bod má souřadnice 49°40'42" severní šířky a 13°26'21" východní délky. Souřadnice nejzápadnějšího bodu města jsou 49°46'25" severní šířky a 13°16'05" východní délky. Posledními souřadnicemi jsou 49°46'30" severní šířky a 13°28'19" východní délky nejvýchodnějšího bodu města. Tyto souřadnice jsem získala pomocí Měření GPS na www.mapy.cz.

Stejnou zeměpisnou šířku, jako Plzeň, má Luxembourg, hlavní město Lucemburska, Charkiv, který je druhým největším městem Ukrajiny a Vancouver, který je největším městem na kanadském západním pobřeží. Zeměpisnou délku sdílí například s Berlínem, který je hlavním městem Spolkové republiky Německo, sicilským Palermem nebo s hlavním městem Libye Tripolisem (Matušková, Novotná a kol. 2007).

Nadmořská výška se pohybuje mezi 293 a 452 metry nad mořem. Centrum města je v nadmořské výšce 310 m n. m., která patří k nižším nadmořským výškám. Město je obklopeno vrchy – Chlum (416 m n. m.), Sylvánský vrch (414 m n. m.), Švabiny (409 m n. m.), Hůrka (378 m n. m.), Val (434 m n. m.), Dubová hora (406 m n. m.), Háje (436 m n. m.) a Homolka (373 m n. m.). Nejnižším bodem ve městě je břeh Berounky u Bukovce s nadmořskou výškou 293 m n. m. (Dokoupil, 2007). Nejvyšším bodem v Plzni je Červená skála pod Radyní s výškou 452 m n. m. (Integrovaný plán rozvoje města Plzeň, 2008).

Vzdálenost vzdušnou čárou z Plzně do Prahy je 85 kilometrů, po dálnici je to necelých 90 kilometrů, což je přibližně hodina cesty. Díky tomuto faktu má město výhodnou polohu vůči hlavnímu městu. Dále leží na trase, která spojuje Prahu s Německem a západní Evropou, jak silniční komunikací (dálnice), tak po železnici (železniční koridor). K hranicím země s Německem (na hraniční přechod Rozvadov) je vzdálenost vzdušnou čárou 65 kilometrů.

Město spolu se 14 dalšími obcemi tvoří okres Plzeň-město. Plzeň je správním centrem tohoto okresu. V roce 2009 měl okres o rozloze 261,46 km^2 185 855 obyvatel (hustota zalidnění byla 710,9 ob./km^2 – k 31. 12. 2009). Přes 90 % obyvatel žije v Plzni. Na severu a západě sousedí Plzeň-město s okresem Plzeň-sever. Jižní a jihovýchodní okresní hranici sdílí s okresem Plzeň-jih. Sídlem obou okresů je Plzeň. Východním sousedem je okres Rokycany (http://www.czso.cz/).

Město je zároveň městem krajským, centrum Plzeňského kraje, který se nachází na jihozápadě Čech. Sousedí s kraji Karlovarským, Ústeckým, Středočeským a Jihočeským. Na jihozápadě sousedí s německou spolkovou zemí Bavorsko. Rozloha kraje je 7 561 km^2 a počet obyvatel byl 571 980 (k 30. 9. 2010). Rozlohou je třetím největším a počtem obyvatel devátým krajem v zemi. Součástí kraje je sedm okresů a 15 ORP (Plzeň je jednou z ORP) - http://www.kr-plzensky.cz.

2.2. Historický vývoj města

Následující text vznikl na základě těchto prací – Kuča (2002), Domanický, Jedličková (2005), Kejha, Janouškovec (2010) a Kolektiv autorů (2009). Nebylo možné zjistit prvotní zdroje, protože se v této literatuře většinou neuvádějí a není to v této převážně odborně-populární literatuře zvykem.

Město vzniklo na území, které bylo výhodné klimatickými a pedologickými podmínkami. Je to nejúrodnější a nejteplejší oblast západních Čech. Oblast vděčí svému charakteru za osidlování již od pravěku. Dalším kladem byl soutok řek, jehož předností je ochranná funkce. Nejprve vnikala jednotlivá hradiště na území dnešního města – například Litice, Křivice, Radčice, Hradiště a v neposlední řadě Starý Plzenec. Bylo jich téměř 30 a zhruba jedna třetina zanikla a ostatní se zachovaly dodnes. Slované se na území Plzeňské kotliny zabydleli později kvůli lesnímu pásmu Podbrdska, které pro ně bylo složitou překážkou.

V desátém století nabývá důležitost dnešního Starého Plzence, o kterém jsou zmínky od roku 976. Osada se jmenovala Plzeň a stala se centrem správy jihozápadní části území za Přemyslovců. Hradiště mělo excentrickou polohu v Plzeňské kotlině a vedly zde stezky, které spojovaly Prahu a Řezno. Další sídlo, které bylo v tomto období na území dnešního města, vzniklo nad soutokem Mže a Úslavy nedaleko Doubravky. Dnes tam stojí kostel svatého Jiří ze 14. století, který vznikl z původní kaple. Současně je toto místo nejnižší v Plzeňské kotlině. Před založením současné Plzně vzniklo několik vsí, které jsou dnes součástí města – Litice (1216), Doudlevce (1227), Skvrňany (1239) a Křimice (1251). Dále jsou na území Plzně doloženy dvě již zaniklé vesnice – Malice (1266) a Záhoří. Dnes tyto dvě vesnice připomínají ulice Malická, Pod Záhorskem a Pod Všemi svatými a kostel Všech svatých, který patřil farní vsi Záhoří a měl funkci hřbitovního kostela. Existence obou obcí je doložena archeologickým výzkumem a nálezy. Záhoří zaniklo ještě před vznikem Plzně, ale v 15. století bylo znova osídleno (roku 1418 je doloženo placení úroku z předměstí obcí).

Ve 13. století staré město Plzeň ztrácí význam, protože v polovině tohoto století byla založena další královská města – Stříbro, Domažlice a Klatovy, a přechází na ně část pravomocí a část správy. Význam získávají i města Touškov a Dobřany. Díky těmto městům se stala poloha staré Plzně strategicky nevhodnou a patronátní práva kostelů ve starém městě král Přemysl Otakar II. věnoval v roce 1266 chotěšovskému klášteru, ale dnes je skutek přisuzován až Václavu II.

Samotné město Nová Plzeň bylo založeno v roce 1295 a postupně na něj přešla správní funkce ze Starého Plzence. Zajímavostí z hlediska jazykového je skutečnost, že jméno města bylo až do konce 16. století rodu mužského. Město bylo založeno na soutoku řek Mže a Radbuzy naproti kostelu Všech svatých a bylo křižovatkou dálkových obchodních stezek vedoucích do Řezna, do Norimberku a do Saska. Bylo jedním z nejmladších a zároveň jedním z největších královských měst ve své době. Obyvatelé pocházeli ze Starého Plzence, z okolních měst – Dobřan, Touškova, Klatov, Stříbra, Nepomuka, ale i z Českých Budějovic, Chebu, Prahy nebo Kutné Hory. Jeho rozloha byla asi 25 ha a bylo rozděleno do bloků pravoúhlou sítí 15 ulic. Uprostřed bylo obdélníkové náměstí, které

vzniklo vynecháním dvou bloků a svou plochou 2,73 ha v době vzniku patřilo k největším v Evropě. Půdorys je s menšími změnami dochován do současnosti a je perlou středověkého urbanismu. Šíře domovních parcel se pohybovala mezi 7 a10 metry, ale občas byly i užší nebo širší. Jejich počet uváděný v dokumentech je 290 parcel. Na náměstí stojí na průsečíku diagonál chrám sv. Bartoloměje, který měl farní funkci a nahradil původní kostel zhruba v polovině 14. století. Nedaleko náměstí byly vystavěny dva kláštery – minoritský (později františkánský) s kostelem Nanebevzetí Panny Marie, který najdeme ve městě dodnes, a dominikánský s kostelem sv. Ducha, který zanikl díky přestavbě na měšťanský dům.

Město mělo čtyři brány – na severu Malickou (Saskou), Skvrňanskou na západě, jižní Litickou a severovýchodní Pražskou bránu. Kvůli rozpínání města byly vykupovány pozemky, které patřily již výše zmíněné obci Malice, která se stala nejstarším předměstím Plzně – v dokumentech je zmiňované jako Malické nebo Saské předměstí, dnes je známé jako Severní předměstí. Část Malic zasahovala i na území města, konkrétní nálezy byly nalezeny u morového sloupu na náměstí. Další předměstí – Vídeň, U Špitálu, V Zahradách a Rybáře - se nacházela okolo města a tvořila prstenec. Předměstí U Špitálu leželo podél pražské cesty. Jmenuje se podle špitálu s kaplí sv. Maří Magdalény, který byl založen roku 1320. Předměstí Rybáře zaujímalo území podél městských hradeb a mlýnského náhonu Radbuzy od minoritského kláštera k masným krámům. Předměstí Vídeň leželo na návrší, kde dnes stojí budova, které se říká Nad Hamburkem, na východ od mostu přes Radbuzu, který najdeme na Pražském předměstí. Město mělo po Praze nejrozsáhlejší pozemky. Získalo několik vesnic, některé z nich jsou doloženy později – Skvrňany, Doudlevce, Radobyčice, Útušice, Černice, Božkov, Koterov a část Lobzů.

Plzeň byla nejprve husitským městem, ale roku 1420 se stala městem katolickým. Město uvnitř hradeb nebylo během doby husitství dobyto, ale předměstí byla poničena obléhajícími. Ve městě žilo převážně německy mluvící obyvatelstvo, až v druhé polovině 15. století začalo převažovat české obyvatelstvo. Od roku 1460 byly městské knihy vedeny v českém jazyce a roku 1468 byla v Plzni vytištěna první česká kniha. Severozápadní část městského jádra byla židovskou čtvrtí až do roku 1504, kdy byli Židé z města vyhnáni. Přestavba Plzně v období gotiky po velkém požáru, který zachvátil město v roce 1507, byla dokončena v druhé polovině 15. století. V této době začali obyvatelé města budova složitý sklepní systém, který byl třípatrový. V době husitského obléhání byl pro obyvatelstvo důležitý, z hlediska bezpečnosti i z hlediska zásobování.

V 16. století se ve městě začíná projevovat renesanční myšlení a sloh. Během renesance Plzeň zaznamenala výrazný rozkvět. Dřevěné a hrázděné měšťanské domy jsou nahrazeny renesančními domy, které jsou zvyšovány na dvoupatrové, mění se fasády domů, mění se silueta města, ale půdorys zůstává původní. V tomto období byla postavena i plzeňská radnice (1554-1558), která je považována za jednu z nejcennějších v Evropě za Alpami. Náměstí je považováno za umělecký klenot v Čechách a je srovnatelné s náměstím v Olomouci. Město se stalo i sídlem císaře Rudolfa II, od září 1599 do června 1600, kdy v hlavním městě Praze vypukla morová epidemie. Počet domů ve městě v roce 1568 je 287. Město se rozrůstalo i za hradbami, předměstí se rozpínala díky prosperitě města. Některá předměstí byla opevněna dřevěné opevnění s branami. Nejdříve bylo opevněno Skvrňanské předměstí na západě a později i jižní Litické předměstí, z těchto stran nebylo město chráněno vodními toky. Byl tam vybudován val s vodním příkopem, branami a věžemi.

V 15. století bylo největším Špitálské (Pražské) předměstí s 26 domy a koželužskými dílnami, pak následovaly Rybáře se 13 domy, kde žili hlavně rybáři, jak napovídá název. Na Skvrňanském předměstí byly soukenické rámy a několik pivovarů. Skvrňanské předměstí s Litickým, kde byla cihelna a žily zde cihláři, měly dohromady 10 domů. Na Vídni bylo 5 domů a nejmenší bylo Malické (Saské) předměstí se 4 domy.

O sto let později byla předměstí větší a dělila se na 4 části. Největším bylo Skvrňanské (Litické) předměstí, kde bylo 87 domů, následovalo Malické (Saské) předměstí se 42 domy, 30 domů bylo na Špitálském předměstí, kde se počet domů příliš nezvýšil a nejmenším byla Vídeň, kde bylo 13 domů. Do počátku 17. století se předměstí ještě

rozrostla. Za třicetileté války bylo město v obležení. Předměstí byla zničena a poprvé v historii bylo dobyto město i uvnitř hradeb Mansfeldovým vojskem. V roce 1621 bylo město ovládnuto opět vojskem císaře. Dobytí odstartovalo novou etapu vývoje městského opevnění a obnovení předměstí. V roce 1648 nechali radní města vypálit předměstí ze strachu ze Švédů, ale ti se nakonec k městu nepřiblížili. Stavu, ve kterém byla Plzeň před bitvou na Bílé Hoře, se podařilo dosáhnout opět až na konci 18. století.

Baroko nepřináší žádné zásadní změny urbanistického charakteru. Do konce 17. století probíhaly stavební práce, které pomáhaly k obnově původního stavu města. Mění se architektonický a umělecký styl, fasády měšťanských domů a v barokním slohu byl opraven i františkánský (dříve minoritský) klášter. Novou dominantou města se stala budova arciděkanství z počátku 18. století. V poslední třetině 18. století si měšťanské obyvatelstvo staví letní sídla ve svých zahradách za městem, díky tomu vznikají pozoruhodné stavby. Bohužel v tomto století bylo období vlády Josefa II, kdy byly rušeny některé kláštery. V Plzni mezi ně patří dominikánský klášter ve vnitřním městě a klášter dominikánek, jehož budova byla zachována pro účely školství. Dále byl zrušen hřbitov u chrámu sv. Bartoloměje. Během 18. století byly zrušeny špitální kostely na Pražském předměstí.

Nejrozsáhlejší změny v Plzni přicházejí na přelomu 18. a 19. století. Město se začíná rozpínat, jsou zbořeny městské hradby a brány, v letech 1839 až 1846 na místě příkopů byly vysázeny sady – okruh stromořadí, a založeny parky – Smetanovy a Kopeckého sady, dále sady Křižíkovy, Šafaříkovy a 5. května. Od roku 1833 se v Lochotíně stavěl lázeňský areál. Z přelomu 30. a 40. let 19. století pocházejí dva velké pivovary. Předměstí se stále rozrůstají a od roku 1839 je stav zachycen v katastrální mapě. Zástavba se soustřeďovala více na předměstí než mimo ně. Město získává stavební plochy, rozvíjí se a transformuje se tradiční ekonomická základna, která je tvořena řemesly a obchodem do industriální struktury.

Na počátku 19. století byla budována síť císařských silnic. Nové silnice potvrdily důležitost Plzně jako dopravního uzlu významného v západních Čechách, kterým bylo město od založení a s největší pravděpodobností ještě dříve. Dopravní síť ovlivnila novodobý urbanistický vývoj a zároveň předurčila jeho charakter. Díky rozvoji železniční dopravy a průmyslové výroby ve městě v druhé polovině 19. století vzrostl počet obyvatel. Také dochází k aktivaci stavební činnosti. Vznikají budovy vzdělávacích a správních institucí, nádraží, divadla, muzea, věznice a vojenských kasáren, domy ve vnitřním městě byly zvyšovány ze dvou pater na tři. Změnilo se i správní členění města. Litické předměstí se stalo součástí Říšského předměstí (dnes Jižní).

Od roku 1854 byla výstavba řízena podle prvního regulačního plánu Říšského předměstí, který zpracoval ing. Aixner. Zástavba se rozšiřuje směrem na jih od vnitřního města. Vývoj města byl ovlivněn již zmíněnou železnicí. Nejprve zde fungovala koněspřežná dráha, později i parostrojní železnice. S tím souvisí i rozvoj průmyslu. Dominantním odvětvím jsou pivovary – Měšťanský pivovar (Prazdroj) a První plzeňský akciový pivovar (Gambrinus). Následuje strojírenství, které zastupují Škodovy závody. Tyto tři podniky zaujímají poměrně velkou rozlohu města, zároveň zajišťují mnoho pracovních míst. Nejsou to jediné průmyslové podniky v Plzni. Dále můžeme jmenovat továrnu na stroje a vagony, velký parní mlýn, továrnu na drátěné hřebíky nebo Piettovu papírnu. 1859 vznikl regulační plán celé západní části města. Ve vítězném plánu jeho autor navrhl, že město bude mít šachovnicovou uliční síť na celém území. V tomto období se Americká třída začala měnit na reprezentativní třídu. Jižně od zmíněné třídy se nacházela vilová čtvrť, kde nakonec převládla výstavba činžovních domů.

V 19. století 60. a 70. léta jsou ve znamení výstavby. Z velké části byly zastavěny pozemky mezi Klatovskou třídou a Radbuzou od Americké třídy po železnici. Dále probíhala výstavba na západ od centra k řece Mži, kde byly stavěny nevzhledné přízemní domy. Postupně byly nahrazeny většinou jednopatrovými jednoduchými nájemními domy. Náročnější stavební formy byly stavěny v jižní části čtvrti. Zástavba východního Pražského předměstí nebyla příliš hustá a typické pro ni byly domy s velkými zahradami. Půdorys předměstí byl šachovnicový, převažovala přízemní nebo jednopatrová zástavba s malými byty, která byla ovlivněna regulačním plánem schváleným v roce

1874. Saské předměstí zaostávalo, výstavba se příliš nerozvíjela. Od roku 1843 do roku 1880 se počet domů zvýšil z 582 na 1681 a počet obyvatel z 8 892 na 38 883 - největšímu nárůstu došlo v 70. letech.

Od 80. let bylo nově zastavováno jihozápadní území od vnitřního města okolo dnešního Husova náměstí. Nejnižší životní úroveň mělo Saské předměstí, šlo o zemědělskou a dělnickou čtvrť a výstavby a rozvoj stále nepokračoval. Na Pražském předměstí pokračovala od 80. let výstavba činžovních domů v jižní části východně od Nepomucké třídy. Od roku 1884 byla čtvrť nazývána neoficiálně Petrohrad. Z let 1874-1878 pochází komplex věznice na Borech, který má charakteristický tvar hvězdy. Na konci 19. století a na začátku 20. století narůstá počet obyvatel i počet domů. Plzeň se pomalu stává velkoměstem, svým charakterem i strukturou. V Čechách kromě Prahy je jediným velkoměstem. Za rozmach vděčí hlavně prosperujícím Škodovým závodům. Další změnou přibližující Plzeň k velkoměstu bylo vybudování elektrické tramvajové dráhy v roce 1899 a výstavba veřejných budov. Důležitou roli v urbanistickém vývoji měla nová budova Velkého divadla vystavěná v letech 1899 až 1902. Dalšími významnými budovami jsou Velká synagoga (1888-1892) a německý evangelický kostel. Neméně významnou budovou byla budova muzea z let 1897-1902. V historickém jádru města nedošlo k plošným demolicím bloků díky absenci celkového asanačního plánu, ale nový vývoj nebral ohledy na staré hodnotné stavby. Například z rohů náměstí zmizely všechny 4 kašny, když se dával do provozu nový vodovod v roce 1891. V nových čtvrtích vznikají budovy administrativní, školní i církevní. Dále se formovala náměstí nebo centra jednotlivých čtvrtí. V čtvrťových centrech byly většinou školy, kostely nebo úřady. Pro dnešní Jižní, dříve Říšské, předměstí byl zhotoven regulační plán, který přinesl návrh, že část předměstí bude mít trojúhelníkové a lichoběžníkové bloky, což bylo pro město netradiční. Důvodem bylo využití daného prostoru.

Na Pražském předměstí na počátku 20. století byla vystavěna vilová čtvrť V Podhájí (dnes Slovany). Plán Pražského předměstí byl mnohokrát měněn. Na Říšském předměstí bylo vytvořeno kruhové náměstí Na Hvězdě, které se stalo novým prvkem. Byla zde vilová zástavba s velkými zahradami. Území Pražského předměstí bylo zastavováno prvorepublikovými převážně řadovými rodinnými domy. Saské předměstí se výstavbě dosud vyhnulo, pouze ulice Na Roudné byla lemována bloky činžovních domů. Dále zde před první světovou válkou byla vystavěna nejhonosnější vilová čtvrť Lochotín v Plzni. Zajímavé je, že byla určena minimální rozloha parcel – 1080 m^2. S přeměnou Plzně na velkoměsto byla nutná výstavba technických a komunálních zařízení. Byla vystavěna vodárna, zrušeny všechny plzeňské hřbitovy a nahradil je Ústřední hřbitov, byla založena zoologická zahrada a Borský park. Při okrajích města vznikala zástavba dělnických rodinných domků, které byly skromné. Za součást aglomerace města Plzně lze již před první světovou válkou považovat obce Skvrňany, Doudlevce, Božkov, Lobzy, Doubravka a Bolevec. O připojení těchto obcí k městu se začalo jednat v roce 1919.

Od roku 1924 jsou Doubravka, Doudlevce, Lobzy a Skvrňany součástí města, tzv. Velké Plzně. Uspořádání města se z administrativního hlediska nezměnilo až do roku 1942, přestože během 20. let 20. století proběhla aktualizace generálního upravovacího plánu města. Aglomerace okolo Plzně se rozrůstala ve 20. a 30. letech mimo hranice města. V období první republiky se úroveň bydlení výrazně zvýšila. Byly stavěny hlavně rodinné domy – řadové nebo samostatně stojící, a zaostávala výstavba činžovních domů. V tomto období proběhlo několik změn i centru města. Řeka Radbuza byla v okolí centra regulována na počátku 20. let 20. století a zároveň byla zasypána Mlýnská strouha. To znamenalo odstavení vodní elektrárny, která byla nahrazena novou elektrárnou. Na Americké třídě byl v roce 1924 postaven Mrakodrap a tento dům následovala výstavba nových veřejných budov – budova banky, a nekatolických kostelů – českobratrský kostel Mistra Jana Husa, metodistická Betlémská kaple a Korandův českobratrský sbor. V tomto období byla dokončena výstavba areálu Fakultní nemocnice na Borech. Na konci 30. let byl dokončen areál Jubilejního výstaviště nedaleko městského centra, ale přímo v jádru města se výstavba dále nerozšiřovala a naopak bylo několik domů zbouráno.

Dvacátá a třicátá léta 20. století byla ve znamení rozsáhlé výstavby. Absence okružního propojení zástavby podél výpadových silnic je omlouvána překážkami, například hlubokými údolími řek Radbuzy a Úslavy, železnicí a Škodovými závody. Od německé okupace se z Plzně stalo pohraniční město. Obec Litice byla obsazena Němci. Během druhé světové války výstavba ve městě probíhala v malé míře. Bylo postaveno sídliště provizorních řadových domů osídlenců z Německa, kterému se říkalo Berlín a které na okraji Lochotína stojí dodnes. Význam železničního uzlu ve městě a Škodových závodů, které během války byly zaměřeny na válečnou výrobu, učinily z Plzně cíl spojeneckého bombardování. Státy, které měly zemi osvobodit, ze strachu ze zneužití města zničily 70 % továren, hlavní vlakové nádraží a omylem i čtvrť Doubravku. Po druhé světové válce byly napravovány škody, které ve městě zanechala válka.

Na přelomu 40. a 50. let byl vypracován nový směrný plán statutárního města, který odmítl právě probíhající vývoj města. V tomto plánu byla zachována podoba historického jádra města a některé samostatné budovy. Bloková zástavba na předměstí měla být zbořena, na jejím místě měly město protnout dálnice a mezi nimi byla v plánech výstavba obytných a občanských objektů. Tato centrální část Plzně se měla přeměnit ve velké sídliště. Plán nebyl schválen, ale stopy se objevovaly ve městě do konce 20. století. V období, kdy byl uznáván stalinský kult osobnosti, byl patrný návrat ke komponovaným uličním prostorům. Ve městě najdeme z této etapy sídliště Slovany, které je uceleným obytným celkem. Bylo pokračováním Petrohradu a vilové čtvrti Petřín. Bloky obytných domů byly vystavěny i podél nedaleké Koterovské třídy. Po této éře proběhla další, kdy byly postaveny mladší části sídliště, byla uplatněna výstavba panelových domů a později i věžové panelové domy s plochou střechou.

Nový směrný územní plán Plzně byl schválen v roce 1966, o pět let později proběhla revize, kde byla původně navrhovaná dálnice přeložena mimo centrum města. V další aktualizaci plánu z roku 1980 byla dálnice umístěna k severnímu okraji aglomerace. O pět let později byl zpracován nový územní plán, jehož tvorba trvala tři roky, a v roce 1988 byl schválen. Od 60. do 80 let bylo zbořeno několik obytných bloků okolo historického jádra, zahrnuty byly i kasárna 35. pluku. Sady Pětatřicátníků zaznamenaly rozšíření své plochy a severně od centra byla postavena mimoúrovňová kruhová křižovatka. Proběhla výstavba a rozšíření komunikací ve městě – například Karlovarská ulice nebo tranzitní komunikace sady 5. května. Tyto komunikace byly pro město důležité díky tomu, že odváděly tranzitní dopravu z centra města. Nedaleko soutoku Mže a Radbuzy vyrostl sportovní areál a stadion TJ SK Škoda Plzeň.

Ve druhé polovině 60. let byl postaven obchodní dům Prior, na začátku 70. let bylo vybudováno Centrální autobusové nádraží a v polovině 80. let byla dokončena stavba domu kultury. Za socialismu v Plzni bylo zbořeno 300 domů v centrální části, zmizela zástavba několika ulic. Historické jádro bylo narušeno minimálně, přestože škody nejsou malé – zanikla solnice z období baroka, hostinec U Knoblochů a další. Demolice domů se nevyhnula ani náměstí, roku 1967 byl zničen cenný nárožní dům z doby renesanční. Místo něj tam byla postavena budova, která výrazně narušila ráz náměstí, dnes je to hotel. Až v roce 1989 bylo plzeňské historické centrum prohlášeno za městskou památkovou rezervací. Bohužel ani tato skutečnost nezabránila zboření nemocnice na sadech 5. května v roce 1992. Okrajové části města se také proměně nevyhnuly. I v druhé polovině 20. století probíhal rozvoj průmyslu a koncentrace obyvatel za pracovními příležitostmi. Situace byla řešena výstavbou panelových sídlišť – od roku 1962 Doubravka, od roku 1968 Skvrňany, poté i Slovany a Bory, roku 1974 byla přenesena výstavba sídlišť i do Bolevce, na Lochotín, Zavadilku a Košutku, nejnovějším je sídliště Vinice.

Po roce 1989 nebyla změněna pouze politická situace, ale změny nastaly i ve vývoji města. Především byly pozastaveny změny v urbanistickém vývoji města – například zásahy do struktury města. Byl vypracován nový územní plán v první polovině 90. let. Cílem bylo odvést dopravu z města, zachovat zástavbu historického jádra města a zastavět volné plochy vhodnými stavbami, vzniklé po zbourání některých domů. V některých částech byla zástavba navržena nevhodně. V polovině 90. let byla dokončena dálnice D5 vedoucí z Prahy do Rozvadova mimo

obchvat Plzně. Z realizace obchvatu v severní části aglomerace z předchozích plánů sešlo a v roce 1991 byl schválen návrh, aby trasa obchvatu byla jižně od města a vedla mezi Bručnou a Černicemi. Okolo těchto plánů vzniklo mnoho sporů a některé byly řešeny soudní cestou. Ještě v roce 2002 obchvat nebyl postaven a tranzitní doprava byla velkou zátěží pro město. Poslední úsek dálnice D5 byl zprovozněn na začátku října 2006. Během 90. let bylo v Plzni postaveno mnoho nových objektů. Byly to komerční stavby – bankovní budovy, hypermarkety (Borská pole, okraj Severního předměstí) nebo průmyslová zóna Borská pole. Výstavba rodinných domů probíhala v okrajových částech města. Na území města vznikly památkové rezervace a zóny lidové architektury, které chrání dochovaná jádra „plzeňských vesnic" – rezervace Koterov, Černice a Božkov a zóna Lobzy. Další zóny jsou v Bolevci, Bukovci, Křimicích, Radčicích a Újezdě, kde jsou většinou méně významné nebo narušené.

2.3. Fyzicko-geografická charakteristika

2.3.1. Geologická a geomorfologická charakteristika

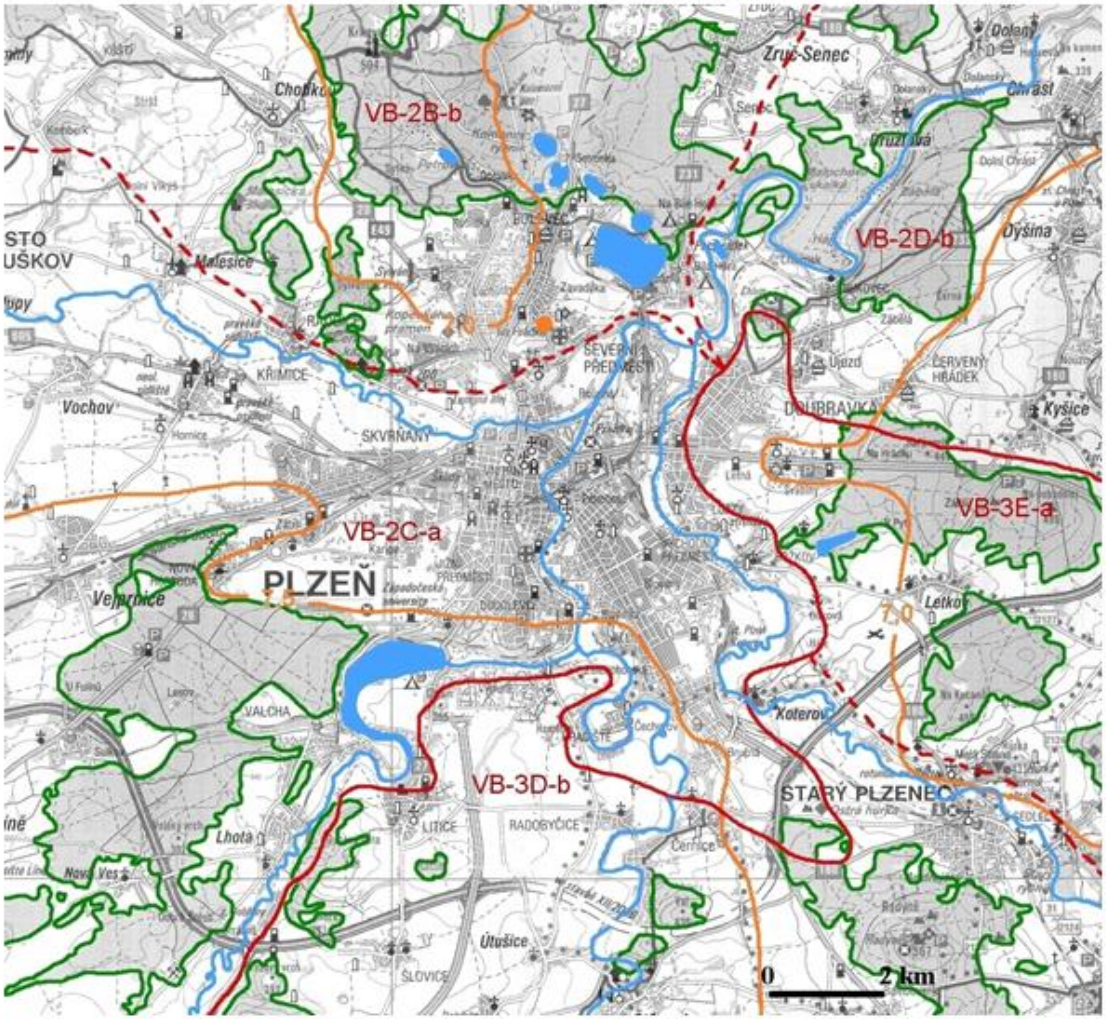
Text této kapitoly vznikl na základě práce Demek, Balatka a kol. (1987) – geomorfologické členění a geologická struktura v geomorfologických jednotkách, v menší míře na základě práce Kraft, Winter (2007) a Pech, Suda (2007), využívala jsem také základní mapy 1: 100 000 a geologickou mapu (http://www.geology.cz).

Město Plzeň se rozkládá v *Poberounské subprovincii (V),* dalo název oblasti Plzeňská pahorkatina (VB), která blíže určuje polohu města. Plzeň leží na hranici dvou celků – Plaská pahorkatina (VB-2) a Švihovská vrchovina (VB-3) – Mapa 1. Celky se dělí na podcelky – v Plaské pahorkatině jsou to Kaznějovská pahorkatina (VB-2B), Kralovická pahorkatina (VB-2D) a Plzeňská kotlina (VB-2C), ve Švihovské vrchovině jsou to Radyňská vrchovina (VB-3D) a Rokycanská pahorkatina (VB-3E). Podcelky se dělí na okrsky, což jsou nejnižší geomorfologické jednotky. Největší část města zasahuje Touškovskou kotlinu (VB-2C-a), dále město okrajově sahá do Štěnovické vrchoviny (VB-3D-b), Klabavské pahorkatiny (VB-3E-a), Kožlanské plošiny (VB-2D-b) a Hornobřízské pahorkatiny (VB-2B-b). Celé území patří do provincie Česká vysočina.

Plzeňská pahorkatina (VB) se nachází v západních Čechách, její rozloha je 4607 km^2 a střední výška je 438,3 m. Je tvořena starohorními horninami s ostrůvky hlubinných vyvřelin, které jsou zvrásněné a slabě přeměněné. Na nich jsou permokarbonské a neogenní horniny. Charakteristické je zvlnění, kde se střídají vyvýšené části s plochými sníženinami, místy vystupují odolné horniny, mezi které patří buližníky. Berounka se svými přítoky vytvořila hluboká údolí. V oblasti se těží kaolín, který vzniká dlouhodobým zvětráváním. Nejvyšším bodem pahorkatiny je Koráb (773 m).

Plaská pahorkatina (VB-2) zaujímá střední část Plzeňské pahorkatiny. Zaujímá 2180 km^2 a střední výška je 423,3 m, tvoří ji nepřeměněné a slabě metamorfované starohorní horniny tepelsko-barrandienské oblasti. Nejvyšším bodem pahorkatiny je Vlčí hora (704 m). V Plaské pahorkatině jsou dvě pahorkatiny a jedna kotlina zasahující do Plzně. Jednou z nich je *Kaznějovská pahorkatina (VB-2B)*, která leží na severu střední části Plaské pahorkatiny, její rozloha je 340 km^2 a střední výška je 430,6 m. Na starohorních horninách vznikl ploše zvlněný erozně denudační reliéf, který se sklání od severu k jihu a je charakterizovaný širokými rozvodními hřbety. Nejvyšším bodem pahorkatiny je vrch Krmníky (598 m). Její součástí je okrsek *Hornobřízská pahorkatina (VB-2B-b)*, která zaujímá

Mapa 1. Přehledná mapa fyzicko-geografických podmínek Plzně a okolí



Geomorfologické členění

hranice celku

hranice podcelku (okrsku)

VB-2B-b Hornobřízská pahorkatina
VB-2C-a Touškovská kotlina
VB-2D-b Kožlanská plošina
VB-3D-b Štěnovická vrchovina
VB-3E-a Klabavská pahorkatina

Klima

7,0 izoterma průměrné roční teploty

stanice ČHMÚ

Vodstvo

přítoky Berounky

rybníky a přehradní nádrže

Vybraná zeleň

velké lesní celky

Zdroj:
Kartografie Praha, 2004 (turistická mapa 1:100 000),
Demek, Blatka a kol (1987),
Dudák a kol (2008),
vlastní šetření

střední a jižní část Kaznějovské pahorkatiny. Nejvyšším bodem pahorkatiny je Červený vrch (514 m) a významnými bod jsou Krkavec (504 m) a Příšovská homolka (404 m).

Druhou pahorkatinou je *Kralovická pahorkatina (VB-2D)*, která leží na severovýchodě Plaské pahorkatiny, zaujímá 574 km^2 a střední výška je 392 m. Je tvořena nepřeměněnými až slabě přeměněnými starohorními břidlicemi s vložkami buližníků a spilitů a s denudačními zbytky karbonských hornin a miocenních sedimentů. Nejvyšším bodem je vrch Nad kostelem (537 m). Její součástí je *Kožlanská plošina (VB-2D-b)*, která se nachází v západní a jihozápadní části Kralovické pahorkatiny. Jejím nejvyšším bodem je vrch Za rájem (514 m) a významným bodem je vrch Homole (453 m). Na jihu střední část Plaské pahorkatiny se nachází *Plzeňská kotlina (VB-2C)* s rozlohou 284 km^2 a se střední výškou 352,1 m. Je tvořena sedimentárními horninami jižní části plzeňské starohorní pánve a miocenními říčně jezerními uloženinami. Nejvyšším bodem je Hůrka s nadmořskou výškou 426 m. V severní části Plzeňské kotliny se nachází *Touškovská kotlina (VB-2C-a)*, na jejímž území leží velká část města Plzně. Je tvořena převážně karbonskými prachovci, jílovci, pískovci, arkózami a slepenci, méně starohorními břidlicemi, drobami a spility a miocenními říčně jezerními písky a jíly. Je nejníže položenou částí Plzeňské kotliny. Na jejím území se stékají zdrojnice Berounky.

Švihovská vrchovina (VB-3) leží v jižní a jihovýchodní části Plzeňské pahorkatiny, její rozloha je 1424 km^2 a střední výška je 460,3 m. Podmíněná převážně odolnými horninami spilitového stupně barrandienských starohor s pozdně variskými magmatity, méně horninami staršího paleozoika a ojediněle karbonskými sedimenty. Vytváří strukturně denudační reliéf. Součástí Švihovské vrchoviny kde leží město Plzeň, jsou Radyňská vrchovina a Rokycanská pahorkatina. Severní a střední část Švihovská vrchoviny zaujímá *Radyňská vrchovina (VB-3D)*. Je to plochá vrchovina o rozloze 720 km^2 a se střední výškou 464,6 m. Je tvořena starohorními břidlicemi a drobami se spility a četnými buližníkovými vložkami. Zaujímá strukturně denudační reliéf v povodí Úhlavy a Úslavy. Nejvyšší bod vrchoviny je Na skále (673 m). Západní část Radyňské vrchoviny zaujímá *Štěnovická vrchovina (VB-3D-b)*. Je to plochá vrchovina v úhlu mezi Úslavou, Radbuzou a Úhlavou. Tvoří ji starohorní břidlice a droby se spility a vložkami buližníků. Nejvyšším bodem je Radaně (567 m) a významnými body jsou Farská skála (537 m), Ostrá hůrka (411 m), Štěnovický vrch (460 m), Tlustá hora (476 m) a Vysoká (522 m). *Rokycanská pahorkatina (VB-3E)* je v severovýchodní části Švihovská vrchoviny. Je to členitá pahorkatina kerné stavby o rozloze 147 m^2 a se střední výškou 410 m tvořená ordovickými horninami barrandienské intrageosynklinály, proterozoickými, méně kambrickými horninami a vzácně karbonskými sedimenty letkovské pánve. Nejvyšším bodem je Kotel (575 m). Na západě a na jihu Rokycanské pahorkatiny se nachází *Klabavská pahorkatina (VB-3E-a),* na jejímž území se nachází Plzeň. Je to členitá pahorkatina kerného typu složená z ordovických zvrásněných břidlic s křemenci. Nejvyšším bodem je již zmíněný Kotel.

2.3.2. Klimatická charakteristika

Informace, které jsou použity v této podkapitole o charakteru klimatu Plzně, jsem čerpala z několika zdrojů – Hostýnek (2007), Tolasz (2007) a www.chmi.cz.

Klima města Plzně lze klasifikovat jako mírně teplé na základě členění klimatu České republiky. Město je z větší části v kotlině obklopené vrchovinami a pahorkatinami. Díky tomuto faktu má město specifické klima. Na podzim a v zimě se nad město často snáší mlhy a nízká oblačnost. Také nastává inverzní situace, která se projevuje tím, že v centru města je chladné a mlhavé počasí a nad hranicí inverze, to znamená v okrajových částech města (Lochotín, Bory),

již špatné počasí být nemusí. Město a celá kotlina leží v závětří šumavských hřebenů a Českého lesa. Od klimatu města se odlišuje oblast Boleveckých rybníků, kde poměrně silně kolísá teplota i vlhkost vzduchu. Příčinou je kombinace písčitých půd a vodních ploch. Další specifikum mají nivy zdrojnic Berounky. Jsou to nejteplejší oblasti v celém regionu.

Teplota vzduchu (Mapa 1.) se měří elektronickými čidly na stanicích Plzeň-Bolevec a Plzeň-Mikulka. Dlouhodobé průměrné teploty jsou zpracované ze stanic Plzeň-Bolevec a Plzeň-Líně. Nejvyšší dlouhodobé průměrné teploty se pohybují okolo 8 °C a jsou naměřené v nejbližším okolí Plzně a hlavně okolo čtyř hlavních plzeňských řek. Nejteplejším měsícem je červenec a nejchladněji je v lednu. Na stanici v Plzni-Líně byly naměřeny během celého roku vyšší teploty než v Plzni-Bolevci. Je to dáno polohou stanice, stanice v Bolevci leží na dně údolí a klima je tam výrazně ovlivněno rybniční soustavou. Dále měříme relativní vlhkost vzduchu. Nejvyšší relativní vlhkost vzduchu je v listopadu, prosinci a lednu (80-90 %), nejnižší relativní vlhkost vzduchu je v měsících květen, červen, červenec a srpen (70 %).

Zmínila bych i srážky. Srážky se měří v kapalném stavu i v pevném stavu. Roční úhrny srážek se pohybují okolo 450 až 750 mm. Dlouhodobý průměr srážek je 527 mm (Bolevec) a 500 mm (Radčice). Nejvyšší roční maximum srážek bylo naměřeno v roce 2002, jeho hodnota byla 800 mm srážek. V tomto roce byly velmi vysoké srážky v srpnu a následovaly povodně. Naopak nejnižší roční srážky byly naměřeny v letech 1991 a 2003. Nejdeštivější měsíce bývají červen a červenec (60-80 mm), nejméně srážek spadne v lednu a únoru (pod 30 mm). V srpnu 2002 v Plzni spadlo 240 mm srážek, což způsobilo již zmíněné povodně.

Bouřkové období v Plzni je hlavně v období léta. Bouřky rozlišujeme na blízké, vzdálené a velmi vzdálené. Počítá se počet dnů s bouřkou do klimatické charakteristiky. V Plzni počet dnů v roce s bouřkou je mezi 6 a 11 dny. Nejvíce bouřek bývá v období od května do srpna. V lednu a únoru bývají bouřky vzácně. Průměrná roční rychlost větru se v Plzni pohybuje okolo 2-3 m/s.

2.3.3. Hydrologická charakteristika

Text následující podkapitoly vznikl na základě prací Švorc, Švorcová (2006), Vlček a kol. (1984) a Kopp (2008).

Město Plzeň leží na soutoku čtyř řek (Mapa 1.), které jsou zdrojnicemi Berounky, a tím je jeho poloha unikátní. Řeky se nestékají v jednom místě, jak si mnozí představí, ale stékají se postupně. Na jižním okraji Plzně v části Doudlevce se stékají Úhlava s Radbuzou a pokračují jako Radbuza. Nedaleko centra se vlévá Radbuza do Mže a vzniká Berounka. Vzniklo strategicky vhodné místo pro osídlení a tento soutok plnil obranou funkci města, a proto zde bylo nejpravděpodobněji založeno město, které bylo chráněno vodními toky před nepřáteli. Poslední z hlavních říčních toků města je Úslava, která vtéká do Berounky severovýchodně od historického jádra v městské části Plzně Doubravka. Kromě obranné funkce z polohy města

vyplývají výhody v hospodářství a je zajištěn zdroj vody pro průmysl a obyvatelstvo nejen Plzně, ale i celé aglomerace. V minulosti se uvažovalo o využití vodních toků k dopravě, ale nikdy se plány splavňování neuskutečnily a zachoval se přirozený ráz řek a jejich břehů.

Počátek *Berounky* bylo velmi těžké určit. Ve dvacátém století byl začátkem stanoven soutok Mže a Radbuzy. Za hlavní zdrojnici Berounky z hydrografického hlediska je považována Mže, která má největší rozlohu povodí (1609,38 km^2) a nejvyšší dlouhodobý průměrný průtok (8,28 m^3/s), ale není nejdelší. Z hlediska geomorfologie je významnější Radbuza. Plzeňské řeky jsou středoevropský pluvio-nivální typ, který má maximální průtoky na jaře v době tání sněhu.

Všechny čtyři hlavní řeky – zdrojnice Berounky - pramení mimo Plzeň a její nejbližší okolí. Jednou ze zmíněných hlavních řek je *Mže*. Jako jediná pramení za hranicemi naší země, v Českém lese v Bavorsku pod jménem Blätterbach ve výšce 700 m n. m. Je o ní psáno již v Kosmově kronice a byla zmapována od hranic až k ústí do Vltavy (část dnes známa jako Berounka). Délka toku Mže je 106,5 km a plocha povodí je 1828,6 km^2 - v tomto údaji se zdroje informací liší. Na řece se nachází dvě přehradní nádrže – Lučina, která zásobuje pitnou vodou Tachovsko, a Hracholusky, která slouží k rekreačním a hydroenergetickým účelům. Do Mže vtékají čtyři důležité levé přítoky a dva pravé.

Další hlavní řekou je *Radbuza*. Je zdrojnicí Berounky. Délka toku Radbuzy je 111,5 km a plocha povodí je 2179,4 km^2. Pramení v Českém lese na území naší země, 1,5 km severovýchodně od osady Závist ve výšce 720 m n. m. Je nejdelší ze zdrojnic Berounky. Na Radbuze leží nádrž České údolí, která slouží jako rekreační nádrž. Nejvýznamnějším pravým přítokem je *Úhlava*. Její délka toku je 108,5 km a plocha povodí je 919,4 km^2. Pramení na Šumavě na západním svahu Pancíře ve výšce 1110 m n. m. Horní tok má charakter bystřiny. A této řece leží přehrada Nýrsko, která je hlavním zdrojem pitné vody pro Plzeň a Domažlicko. Poslední zdrojnicí Berounky je *Úslava*, jejíž délka toku je 94 km a plocha povodí zaujímá rozlohu 796,5 km^2. Pramení pod kopcem Drkolná ve výšce 695 m n. m. v Pláničkově vrchovině. Do Berounky vtéká jako poslední ze zdrojnic na severovýchodním okraji Plzně v části Plzeň-Doubravka. Původně byla nazývána Bradava nebo Bradlava a její horní tok je tak pojmenováván i dnes.

Berounka je řekou, která vznikla soutokem Mže a Radbuzy a je levým přítokem Vltavy. Délka jejího toku 139,1 km a plocha povodí je 8861,4 km^2. Odvodňuje velkou část území Českého lesa a západní část Šumavy, v Brdech severní svahy a menší pahorkatiny. Všechny její zdrojnice stékají do Plzeňské kotliny z pahorkatin a hor. Jejími významnými přítoky jsou Střela, Třemošná, Klabava a Litava. Třemošná je levým přítokem Berounka, délka toku 41,2 km a plocha povodí je 249,3 km^2. Pramení nedaleko obce Čbán v nadmořské výšce 566 m. I Střela je levý přítok Berounky. Je delší než Třemošná, její tok má 97,4 km a plocha povodí je 922,6 km^2. Pramen najdeme v Tepelské vrchovině, na jižním úbočí Prachometského kopce (678m n. m.), který najdeme v severní části vrchoviny. Pravým přítokem je říčka Klabava. Délka toku je 49 km a plocha povodí je 372,3 km^2. Pramení jihovýchodně od obce Teslín (678 m n. m.). Litava je posledním zmíněným přítokem Berounky, vtéká do ní zprava. Pramení v Brdech severně od Rožmitálu pod Třemšínem ve výšce 765 m n. m. Délka toku je 54,6 km a plocha povodí je 629,4 km^2.

Na území města Plzně je *vodní nádrž České údolí*, která byla vybudována v roce 1973 pro rekreační účely. Bohužel díky přítoku živinových látek a nevhodných technických parametrů nádrže je každý rok voda v nádrži nevhodná na koupání.

Významnou součástí vodstva v Plzni je *soustava Boleveckých rybníků* v povodí Boleveckého potoka, kterých je 11. Rozloha vodních ploch rybniční soustavy je 80 ha, z toho 53 ha zaujímá největší z rybníků Velký Bolevecký rybník. Tato rybniční soustava je starší než

rybniční soustava v jižních Čechách a je považována za základ rybničního hospodářství města. Jihočeské rybníky byly zakládány od 16. století a Bolevec rybníky byly založeny v roce 1460. Oblast Plzeňska je považována za kolébku českého rybníkářství.

Ve městě jsou i podzemní prameny, které jsou doplňkovým zdrojem vod. Významnými jsou zásoby podzemní vody v kvartérních uloženinách nivy Mže a Berounky, jsou výjimkou. Podzemní vody jsou využívány pivovarem Plzeňský Prazdroj, který ji má jako základní zdroj vody pro výrobu značkového piva. Na Roudné, kde se nedaleko nalézá pivovar, je pět artézských studní, které jsou hluboké 80-100 m a nejstarší pochází z roku 1900, nejnovější je z roku 2001. Voda v nich je kvalitní. Její vlastnosti jsou dobré, má stálé složení a stabilní teplotu 10,5 °C. Odběr vody za rok je zhruba 350 000 m^3 vody. Na území města se nenachází minerální prameny, kromě Kopeckého pramene v blízkosti Lochotínského parku, který je dnes nevyužívaný a výjimkou.

2.3.4. Charakteristika bioty a ochrany přírody

Text o květeně na území města Plzně vznikl na základě práce Chocholoušková, Pyšek (2007). Následuje text o fauně, jehož základem je práce Němec, Vacík (2007).

Plzeň a její okolí patří do oblasti lesní středoevropské *květeny*, podoblasti přechodné hercynské květeny a obvodu teplejší hercynské květeny. Původní vegetaci zde nenajdeme, protože je hodně pozměněna činností člověka, hlavně zemědělskou činností a osídlením – zástavbou. Lidé také budují umělé parky, kterými se snaží nahradit zničenou původní vegetaci. Zajímavostí je rybniční soustava, která je nejstarší v České republice. Její okolí slouží především k rekreaci obyvatel města.

Je zde přírodní rezervace Kamenný rybník, kde můžeme najít zajímavé druhy rostlin. Například klikvu bahenní v rašelinném společenstvu nebo ostřici plstnatoplodou mezi pobřežními rákosinami. Na dně rybníků se vyskytují řasy parožnatky.

Podle geobotanické mapy je území města označeno jak acidofilní doubravy. Podél toků se nachází luhy a olšiny, mírné svahy údolí řek, kde jsou humózní půdy, jsou označeny jako dubohabřiny a na extrémních stanovištích najdeme reliktní bory. Vegetace na území města je ovlivněna činností člověka. Bohužel Plzeň patří k městům, která jsou ovlivněna průmyslem a těžbou nerostných surovin. Tento fakt má vliv na vegetaci města.

Fauna je charakterově řazena mezi zvířenu střední Evropy. Oblast je významná paleontologickými nálezy z období kambria a ordoviku. V minulosti byl běžně nalézán tesařík zavalitý na teplých stanovištích města, ale dnes je potvrzen velice vzácně v oblasti Severního předměstí. Bohužel člověk svou činností zapříčinil redukci druhové skladby živočichů ve městě, ale tím se nevyznačuje pouze Plzeň, ale i jiná města. Na území města se vyskytuje mnoho synantropních druhů, například rorýs obecný, vlaštovka obecná, jiřička obecná nebo holub hřivnáč. Mnohdy si neuvědomujeme, že tito živočichové žili původně v jiném prostředí než dnes. Od roku 1998 v centru města sídlil jeden pár sokola stěhovavého, ale bohužel v roce 2003 se pár rozpadl a sokol ve městě již nesídlí. Avifauna je ve města nečekaně pestrá – bylo zaznamenáno 143 druhů. Zdomácnělo i několik druhů savců – hlodavci (myš domácí, potkan), šelmy (liška obecná, kuna lesní, hranostaj a tchoř tmavý), kopytníci (prase divoké, srnec domácí) a letouni – několik druhů netopýra. V neposlední řadě zde najdeme mandelinky, střevlíci nebo tesaříky.

2.3.5. Charakteristika krajiny a krajinného rázu, využití pozemků

Text této podkapitoly vznikl na základě práce Kopp, Roubal (2007), předchozích podkapitol a textů týkajících se fyzicko-geografických podmínek města.

Krajinný ráz je určován fyzicko-geografickými podmínkami. Mezi přírodními podmínkami města dominuje soutok „plzeňských" řek. Okolí setkání řek je strategicky výhodný pro založení obytného sídla, tento fakt byl znám již před založením města, před rokem 1295. Významným znakem krajinné struktury jsou příměstské lesy, které obklopují město kolem dokola. Niva řeky Mže, která je nejširší, je využívána k zemědělství díky velkému podílu orné půdy. V nivách zbývajících tří řek je výraznější podíl travních porostů. Biokoridor v údolí řeky Radbuzy je přerušen přehradní nádrží České údolí a rekreační oblastí, která se rozprostírá v nejbližším okolí přehrady. Svůj stav nejvíce přibližující se původnímu stavu si zachoval biokoridor v údolí Berounky. Břehy řeky, která odvádí vodu z Plzeňské kotliny, jsou porostlé přirozenými lesními porosty. Ale i ty jsou přerušeny například v místě bývalé papírny Bukovec. Při plánování dopravní sítě byla snaha narušit nivní pásy a říční toky co nejméně. Počet křížení dopravních komunikací s řekami je co nejméně, ekohydrologická kvalita je ovlivněna minimálně. Řeka Radbuza teče městskou zástavbou, proto je regulována. Biokoridor je výrazně omezen jezy. Na Mži je vliv člověka patrný ve čtvrti Roudná.

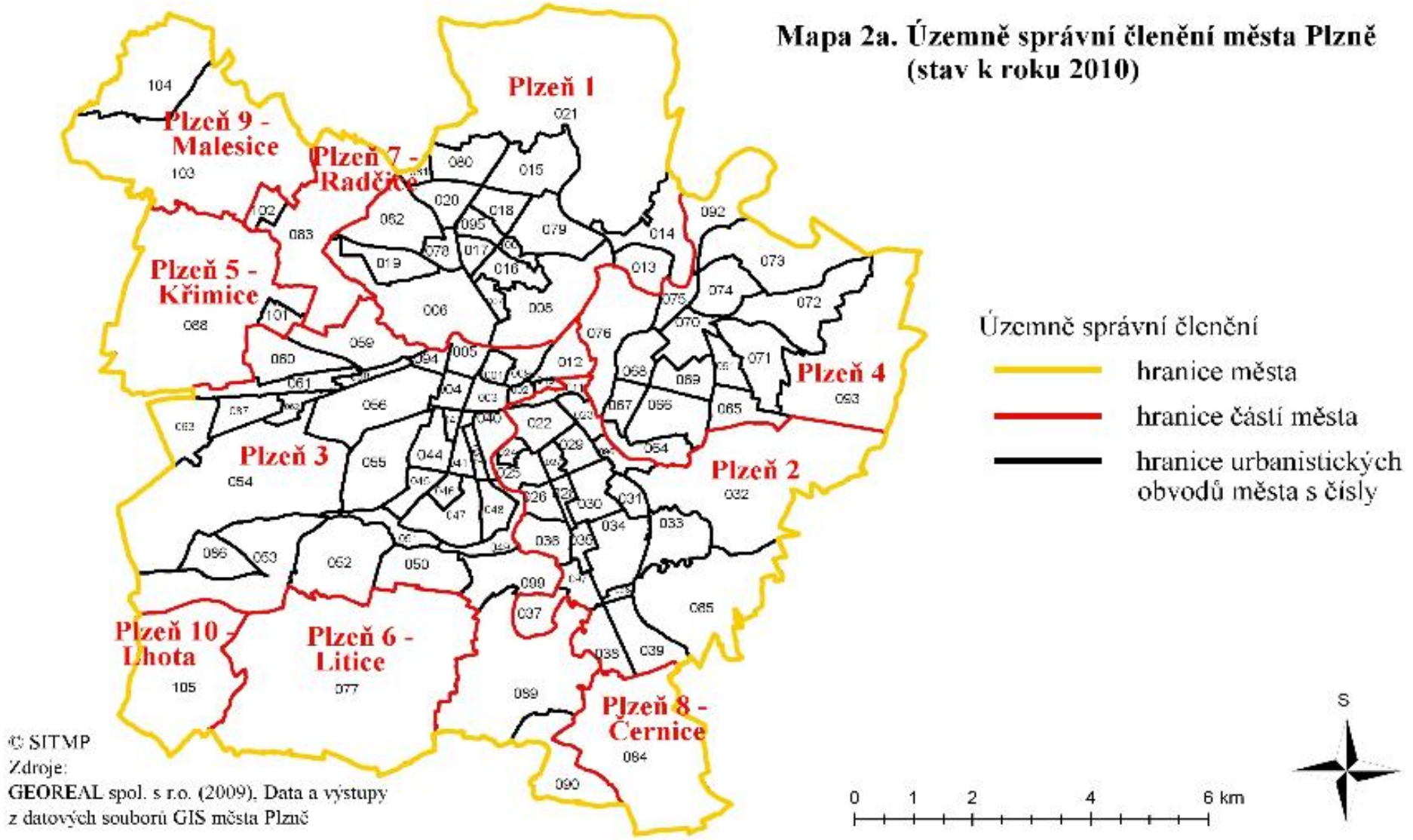
Při průchodu městskou zástavbou je nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru v nivě Úslavy. Niva řeky Mže se pyšní největším podílem orné půdy. Naopak nejvyšší podíl lesních porostů je v údolí Berounky, dále na březích Berounky najdeme výrobní a těžební plochy – Prazdroj, bývalá papírna Bukovec, těžba štěrkopísků říčních teras. Úslava a Radbuza mají strukturu využití ploch v okolí vyrovnanou. Různorodý charakter mají drobné vodní toky na území města. To samé můžeme říci i o kvalitě vody. Ve městě je všeobecně špatná kvalita vody, nejhorší je ve Vejprnickém potoce. Skutečností je, že kvalitou vody je ovlivněno využití území a zástavba, která je s vodou v kontaktu. Patrná je snaha o zlepšení kvality vody.

2.4. Sociálně geografická charakteristika

2.4.1. Územně správní členění

Plzeň je statutární město, krajské město a bývala okresní město. Je členěna na deset *městských obvodů* na základě zákona č. 128/2000 Sb. - zákon o obcích - Plzeň 1, Plzeň 2 - Slovany, Plzeň 3, Plzeň 4, Plzeň 5 - Křimice, Plzeň 6 - Litice, Plzeň 7 - Radčice, Plzeň 8 - Černice, Plzeň 9 – Malesice a Plzeň 10 - Lhota. Městské obvody Plzně jsou vyznačeny v Mapě 2a. červenou linií. Těchto deset městských obvodů (částí) se dělí na 104 *urbanistických obvodů* – v Mapě 2a. jsou vyznačeny černě. Obvody Plzeň 1 - Plzeň 4 leží především ve vnitřním městě. Obvody Plzeň 5 – Plzeň 10 jsou okrajové, vzniklé z původně samostatných obcí, které se

Mapa 2a. Územně správní členění města Plzně (stav k roku 2010)



© SITMP
Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně

připojily rozšiřující se zástavbou. Městské obvody a urbanistické obvody města Plzně jsou sumarizovány v Tabulce 1.

V této bakalářské práci není prostor pro rozsáhlé texty o vývoji územněsprávního členění Plzně. Přesto uvedu několik zajímavostí k tomuto tématu. Litice, ležící na jižním okraji města, byly samostatnou obcí, která od roku 1850 správně spadala pod okresní úřad v Plzni. Roku 1938 byly přičleněny k německé říši, jako jediná obec v okresu, a po skončení druhé světové války a vysídlení německého obyvatelstva, se staly samostatnou obcí. K Plzni byly připojeny v roce 1949, v roce 1954 se dostaly do správy obvodního národního výboru Litice, rok 1964 znamenal připojení Litic k okresu Plzeň-jih a od roku 1970 byly opět pod správou Plzně (obvodního národního výboru Plzně 3). V roce 1990 se Litice staly samostatným městským obvodem Plzeň 6-Litice. Městský obvod Plzeň 10-Lhota vznikl na začátku roku 2003, základem je Dohoda o připojení obce Lhota k městu Plzeň.

2.4.2. Popis čtvrtí města

Do bakalářské práce jsem doplnila popis zástavby jednotlivých městských obvodů města Plzně, včetně zajímavých souvislostí. Jde o podklad, který využíváme v dalších kapitolách k popisu a vysvětlení zjištěných výsledků urbánně geografických analýz. Využívala jsem map, plánů, svých návštěv města a také některé texty uvedené na webových stránkách města Plzně a stránkách jednotlivých městských částí.

Plzeň 1

Byl vymezen na počátku 80. let dvacátého století jako správní obvod, kdy se rozmáhala bytová výstavba (dnes největší rozloha sídlišť bytových domů v Plzni) a díky ní i příliv obyvatel. Je to část města, kde můžeme najít soustavu Boleveckých rybníků nebo zoologickou zahradu. Prvenství jí náleží nejen v počtu obyvatel, ale i v čistotě ovzduší. Tento obvod má rozsáhlé rekreační zázemí. Bývá nazýván Severním předměstím, protože se nachází v severní části města. V městském obvodu je zahrnuta stará městská část Roudná, původně samostatná obec Bolevec a osady Bílá Hora a Košutka. Později čtvrť doplnila vilová zástavba Lochotín, stejnojmenné sídliště a sídliště Lochotín, Košutka a Vinice. Jižní a východní hranici Plzně 1 je tvořena řekami Mží a Berounkou. Západní hranici sdílí s městkou částí Plzeň 7 - Radčice. Severní hranici tvoří hranice města, která sousedí s obcemi Chotíkov, Třemošná-Záluží, Zruč-Senec a Druztová. S centrem města je obvod spojen třemi mosty – most u Kalikovského mlýna, most generála Pattona a Rooseveltův most (minulosti Saský). Se sousední městskou částí Plzeň 4 (Doubravka) je spojena Plzeň 1 Masarykovým mostem. Mezi centrem a tímto obvodem je šest lávek a dále funguje městská doprava – několik linek autobusů a dvě linky tramvajové.

Do roku 1989 byla čtvrť pouze obytnou částí města, kde doznívalo zemědělství. Chyběly zde obchody a byl zde nedostatek pracovních příležitostí. V současné době se i v této čtvrti rozvíjí obchodní síť. Městská část má dostatek až přebytek míst v mateřských a základních škol. Je to důsledek stárnutí obyvatel. Sídlo v této oblasti má několik středních škol, učilišť a Lékařská fakulta Univerzity Karlovy s Fakultní nemocnicí a několika soukromými praxemi a klinikami.

Nechybí zde ani kultura a sport. Kromě několika hřišť v Plzni1 sídlí Středisko volného času dětí a mládeže nebo dobrovolní hasiči. Nemohu opomenout Umělecko průmyslové oddělení Západočeského muzea v Plzni, sídlící ve starém Bolevci, a Zoologickou a botanickou zahradu města Plzně, na níž navazuje Lochotínský park. Na území této městské části lze najít Boleveckou rybniční soustavu, jejíž historie sahá do 15. století, rozsáhlé lesy, přírodní

rezervaci Petrovku a Kamenný rybník, přírodní památku Doubí a památné stromy, které rostou na hrázi Velkého Boleveckého rybníka. Od roku 1956 v této části města provádějí pravidelná pozorování pracovníci meteorologické stanice.

Tento text byl vypracován na základě informací uvedených na internetových stránkách městského obvodu Plzeň 1 (http://umo1.plzen.eu/cz/mo_plzen/data_obvodu/index.html).

Plzeň 2 - Slovany

Tato městská část je tvořena místními částmi – Božkov, část Doudlevce, Hradiště, Koterov, část Lobz a část Východního předměstí. Katastrální výměra městského obvodu je 1639 ha. Zaujímá jihovýchodní část města. Při jeho severní hranici se nachází Hlavní vlakové nádraží, jeho západní hranicí jsou řeky Radbuza a Úhlava a na východní hranici se nachází řeka Úslava. Sousedícími obvody jsou Plzeň 3, Plzeň 4 a Plzeň 8. Městský charakter byl dán již koncem 19. století. Od té doby je část, kde se nachází hlavní vlakové nádraží, nazývána Petrohrad. V centrální části městského obvodu se nachází stará zástavba činžovních domů. Na začátku 2. poloviny 20. století (50. a 60. léta) začala v této části města výstavba nových sídlišť, která byla později doplněna panelovými domy. Na konci 19. století se na Slovanech rozvíjí průmysl a vznikají nové továrny, mezi ně patří například papírna, železniční dílny, likérka Stock v Božkově nebo pivovar Světovar. V době První republiky se v této městské části rozběhla výstavba vilových čtvrtí pro střední vrstvy na okraji města na Bručné, na Čechurově a na Světovar a byla zavedena městská doprava. Nyní jsou součástí obvodu bývalé samostatné obce – Koterov, Božkov a Hradiště. Koterov a Božkov jsou vesnickými památkovými zónami díky své lidové architektuře. Významné jsou církevní památky. Mezi nimi kostel sv. Mikuláše s přilehlým hřbitovem z 15. století nebo kostel P. Marie Růžencové z období secese a dominikánským klášterem (z roku 1913). Ve čtvrti se nachází park a lesopark Homolka a park ve chvojkových lomech, kam se mohou obyvatelé chodit rekreovat. K dispozici je tam i městský bazén nebo cyklostezky. Také zde najdeme knihovnu města Plzně, kulturní domy Šeříková a JAS.

Pro obyvatele jsou ve čtvrti k dispozici mateřské, základní a střední školy, zdravotnické zařízení Slovany s pohotovostí, lékárny a pošty. Na řece Úslavě je úpravna vody, která slouží celému městu Plzni. Text této kapitoly byl zpracován také s využitím http://umo2.plzen.eu/cz/mo_plzen/data_obvodu/index.html.

Plzeň 3

Rozloha třetího městského obvodu je 2308 ha a patří k největším plzeňským obvodům. Zaujímá historické jádro města, které je nejstarší částí Plzně, a mladší části města, mezi které patří Bory, Doudlevce, Skvrňany, Nová Hospoda, Zátiší, Valcha a Radobyčice.

Historické jádro je nejstarší částí města, první zmínka je z roku 976. Týká se původního hradiště, které se nacházelo 10 km jihovýchodně od dnešního centra. Město bylo založeno na současném místě ze strategických a komunikačních důvodů. Založil ho český král Václav II. v roce 1295 podle zásad gotického urbanismu v šachovnicovém půdorysu s obdélníkovým náměstím. Dominantou je chrám sv. Bartoloměje, který má nejvyšší kostelní věž v celé naší zemi, 102 m.

Písemná zmínka o osadě Doudlevce je zaznamenána již v roce 1227. Přemysl Otakar II. ji v roce 1266 věnoval chotěšovskému klášteru. Po založení Nové Plzně byly darované novému městu. Měly posílit jeho hospodářské postavení. Byla to zemědělská obec, ale v 19. století se město začalo přetvářet v průmyslovou Plzeň. V této městské části vedle Škodovy cihelny vznikly vodárny s plynárnou a elektrické podniky. Pokračoval růst počtu domů i obyvatel, vznikaly i nové čtvrti jako Malá Strana, Podhájí nebo Na Srandě. Velký rozvoj této části podpořila továrna ET Doudlevce.

Další místní částí jsou Skvrňany, o nichž je první doložená písemná zmínka z roku 1239, a tehdy patřily pod kladrubský klášter. Později se osada stala součástí plzeňského panství. Přes všechny nesnáze to byla prosperující obec, velký vliv na její rozvoj mělo rozšiřování Škodových závodů. V roce 1861 zde byla dostavěna železniční trať a začala výstavba nádraží. Nedaleko se těžilo uhlí, písek a sála zde cihelna. Na konci II. světové války byly vybombardované a od roku 1964 patří pod městský obvod Plzeň 3. Na konci 60. let bylo zde vybudované sídliště, z původní obce se dochovala budova školy a krypta uvažovaného kostela sv. Antonína Paduánského.

Zmínka o Radobyčicích pochází z roku 1418 a od roku 1848 byly plnoprávnou obcí. Spadaly pod faru a školu v Liticích. V letech 1866 až 1963 měla obec svou vlastní školu. Nejcennější stavbou v Radobyčicích je kaplička na návsi, která je z roku 1776. Roku 1915 byl do obce zaveden elektrický proud, v roce 1923 začala do obce jezdit pravidelná autobusová linka z Plzně-Předenic a od roku 1953 je obec spojena s Plzní linkou městské hromadné dopravy. Místní národní výbor zde působil od roku 1945 a v roce 1949 byla obec připojena k Plzni. V roce 1954 byl v obci ustanoven samostatný Obvodní národní výbor, v roce 1964 byl zrušen a obec připojena k národnímu výboru Plzeň-jih a po roce 1976 se Radobyčice zase staly částí Plzně.

Jednou z nejmladších osad, která se později stala součástí města Plzně, je Nová Hospoda. Jak již napovídá jméno obce, tak na počátku (v roce 1713, první zmínka), na místě dnešní osady stála hospoda, která byla útočištěm pro všechny, kteří cestovali po důležité dopravní cestě – bavorské silnici. Okolo hospody stálo několik domků. K růstu obce přispěl i rozvoj místního hornictví, hlavně po uzavření litických dolů v roce 1910. Do roku 1950 Patřila osada pod správu Vejprnic. Nová Hospoda během celé své existence bojovala s nedostatkem vody, do 20. let dvacátého století byly v osadě jen dvě studny. Od roku 1949 jezdí do Nové Hospody autobus a od roku 1955 trolejbus z Plzně. V roce 1950 byla osada připojena k Plzni, ale v letech 1954 až 1960, kdy se stala Nová Hospoda součástí městského obvodu Plzeň 3 z ekonomických důvodů, tam byl zřízen obvodní národní výbor.

Okolo sto let je stará nejmladší plzeňská osada známá pod jménem Valcha. Původně byla hornickou osadou, kterou založila správa dolů, které jsou nedaleko. Název je odvozen od výroby sukna, které se vyrábělo blízko dnešního nádraží, kde stávala soukenická valcha. Když údajně byly doly vyčerpané, tak prý byla osada zrušena (v roce 1911). Po první světové válce ji osídlili legionáři a byla součástí Litic. V roce 1938 se stala samostatnou obcí a v roce 1942 se stala součástí Plzně. Od roku 1960 je součástí Plzně 3. Mimo obytné budovy je zde mnoho rekreačních objektů. Zdrojem pro tento text jsou internetové stránky http://umo3.plzen.eu.

Plzeň 4

Jednou z původních osad na území čtvrtého obvodu města Plzně byla Doubravka, podle které bývá často nazýván. Tato městská část zaujímá východní území města, je nejvýchodnější částí Plzně. Na severozápadě sousedí s Plzní 1, na západě se dělí o kousek hranice s jádrem města, které spadá do městského obvodu Plzeň 3, a jižním sousedem je Plzeň 2 - Slovany. Do obvodu Plzeň 4 spadá území původně samostatných obcí Doubravka, Letná a Lobzy, které dnes tvoří společný městský celek, a obce Bukovec, Červený Hrádek, Újezd a Zábělá, které tvoří samostatné celky. Spektrum budov je pestré. V tomto obvodě můžeme najít historickou vesnickou zástavbu, rodinné domky i městské bytové domy. Na Doubravce najdeme i nejstarší kostel v Plzni – kostel sv. Jiří, z 10. století. Tato čtvrť je převážně obytnou zónou a průmyslové zóny v této části jsou oddělené od obytných zón. Nachází se tu i rekreační plochy, mezi které patří Lobezský park, kopec Chlum nebo park v Potoční ulici. Tento obvod se stále rozvíjí, vznikají zde nové zástavby rodinných domků a nevyužitá místa jsou doplněna bytovými domy. Pro psaní tohoto textu jsem kromě vlastních poznatků využila informace z internetových stránek městského obvodu http://umo4.plzen.eu.

Plzeň 5 - Křimice

Nachází se v západní části Plzně a zaujímá skoro celé území původní historické obce Křimice a malý jihozápadní výběžek, který spadá původně k území obce Radčice u Plzně. Osídlení této oblasti je doloženo již v období mladší doby kamenné (před 7 tisíci lety) díky nálezům archeologů. Poloha této části je strategicky výhodní díky protékající řece tímto územím. Trvalé osídlení je zaznamenáno až ve 13. století (r. 1245 je zaznamenán v majetkových knihách) a jméno je dáno podle zakladatele Crima (Kříma). Důležité období v historii této obce byla průmyslová revoluce, kdy byl postaven nový pivovar, mlýn s elektrárnou a cukrovar. Také zemědělství získalo svou slávu díky kvalitní zelenině – prvenství mezi zeleninou mělo zelí. Od roku 1868 zde fungovala základní škola, která měla v době své slávy 310 žáků, což bylo rekordní číslo, psal se rok 1916/1917. Nemůžeme opomenout místní spolky zakládané za první republiky – Sokol, dobrovolní hasiči, dělnická tělovýchovná jednota nebo Občansko–hospodářská beseda. Po druhé světové válce měla obec zemědělský charakter a obyvatelé dojížděli za prací do Plzně. V roce 1979 byla obec připojena k Plzni a měnila svůj charakter na okrajovou obytnou čtvrť (http://umo5.plzen.eu).

Plzeň 6 - Litice

Tento obvod zaujímá jižní část města společně Plzní 10 - Lhotou, částí Plzně 3 a Plzní 8 - Černice. Jižní hranici obvodu tvoří hranice města, o západní hranici se dělí s Plzní 10 - Lhotou, severní a východní hranici sdílí s Plzní 3. Protéká zde Litický potok a řeka Radbuza, na které leží rekreační vodní nádrž České údolí. O Liticích se můžeme dočíst již od roku 1211, ale první doložení obyvatelé pochází z mladší doby bronzové. Na konci 19. století měla obec Litice zemědělský charakter, na počátku 20. století jsou doloženy pouze dva podniky – cihelna Thurn-Taxisů a mlýn Ignáce Slavíka. Spojení s Plzní autobusem a elektrického proudu se místní obyvatelé dočkali v roce 1919, české školy až v roce 1928. V roce 1970 byla tato obec definitivně připojena k Plzni a od roku 1990 tvoří samostatnou městskou část Plzeň 6. V této části města nechybí sportovní tradice – od roku 1940 je tu Sokol Litice, od roku 1927 oddíl házené, v roce 1945 byl založen fotbalový klub, v roce 1971 oddíl pozemního hokeje a v roce 1988 oddíl nohejbalu. Za zmínku stojí kostel sv. Petra a Pavla z roku 1420, který je stavební a uměleckou památkou (http://umo6.plzen.eu).

Plzeň 7- Radčice

Tento městský obvod najdeme na severozápadě Plzně. Jeho rozloha je 407 ha a je jedním z nejmenších částí města. Sousedí se čtyřmi městskými obvody – na západě s Plzní 9 - Malesicemi a s Plzní 5-Křimicemi, na jihu má krátkou hranici společnou s Plzní 3 a na východě je jejím sousedním obvodem Plzeň 1. Severní hranice je zároveň hranicí města. Zaujímá část levého břehu řeky Mže. Součástí Plzně je od roku 1976 a od roku 1990 je samostatným městským obvodem. Radčice mají spíše zemědělský charakter, který předurčila kvalitní a úrodná půda a také protékající řeka. Severní část obvodu je zalesněna. Chráněnou památkovou vesnickou zónou je centrum Radčic, náves s kapličkou a venkovskými statky. Na území této části se nachází chráněný skalní útvar, na němž je postaven romantický zámeček, jehož původ je datován na počátek 20. století. Západní okraj Radčic zaujímá průmyslový areál pro lehkou výrobu (http://umo7.plzen.eu).

Plzeň 8 - Černice

Rozloha osmého městského obvodu je větší než 5 km^2 a zaujímá jihovýchodní výběžek města. Severozápadní hranici tvoří řeka Úhlava. Černice byla zmíněna již v první polovině 15. století a v té době patřilo k Plzni. Historické centrum obce je v současné době vyhlášeno památkovou rezervací „Selská náves“. Na

jihovýchodě obvodu je část lesa, kterým prochází cyklostezky, po kterých se lze dostat ke zřícenině hradu Radyně, která je nedaleko Plzně. V Černicích byl otevřen Pivovarský dvůr s vlastní výrobou piva. Na severovýchodě obvodu je nákupní centrum Olympia Plzeň, kde je multikino, pošta a malé obchůdky, dále v této čtvrti stojí obchodní dům Kika a benzínová stanice. Najdeme zde i zóny lehké průmyslové výroby, svou činnost tu provozují významné výrobní, stavební a prodejní firmy. Ve čtvrti funguje Tyršova základní škola s výukovým programem „Začít spolu". Musím zmínit i sportovní areál, kde je moderní fotbalové hřiště, tenisové kurty a hřiště pro plážový volejbal. Od roku 1953 je obec spojena s Plzní městskou hromadnou dopravou a trolejbusovou linkou. V roce 1992 se staly Černice samostatným městským obvodem (http://umo8.plzen.eu).

Plzeň 9 - Malesice

Obec Malesice se nachází severozápadně od Plzně. První zmínka pochází z roku 1239 a na přelom 13. a 14. století patřila obec k hradu Kyjov, který se nachází nedaleko. Tvrz vystřídal mnoho majitelů a zaznamenala mnoho změn, mezi nimi i přestavba v zámek. Na počátku 20. století se majitelem stal bratr budoucího majitele Škodových závodů Emila Škody Karel Škoda. V roce 1939 se stala obec součástí Velkoněmecké říše, byla těsně u hranic. Bylo vystěhováno 65 českých rodin, po osvobození zde sídlil štáb americké armády a bylo odsunuto 35 místních Němců a 160 říšských uprchlíků. Po druhé světové válce se stal zámek majetkem vysokých škol v Plzni a sloužil jako studentská kolej.

Součástí městského obvodu Plzeň 9 je obec Dolní Vlkýš, o které se prameny informací zmiňují již v roce 1115. Tehdy obec byla majetkem Kladrubského kláštera. Osada se jmenuje podle dobyvatele, který ovlivnil dění v obci. Kolem roku 1900 patřila obec k hejtmanství Stříbro, okres Touškov, pod faru Malesice a pošta spadala pod Plzeň. V obci stojí kaplička sv. Jiří, která má významnou památkovou hodnotu Tento text vznikl na základě informací z http://umo9.plzen.eu.

Plzeň 10 - Lhota

Městským obvodem je od roku 2003, kdy byla obec Lhota připojena k Plzni. Městská část zaujímá území o rozloze 389 ha v jihozápadním okraji města. První zmínka je datována na počátek 13. století, okolo roku 1212 (http://umo10.plzen.eu).

2.4.3. Vývoj počtu obyvatelstva města a jeho současná geodemografická charakteristika

Tato kapitola představuje komentované údaje o vývoji počtu obyvatel Plzně, eventuálně o vývoji počtu obyvatel dříve samostatných obcí, které jsou dnes součástí Plzně. Čerpala jsem zejména ze Statistického lexikonu obcí České republiky, z Historického lexikonu obcí České republiky a publikace Kuča (2002). Geodemografické údaje za současnou Plzeň lze vyčíst ze souhrnných řádků tabulek obsažených v analytické části práce – Tabulka 2.

Původně bylo město malé. Na soutoku Mže a Radbuzy bylo vystavěno 290 domů. Ve 14. století žilo ve městě okolo 2 000 obyvatel a přibližně 700 obyvatel na předměstí. Další údaj o počtu obyvatel byl zaznamenán až na počátku 18. století, a to v r. 1702. V Plzni žilo 2 516 obyvatel. O jedenáct let později byl počet obyvatel zaznamenán zvlášť pro město a předměstí a zvlášť pro pozdější městské části. Ve městě žilo 2 772 obyvatel, ve Skvrňanech 169, v Bolevci 75, v Lobzech 98, v Božkově 129, v Újezdu 60, v Bukovci 71 a na Doubravce 69 obyvatel. V roce 1786 město mělo 5246 obyvatel. V roce 1811 bylo hlášeno ve městě 7 384 obyvatel a v roce 1830

zde žilo 8 798 občanů. V roce 1843 žilo v Plzni 8892 obyvatel a v obcích, které tvořily s Plzní souvislou aglomeraci – Bolevec, Božkov, Bukovec, Černice, Doubravka, Doudlevce, Hradiště, Koterov, Lobzy, Nová Hospoda, Radobyčice, Skvrňany a Újezd, žilo celkem 3306 obyvatel. V obcích, které nepatřily do aglomerace, ale od roku 1976 tvoří s městem Statutární město Plzeň, žilo 1896 obyvatel. Celkový počet obyvatel čítal 14 094 občanů (Kuča, 2002).

První rok, který je uváděn v Historickém statistickém lexikonu, je rok 1869. Je to rok, který se stal důležitým mezníkem v novodobé historii moderního sčítání lidu. Od té doby je sčítání lidí prováděno s výjimkami pravidelně a podle pravidel. V Plzni žilo 23 681 obyvatel, v navazující aglomeraci bylo sečteno 4574 obyvatel. Za Statutární město je uveden počet 30 634 obyvatel. V lexikonu je uveden celkový počet 31 436, rozdíl 802 obyvatel vznikl tím, že do sčítání nebyly zahrnuty tři obce, které jsou dnes součástí města – Lhota, Dolní Vlkýš a Malesice. Další sčítání proběhlo v roce 1880, kdy v Plzni žilo 38 883 obyvatel, v aglomeraci 44 675, na území statutárního města 48 027 občanů, v Malesicích a Dolním Vlkýši 641 obyvatel a ve Lhotě 166 obyvatel. O deset let později byla čísla následující: v Plzni žilo 50 221 obyvatel, v aglomeraci 59 325 občanů a na území celého statutárního města 63 143 obyvatel. Ve zbylých třech obcích žilo 1015 obyvatel.

Na počátku nového století žilo v Plzni 68 079 obyvatel, v aglomeraci 85 946 obyvatel a na území statutárního města žilo 90 358 obyvatel. Ve zmíněných třech obcích žilo 976 obyvatel. V roce 1910 se při sčítání hlásilo k trvalému pobytu ve městě a na předměstích 80 445 obyvatel, v aglomeraci žilo 106 338 obyvatel, na území statutárního města 110 952 a ve zbývajících třech obcích 1056 obyvatel. Další sčítání proběhlo v roce 1921. Ve městě žilo 88 416 lidí, v plzeňské aglomeraci 117 225, na území statutárního města 121 277 a ve zbývajících třech obcích 1077 obyvatel. 89 374 obyvatel bylo zaznamenáno v Plzni v roce 1930, 126 791 obyvatel v aglomeraci a na území statutárního města 132 008 občanů. V Malesicích, Dolním Vlkýši a Lhotě žilo 1280 lidí. Během druhé světové války sčítání lidí neproběhlo, proto dalším rokem s daty je rok 1950, kdy v Plzni bydlelo 86 815 obyvatel, aglomerace měla 121 871 občanů a 126 505 obyvatel by mělo statutární město Plzeň. Tři obce, které jsou dnes součástí města a které nepatřily do souvislé aglomerace, měly 942 obyvatel. V letech 1880 až 1930 jsou v datech uváděny počty Čechů a Němců žijících v Plzni a aglomeraci zvlášť.

Další sčítání lidu proběhlo v roce 1961. V této době proběhly změny v územním členění města Plzně. Udaná data k jednotlivým částem města nelze porovnat. Pro tuto práci jsem vybrala pouze data pro celé město, souvislou aglomeraci města a údaj, který se vztahuje k budoucímu statutárnímu městu, aby bylo možné data porovnat. K trvalému pobytu ve městě se hlásilo 100 885 občanů, v aglomeraci žilo 130 430 lidí a území statutárního města bylo domovem pro 135 239 obyvatel. Ve zbylých obcích žilo 995 obyvatel. V roce 1970 bylo započteno 102 990 občanů ve městě, 148 128 v aglomeraci, 152 560 na území statutárního města a 964 ve třech obcích, které jsou součástí Plzně. Další sčítání proběhlo o deset let později, ve městě žilo 80 420

občanů, v aglomeraci 165 789, ve statutárním městě 170 701 obyvatel a v obcích 898 lidí. Následující sčítání proběhlo v roce 1991 a v Plzni se k trvalému pobytu přihlásilo 71 442 občanů, v aglomeraci 168 403 obyvatel, ve statutárním městě 173 008 lidí a v obcích 783 občanů. V posledním sčítání lidí, které proběhlo v roce 2001 v celé Plzni žilo 166 118 obyvatel. K 31. 12. 2008 mělo město Plzeň 169 273 obyvatel.

2.4.4. Charakteristika výrobních kapacit a ploch

Tato charakteristika vznikla na základě několika zdrojů. Zdrojem pro informace o historii průmyslu je Dokoupil, Mirvald (2007), o plzeňském pivovaru a Škodových závodech jsem čerpala informace na internetových stránkách http://www.pilsner-urquell.cz, http://www.skoda.cz a o industriálním parku Borská pole jsem čerpala informace na stránkách http://ukr.plzen.eu/rozvojove-projekty.

Město Plzeň je průmyslové město, které zahájilo svůj průmyslový a s tím spojený urbanistický a populační rozvoj už v polovině 19. století.

Vše začalo řemeslnou výrobou již ve středověku a pokračuje to do současnosti. Už v polovině 19. století se v Plzni začal rozvíjet průmysl. Na území města je v této době doloženo několik továren. Nejprve to byly malé provozy s dělbou práce, kam postupně začala pronikat strojová výroba. Podnětem pro průmyslovou výrobu byla surovinová základna kyzových břidlic, která je potřebná k výrobě české dýmavé kyseliny sírové. Ve městě se vyráběla i přírodní barviva. Díky chovu skotu a ovcí se ve městě rozvíjí průmysl zpracovávající kůže a kožešiny. V neposlední řadě se ve městě rozvíjí výroba keramiky a kachlíků, protože v okolí Plzně jsou kaolinové doly. Přes město vedly obchodní stezky, díky kterým výrobci měli odběratele pro své výrobky. Obchodní stezky vedly do Bavorska, Sasky, Vídně a Prahy. Roku 1842 byl založen Měšťanský pivovar, což bylo důsledkem várečného práva a dobrých podmínek pro vaření piva – dostatek surovin (ječmen, chmel a kvalitní voda), se zaváděním strojů se úroveň výroby postupně zvyšovala. Řemeslná výroba byla pomalu vytlačována závody.

Těžba černého uhlí v okolí města přispěla k průmyslovému rozvoji Plzně. Za rozmach železářství a strojírenství mohou ne příliš bohatá ložiska železných rud. Významná jsou ložiska kaolínu, která se nacházejí u Horní Břízy a Chlumčan. Průmyslové závody vytvořily mnoho pracovních míst pro obyvatele z Plzně i blízkého okolí, během 20. století bylo zaznamenáno, že dokonce dvě pětiny pracujících ze západočeského regionu byly zaměstnány v plzeňských závodech. Dnes tento počet klesá. Zavedení železniční dopravy znamenalo pozitivní krok k dalšímu rozvoji průmyslu. Po Praze byla Plzeň nejvýhodnější lokalitou pro budování průmyslu. Jiné město v Čechách nemělo tak výhodné podmínky pro průmysl – přeprava surovin, materiálů i hotových výrobků. Bylo možné produkty vyvážet i za hranic České země – do Bavorska, Saska a Rakouska.

Pro město bylo a je typické svým průmyslem, kdy ho proslavila jedna dominující továrna – Škodovy závody, které reprezentují strojírenský průmysl Plzně od roku 1869. Později se výrazně zviditelnily plzeňské pivovary, které jsou známy po celém světě, železniční dílny, strojírny a papírna. Na konci 40. let (1948) bylo v Plzni evidováno 146 závodů, převažovaly malé závody. Počet závodů se snižoval a v 80. letech jich bylo pouze 36. Důvodů bylo několik. Byla snaha o koncentraci výroby a specializace, docházelo ke spojování jednotlivých podniků nebo k jejich rušení. Přesto Plzeň neztratila význam ve světě průmyslu a první místo v západních

Čechách. Od počátku 90. let, kdy v Plzni bylo asi 60 závodů, se jejich počet zvyšuje. Nejstarším odvětvím průmyslu je pivovarnictví, které provází město od jeho počátků až do současnosti.

Plzeň je městem královským a všichni občané od krále získali právo váreční již při založení města. Pivo mohl vařit každý doma. První písemný záznam o existenci pivovaru v Plzni je z roku 1307. V 16.-18. století byl vydán tzv. Bavorský zákon o čistotě piva, který vymezoval konkrétní suroviny potřebné k výrobě piva – ječmen, chmel a voda. Na území města bylo 36 sladoven a 26 malých měšťanských pivovarů. Kvalita piva není stejná. Roku 1837 získal měšťanský pivovar nejvyšší dosažitelnou cenu na mezinárodní výstavě v Paříži. V roce 1839 se plzeňští právovárečníci domluvili na výstavbě nového pivovaru, měl být zárukou kvalitního piva a vaření piva bylo zahájeno roku 1842 pod vedením sládka Josefa Grolla. Ve stejném roce bylo plzeňské pivo prodáváno i v Praze, postupně se stává populárním. V roce 1856 míří plzeňské pivo i za hranice země, do Vídně. O rok později byl do provozu uveden první parostroj. Ochranná známka „PilsnerBier“ byla registrovaná v roce 1859. Od roku 1873 se vyváží pivo z plzeňského pivovaru do USA, později i do Afriky, do Latinské Ameriky a na Blízký východ. Elektrifikace pivovaru byla zahájena v roce 1881. V roce 1896 se stává druhým největším pivovarem v Rakousku-Uhersku. O dva roky později byla zapsána ochranná známka „Prazdroj – Urquell“ a v roce 1899 i „Plzeňský Prazdroj – Pilsner Urquell“. V roce 1913 se stává největším pivovarem v Evropě a nakupuje automobily pro svou potřebu. Do roku 1919 se datuje počátek obnovy pivovaru a modernizace provozu, které pokračují až do konce 20. let 20. století. Roku 1933 vznikající koncern Měšťanský pivovar přebírá První plzeňský akciový pivovar (Gambrinus) a Český plzeňský pivovar (Světovar). Je největším v Československé republice. V roce 1939 má pivovar zastoupení ve 43 zemích světa, v USA je Prazdroj bojkotován jako německý výrobek. Během druhé světové války byla část areálu pivovaru zničena a roku 1946 byl znárodněn a začal působit jako podnik Plzeňské pivovary. O rok později je již národním podnikem. V roce 1964 je podnik přejmenován na Západočeské pivovary, pro jednodušší export se nazývá národní podnik Plzeňský Prazdroj. Roku 1989 se stal opět státním podnikem Plzeňské pivovary, který sdružoval plzeňské pivovary Prazdroj a Gambrinus a dále domažlický, chebský a karlovarský pivovar a pivovar v Chodové Plané. Pivovar prochází modernizacemi a opravami.

V roce 1992 proběhla privatizace Plzeňských pivovarů a národního podniku Plzeňský Prazdroj, vznikl Plzeňský Prazdroj, a. s. Od roku 1999 se stal součástí pivovarnické skupiny South African Breweries (SAB). Schválení spojení Plzeňského Prazdroje, a.s. s akciovými společnostmi Pivovar Radegast a Pivovar Velké Popovice akcionáři proběhlo v roce 2000. Dnes je Plzeňský Prazdroj nesporně pojem známý po celém světě a nikdo si ho nesplete. Je to nezaměnitelná chuť a kvalita, alespoň znalci piva to říkají. O tomto svědčí i mnoho cen, které plzeňské pivo získalo.

Další průmyslovým podnikem s dlouhou tradicí a jménem známým ve světě je Škoda Holding a. s., dříve Škodovy závody. Byly založeny v roce 1859 jako pobočka slévárny a strojírny hrabětem Valdštejnem-Vartenberkem. V továrně byly vyráběny stroje a zařízení pro cukrovary, pivovary, doly, parní stroje, kotle, železné mostní konstrukce, zařízení pro železnice a tak dále. V roce 1869 továrnu koupil ing. Emil Škoda, strojírenský odborník a dynamický podnikatel. Během 80. let podnik vzkvétá a Škoda zakládá moderní ocelárnu. Vyrábí ocelové díly pro velké osobní a válečné lodě. Ze vzkvétajícího podniku vznikla v roce 1899 akciová společnost a před první světovou válkou se Škodovy závody staly největší zbrojovkou Rakouska-Uherska, vyráběly těžká děla a munici. Dále se podílely na výrobě částí potrubí pro elektrárnu na Niagarských vodopádech a pro zdymadla Suezského průplavu, strojní zařízení cukrovarů v Turecku nebo pivovarů v celé Evropě. Během první světové války poklesla mírová výroba, ale zároveň probíhala výstavba nových výrobních kapacit a v roce 1917 zaměstnávala továrna 35 tisíc lidí. Za první republiky byl podnik přetransformován ze zbrojního koncernu na mnohooborový, vrátil se ke své

tradiční výrobě a zařadil do výroby i nové obory, například výroba parních a pak i elektrických lokomotiv. V roce 1923 byla zapsána ochranná známka, která je dnes známá po celém světě – okřídlený šíp v kruhu. Krátce před začátkem druhé světové války začala opět výroba zbraní a za druhé světové války byl závod nedobrovolně součástí německého zbrojního průmyslu. Podnik utrpěl značné škody – ztráta některých zahraničních trhů nebo zničení části areálu po náletech spojenců, paradoxně. Po válce byly závody zestátněny a postupně se oddělovaly jednotlivé části – automobilka v Mladé Boleslavi, letecká továrna v Praze nebo závody na Slovensku. Plzeňská továrna se soustředila na těžké strojírenství, investiční průmyslovou výstavbu, hromadnou dopravu a energetiku. Směr exportu byl jasný – na východ od zemí socialistického bloku.

Po roce 1989 byly Škodovy závody privatizovány a transformovány – začalo hledání výrobního programu jiných trhů, které by nahradily trhy zemí Sovětského svazu. V devadesátých letech rozšířila výrobní aktivity – například nákup automobilek TATRA a LIAZ nebo výstavba výrobny hliníkových plechovek na nápoje. V roce 2000 vznikla společnost ŠKODA HOLDING a. s. – podnik se rozhodl pro rozvoj vybraných oborů, hlavně dopravního strojírenství.

V současnosti lze v Plzni nalézt Městský industriální park Borská pole, který leží v jihozápadní části města (městský obvod Plzeň 3) a zaujímá území o rozloze 105 ha. Tato průmyslová zóna byla založena v roce 1995 a o rok později začala výstavba areálu a infrastruktury, ale první myšlenka se objevila o tři roky dříve (1992). Důvodů, které spustily realizaci tohoto projektu, bylo více. Hlavním důvodem byla nutnost zajistit pracovní místa pro lidi, kteří byli propouštěni z továren (hlavně ze společnosti Škoda a. s.). Dalšími důvody byly podpora podnikání, potřeba modernizace, restrukturalizace a rozvoje hospodaření města a zájem o zlepšení kvality života v Plzni. Zahraniční subjekty projevily zájem o podnikání v této lokalitě. Na investicích se podílelo město, správci sítí a Česká republika. Průmyslová zóna získala čtyři ocenění od agentury CzechInvest. České společnosti zde mají asi 40 % zastoupení, ze zahraničí největší zastoupení mají německé a japonské firmy. Nejvíce investic směřuje do výroby spotřební elektroniky, automobilového průmyslu, výroby přesných strojírenských výrobků, klimatizačních zařízení, forem a plastových prototypů a do strategických služeb. Největšími investory podle počtu zaměstnanců jsou: Panasonic AVC Network Czech, Yazaki Wiring Technologies Czech, Daikin Industries Czech Republic, Daiho (Czech), JTEKT Automotive Czech Plzen, Fuji Koyo Czech, ZF Engineering, MBtech Group a Technocrane.

2.4.5. Charakteristika zařízení vybraných druhů služeb

Plzeň má téměř 170 tisíc obyvatel, tedy mnohem více obyvatel než další běžná česká krajská města. Tomu odpovídá množství a hlavně zastoupení druhů zařízení služeb. Vybírám pouze nejvýznamnější zařízení služeb pro obyvatele v posloupnosti – administrativní služby, služby zdravotnictví, vzdělávací zařízení, kulturní zařízení, sportoviště a obchodní centra (http://www.plazaplzen.eu/, http://www.olympiaplzen.cz/index.php). Informace jsem čerpala z internetových stránek města (http://www.plzen.eu), fakultní nemocnice

(http://www.fnplzen.cz), západočeské univerzity (http://www.zcu.cz), ze stránek se seznamy mateřských, základních a středních škol v Plzni (http://www.materskeskolky.cz, http://www.zakladniskoly.cz, http://www.stredniskoly.cz) a sportovních klubů (http://www.hcplzen.cz, http://www.fcviktoria.cz/cs/).

Plzeň je krajským městem, takže v ní sídlí krajský úřad. Magistrát sídlí na radnici na náměstí Republiky. Každý městský obvod má svůj úřad, kde obyvatelé mohou řešit své problémy týkající se města a bydlení ve městě.

Ze soustavy soudů České republiky v Plzni najdeme Krajský soud a Okresní soud Plzeň-město. Nesmím opomenout Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Plzni, který se stará o historicky cenné bohatství. Na jižním předměstí se nachází Úřad práce, který zprostředkovává práci nezaměstnaným. Ve všech městech, kde sídlí, plní stejnou funkci. Pobočku pro Plzeňský kraj zde má i Český statistický úřad, který vede záznamy o obyvatelstvu i další záznamy a statistiky. V Plzni sídlí celní úřad, který je podřízen Celnímu ředitelství Plzeň. Působí v oblasti celnictví, celní politiky, sazeb a statistiky, spravují cla, daně a poplatky, které jsou stanovené zákonem o Celní správě České republiky. Dále zde můžeme najít finanční úřad a pobočku České národní banky, Katastrální úřad (s působností na území bývalého okresu Plzeň město) a prodejnu map (pro Plzeňský kraj). Ve městě bychom našli Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje a Městské ředitelství policie Plzeň. Dopravní inspektorát, jednotlivá obvodní oddělení policie i věznici se zvýšenou ostrahou na Borech, která patří mezi nejznámější v celé zemi. Nachází se na jižním okraji města, nedaleko Litické přehrady. Z leteckého snímku je patrný její tvar hvězdy, který je charakteristický.

Ve městě je několik zdravotnických zařízení, která se starají o obyvatele Plzně a jejího okolí. Dominující je Fakultní nemocnice, která má dva areály – v Plzni-Bory a v Plzni-Lochotín. Dalšími zařízeními, která poskytují péči obyvatelům, jsou Městská nemocnice Plzeň a. s., Mulačova nemocnice s.r.o., Poliklinika Denisovo nábřeží, s.r.o. a Nemocnice u Sv. Jiří s.r.o. Fakultní nemocnice zajišťuje základní i speciální péči pacientům, pouze nejsložitější transplantace, operace srdce u dětí a popáleninovou medicínu neposkytuje. Spolupracuje s Lékařskou fakultou Univerzity Karlovy v Plzni. Nemocnice investuje do svého rozvoje díky ekonomické stabilitě a modernizuje pracoviště lékařů, vlastní špičkové přístroje potřebné k diagnostikování a léčení potíží.

Plzeň se mohla donedávna pyšnit Západočeskou univerzitou, ale v poslední době je její pověst díky fakultě práv poškozená. Ale záleží na dalším jednání vedení, jestli pověst opět zlepší nebo zůstane na současné úrovni. Vznikla sloučením Vysoké školy strojní a elektrotechnické a Pedagogické fakulty v rove1991 a podle zákona O vysokých školách získala název západočeská univerzita v Plzni. Původně měla pět fakult – fakultu aplikovaných věd, ekonomickou fakultu, fakulty pedagogickou, elektrotechnickou a strojní. V roce 1993 byla připojena Fakulta právnická, Fakulta filozofická (humanitních studií) se stala součást ZČU v roce 1999 a poslední fakulta – Fakulta zdravotnických studií- přibyla v roce 2008. Nyní má Západočeská univerzita osm fakult, kde je přes 60 kateder, a její součástí jsou tři vysokoškolské ústavy. Dalším vzdělávacím zařízením je Lékařská fakulta v Plzni. Je součástí Karlovy univerzity v Praze a spolupracuje s již zmíněnou Fakultní nemocnicí. Tato odloučená fakulta vznikla v říjnu 1945. Na fakultě jsou dva studijní obory – všeobecné lékařství a stomatologie.

I o žáky středních škol je postaráno. V Plzni je 25 středních škol, 19 veřejných, jedna církevní a 5 soukromých. Veřejné školy: Střední škola informatiky a finančních služeb, Střední odborná škola obchodu, užitého umění a designu, Odborné učiliště a Praktická škola Plzeň, Konzervatoř, Střední odborné učiliště elektrotechnické, Sportovní gymnázium, Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola elektrotechnická, Masarykovo gymnázium, Gymnázium Luďka Pika, Gymnázium, Plzeň, Mikulášské nám. 23, Obchodní akademie, Hotelová škola, Střední odborné učiliště stavební, Střední průmyslová škola stavební, Střední zdravotnická škola a Vyšší odborná škola zdravotnická, Integrovaná střední škola živnostenská, Střední odborná škola profesora Švejcara, Střední průmyslová škola dopravní a Střední průmyslová škola strojnická. Pouze jedna střední škola je církevní - Církevní gymnázium

Plzeň. I mezi soukromými školami si zájemci mohou vybrat - Plzeňská obchodní akademie, s.r.o., Střední odborná škola ochrany osob a majetku Plzeň s.r.o., Gymnázium Františka Křižíka, s.r.o., Střední odborná škola a střední odborné učiliště obchodu, služeb a provozu hotelů, s.r.o. a Sportovní a podnikatelská střední škola, spol. s r.o.

Město myslí i na nejmenší. Najdeme zde 49 mateřských škol, které se zabývají dětmi od 3 let až do předškolního věku. Tím zajišťují podmínky pro zaměstnané rodiče. O malé školáky se stará 35 základních škol, které poskytují dětem vědomosti a základní výchovu.

V Plzni je několik kulturních domů, divadel, kin a jiných kulturních zařízení. Nejznámějším je Kulturní dům Peklo. Budova je postavena v novorenesančním stylu a pochází z počátku 20. století. V budově se nachází velký a malý sál, několik učeben a jediné muzeum v Čechách, které je věnováno americké armádě, Patton Memorial Pilsen. Vzniklo na počest americké armády, která na konci druhé světové války Plzeň osvobodila. Toto kulturní centrum je provozováno příspěvkovou organizací Esprit. Nejstarším kulturním domem je Měšťanská beseda, která byla postavena v roce 1901 Františkem Kotkem v novorenesanční architektuře se secesní výzdobou. Kromě několika společenských sálů a salonků se zde nachází kino Beseda, divadlo Jonáš a významnou kavárnou s dobrou pověstí. Za zmínku stojí i Dům kultury Inwest-K Plzeň, kterému se mezi obyvateli říká „Nové Peklo“ a původnímu KD Peklo se říká „Staré Peklo“. Sídlí zde například Divadlo Miroslava Horníčka, pořádají se plesy, výstavy a jiné kulturní akce. Mimo centrum města najdeme ještě další dva kulturní domy – Šeříkovka a JAS.

Kina zmíním tři – kino Beseda, které se nachází v Besedě, multikina Cinestar a Cinema city. První s osmi promítacími sály najdeme v nákupní zóně Olympia Plzeň v okrajové části města Černice. Druhé s deseti promítacími sály najdeme v nákupní zóně Plaza, která je nedaleko centra města.

Na původní tradici navazuje Divadlo J. K. Tyla a Divadlo Alfa. První zmíněné bylo postaveno v roce 1902 a navazuje na původní divadlo, které působilo ve městě od roku 1759. Budova má novorenesanční ráz. V divadle působí čtyři divadelní soubory – činohra, opera, balet a opereta s muzikálem, a má dvě scény – Velké divadlo a Komorní divadlo. Nachází se v centru města. Divadlo Alfa je spojeno se jmény známých loutkářů jako byli Karel Novák, Josef Skupa nebo Jiří Trnka a navazuje na tradici Plzeňského loutkového divadla profesora Skupy. Za zmínku stojí i Divadlo Dialog, které je zaměřeno hlavně na činohru a působí v něm 15 souborů. Divadlo pod lampou je spíše hudebním klubem, kde mají možnost se prezentovat nové hudební skupiny, ale vytváří zázemí i pro divadelní soubory. Svůj význam na kulturní scéně ve městě má i již zmíněné Divadlo Miroslava Horníčka. Dalším loutkovým divadlem je Divadlo Špalíček, které hraje pro děti stejně jako Divadlo V Boudě.

V Plzni působí i Plzeňská filharmonie, která byla založena v roce 1946 jako Plzeňský rozhlasový orchestr a navazovala na své předchůdce z poloviny 19. století. Z galerií zmíním Západočeskou galerii, která má ve městě i v kraji největší význam a sbírky jsou datovány od 14. století až po současnost. Galerie města Plzně se nachází v centru města a je po Západočeské galerii druhou významnější galerií. Je zaměřena na moderní a současné umění. Dále za zmínku stojí Galerie Jiřího Trnky, Univerzitní galerie, Galerie Paletka, Galerie U Svaté Anny nebo Galerie Evropský dům. Z daleka jsem nevyjmenovala všechny galerie ve městě, ale myslím si, že je na každém, kam zavítá.

Neméně důležitou součástí kultury jsou muzea. Západočeské muzeum má regionální význam i na úrovni Plzeňského kraje a v rámci celé České republiky. Je jedním z center vědecké práce ve městě. Založeno bylo v roce 1878 a od té doby sbírá důkazy o historii a přírodě. Expozice se týkají Přírody, historie i etnografie na Plzeňsku. Konají se zde přednášky a kulturní pořady pro veřejnost. Dalším významným muzeem ve městě je Pivovarské muzeum, které mapuje tradici a vývoj plzeňského piva od počátku města. Najdeme zde, jak se dříve pivo vařilo, historii pivovarnictví, láhve a etikety, život v plzeňské hospůdce a získáme možnost podívat se do plzeňského podzemí. Neméně významným muzeem je Patton Memorial Pilsen, které jsem již zmiňovala o několik řádků výše. Je to jediné muzeum u nás věnované americké armádě. Obyvatelé se zasadili o vznik muzea, které bylo otevřeno k 60. výročí osvobození Plzně a jihozápadních Čech, protože jsou vděční Američanům za osvobození v roce 1945.

Na počest americké armády se každý rok v květnu pořádají vzpomínkové akce. Pro děti jsou zajímavá dvě muzea – Muzeum strašidel a Muzeum loutek. Obě jsou na náměstí v centru města. Ještě zmíním netradiční interaktivní muzeum Techmania Science Center v objektu závodu Škoda, které je pro děti i pro dospělé. Je technická expozice pro ty, kteří mají rádi fyziku a její zákony. Od září toho roku v areálu tohoto muzea najdeme exponát, který v mnoha lidech budil rozporuplné pocity – Entropu.

Vzdělávací instituce jsou doplněny knihovnami. Knihovna města Plzně zahájila svou činnost v roce 1876 pod názvem Obecná knihovna města Plzně. Studijní a vědecká knihovna Plzeňského kraje je přímo v centru a její historie se píše od roku 1950. Sídlí v bývalém dominikánském klášteře. Zajímavostí je knihovna pro nevidomé, která je součástí vědecké knihovny. Zahrnuje knihovnu Anglickou, Německou a Rakouskou, které se nachází v Evropském domě na náměstí Republiky stejně jako knihovna Alliance Francaise de Plzeň. V neposlední řadě zmíním knihovnu Západočeského muzea, která je jeho součástí. Planetárium ukončilo svou činnost a zaměřilo se pouze na přednášky a akce pro veřejnost.

Někteří lidé si nedokáží představit život bez sportu. Ve městě najdeme několik sportovních zařízení. Především bych zmínila Stadion Štruncovy sady, kde má hlavní zázemí fotbalový klub, ale lze tam hrát fotbal, hokejbal, házenou nebo dělat atletiku a další činnosti. Hokejový klub má své zázemí v ČEZ Aréně. V okrajové části Plzně na Košutce se nachází druhý zimní stadion Kooperativa aréna, kde probíhá veřejné bruslení i školička bruslení. Ve městě najdeme ještě další sportovní areály – na Borech, na Slovanech a další.

V centru města lze najít obchody se suvenýry, starožitnostmi, knihami a jiným luxusním zbožím, butiky a jiné módní doplňky. Ve městě jsou čtyři velká nákupní centra, kde jsou obchody, kavárny i další podniky. Jsou situovaná do centra i na okraje měst. Obchodní centrum Plzeň Plaza má výhodnou polohu, díky které je snadno dostupné nejen městskou hromadnou dopravou, ale i pěšky, nachází se v centru města. Najdeme tam přes sto obchodů, supermarket Albert, restaurace, kavárny, multiplex Cinema City, zábavní Fantasy Park a velké parkoviště. Obchodní centrum Olympia se nachází v městské části Plzeň-Černice, na jihovýchodním okraji města. Mezi více než stovkou obchodů a módních butiků zde najdeme supermarket Hypernova, multikino Cinestar, kavárny a restaurace. Nechybí ani dětský koutek s hlídáním. Na Doubravce je Obchodní centrum Tesco, které je otevřeno 24 hodin denně a dále zde najdeme více než 50 obchodů s restauracemi a kavárnami. Stejné i další služby zákazníkům nabízí i Obchodní centrum Tesco v Plzni-Borská pole. Ze služeb, které se liší od předchozího obchodního domu zmíním obchodní dům Obi nebo nábytek Asco.

2.4.6. Celková dopravní charakteristika

V bakalářské práci jsou tři kapitoly týkající se dopravy. Zde bych se věnovala pouze stručně historii silniční a železniční dopravy v Plzni až do současnosti. V kapitole 4. budou texty vztahující se k dopravní poloze města, v kapitole 6. se budu věnovat, mimo jiné, systému MHD v Plzni. Ke tvorbě textu této kapitoly jsem používala práce Dokoupil, Mirvald (2007) a http://www.plzen.eu/zivot-v-plzni/doprava/zakladni.

Nejstaršími stezkami v Plzni a jejím okolí byly stezky pro pěší a nosiče, později i pro vozy. Byly to ne příliš upravené lesní cesty. V oblasti bažin byly vytvořeny haťové přechody. Na příkrých údolních svazích a v záplavových územích cesty obvykle nevedly, ale Plzeň byla výjimkou, kde cesty vedly okolo řek. Cestující a obchodníci přecházeli i řeky a to v brodech. Plzeň byla napojena na stezky, které vedly za hranice země. Měla výhodnou polohu, což ovlivnilo její vývoj. Plzeň je dopravním uzlem, nejen silničním, ale i železničním. První zpevněné silniční cesty byly budovány od 18. století a byly nazývány císařské nebo tereziánské silnice. Město se pyšnilo i Říšskou silnicí, které se říkalo také Bavorská, a byla jednou z nejstarších silnicí v zemi. Spojovala Plzeň

s Prahou, Klenčí pod Čechovem a Bavorskem. Norimberská silnice vedla k Rozvadovu a předcházela dnešní dálnici. Z Plzně vedly cesty do Bavorska, Saska a Rakouska, Krušných hor, Kraslic, Mariánských Lázní, Chebu a Aše. Díky těmto trasám se stala Plzeň významným dopravním uzlem ve Střední Evropě.

První železniční trasa vedla z Plzně do Domažlic, v roce 1861. Napojila se na železniční síť Německa. Později Plzeň získala spojení s hlavním městem naší země (v roce 1862). Ve stejném roce se začalo jezdit z Plzně do Rakouska přes Břeclav. Rozvoj železnice pokračoval a stejně se to projevuje i v metropoli západních Čech. Dalšími železničními směry byly České Budějovice (1868), Cheb (1872), Žatec (1873), Klatovy (1876) a Železná Ruda (1877). Tato síť vydržela do současné doby.

V současné době je Plzeň dopravním uzlem, kterým procházejí tři hlavní silniční trasy. Jedna vede z Německa přes Rozvadov, Plzeň, Prahu až na Slovensko (E 50), druhá začíná opět v Německu, ale pokračuje přes Vojtanov, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice do Rakouska (E 49) a třetí je z Plzně přes Železnou Rudu do Německa (E 53). Město zajišťuje systém městské hromadné dopravy 39 linkami. Tři z nich jsou tramvajové, 6 trolejbusových a 21 autobusových, 3 linky zajišťují dopravu v noci. Plzní projíždí nejen místní autobusové spoje, ale i dálkové vnitrostátní a mezinárodní linky. Za jeden den je na jednom z největších autobusových nádraží v zemi odbaví 221 spojů. Mezi cílovými městy v České republice jsou například České Budějovice, Brno, Praha nebo Tábor. Mezinárodní linky jezdí například do Anglie, Francie, Holandska, Švýcarska nebo Španělska a spojují některá evropská města s Plzní – například Paříž, Londýn, Mnichov, Brusel, Ženeva nebo Barcelona.

Ve městě se sbíhají hlavní tratě ze šesti směrů – z Prahy, Chebu, Českých Budějovic, Domažlic, Železné Rudy a Žatce. Hlavní nádraží se nachází nedaleko centra města a v Plzni můžeme najít devět menších zastávek. Během 24 hodin projede městem okolo 230 vlaků. Přes Plzeň jezdí české vlaky, které spojují město s jinými významnými hospodářskými centry (například Brno, Cheb, Jihlava, Ústí nad Labem, Františkovy Lázně nebo Železná Ruda), a mezinárodní vlaky spojují Plzeň s městy na Slovensku (Žilina, Poprad a Košice) nebo jinými evropskými městy (Mnichov, Norimberk nebo Stuttgart).

Nejbližší civilní letiště je mezinárodní letiště v Praze-Ruzyni. Vzdálenost, která dělí Plzeň od Ruzyně je zhruba 85 km po dálnici, a trvá asi 60 minut. Z Ruzyně se létá do celého světa.

2.4.7. Charakteristika rekreace a cestovního ruchu

Plzeň je městem dobře vybaveným pro rekreaci svých obyvatel a průměrně atraktivním z hlediska cestovního ruchu. Ve městě jsou památky a v okolí města pěkná příroda vybízející k pobytu v přírodě. Najdeme i rekreační vodní plochy. Pro volný čas dětí, jejich vzdělání a rozptýlení je ve městě je velká zoologická zahrada a Dinopark. Podle autorů kapitoly o cestovním ruchu v knize Geografie města Plzně (Reitspies, Svoboda, J., 2007) můžeme památky pomyslně rozdělit do dvou skupin. Prvním druhem památek jsou kulturní památky a druhou

skupinou jsou umělecko-historické památky. Další text v této podkapitole je psán na základě návštěv města.

Kulturními památkami jsou památkové rezervace, národní kulturní památky a historické památky, kam patří památné domy, památníky, pomníky, pamětní desky a další. Mezi umělecko-historické památky patří architektonické a urbanistické památky, parky, lidová architektura a kultura (Reitspies, Svoboda, J., 2007).

Pro cestovní ruch je atraktivní historické jádro. Na území města najdeme památky ve všech stavebních slozích, přestože Plzeň byla založena v roce 1295. Románský sloh zastupuje kostelík sv. Jiří v Doubravce. Zároveň patří k nejstarším církevním památkám v celé republice a je jedním s nejkrásnější výzdobou v západních Čechách. Kostel Všech svatých se nachází na Roudné na Severním předměstí a je nejstarším kostelem v Plzni z dob před založením Plzně, byl farním kostelem obce Malice. Nejvíce se projevuje gotika v architektuře Plzně. Jednou z nejvýznamnějších památek v Plzni je gotický chrám sv. Bartoloměje na náměstí. Je to výrazná dominanta města a láká turisty. Je možnost vylézt na jeho věž, kde je z výšky 60 m krásná vyhlídka na město. Věž je se svou výškou 102,26 m nejvyšší kostelní věží v České republice. Další zajímavostí ve městě je historické podzemí. Jeho vznik a vývoj je zajímavý. Plzeň se rozkládá na pískovcovém podlaží. Jedna průvodkyně z plzeňského podzemí mi řekla, jak vznikl labyrint podzemních chodeb. Když byla založena Plzeň, která se původně rozkládala na území historického centra, tak ve většině domů měli obyvatelé várečné právo. Jenže domy byly úzké a lidé potřebovali místo, proto si začali budovat dvoupatrové nebo třípatrové sklepy. Jelikož geologické podloží je pískovcové, tak jim to šlo dobře. Ve sklepech měli uložené sudy s pivem, potraviny, malé hospůdky a často také studně. Díky běhu dějin a mnohému obléhání města si obyvatelé začali propojovat sklepy mezi sebou. Bylo to z praktických důvodů. Když z jednoho domu se ukryli domácí do sklepa a nepřátelé se tam dostali, tak mohli přes sousedův dům utéci. Na počátku 15. století obléhali město husité a v té době byl už labyrint propojen, ale jeho vývoj pokračoval až do 19. století, Jeho celková délka je 17 kilometrů, ale pro návštěvníky je otevřena trasa o délce 800 metrů. Vchod do podzemí je v pivovarském muzeu.

Myslím si, že v Plzni si každý najde něco, co pro něj bude zajímavé. V Plzni se nachází velká zoologická zahrada spojená s botanickou zahradou a Dinoparkem.

3. Rozbor literatury

3.1. Literatura pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území

Při popisu řešeného území byly využity následující lexikony, monografie, popularizační práce a internetové zdroje. V lexikonu Kuča (2002) je množství informací o vývoji prostorové a urbanistické struktury města Plzně. V knize je popsán podrobný vývoj města z hlediska počtu obyvatel. Také je zde vysvětlen původ jména a statut města, jak se měnil v průběhu času. Dále autor zmiňuje měnící se počet domů, získaná privilegia nebo katastrofy ovlivňující vývoj města. Vše je doplněno plány a nákresy města. V neposlední řadě je v knize seznam důležitých městských budov a průmyslových areálů s fotkami. Informace z knihy jsem použila v kapitole Historický vývoj města a vývoj počtu obyvatel.

Kniha Kejha, Janouškovec (2010) není ryze odbornou publikací. Mapuje dnes již zaniklé části města, budovy a ulice. Kniha je plná fotografií a informací o budovách a částech města, které již dnes neexistují, jsou přestavěny do jiné podoby nebo na jejich místě stojí úplně jiná stavba.

Kniha Demek (1987) je podrobným přehledem geomorfologického členění povrchu České republiky. Z této knihy jsem čerpala informace pro kapitolu charakteristika. Podle mapy v knize jsem zakreslila do mapy fyzicko-geografických podmínek města geomorfologické celky. Dále jsem popsala podle knihy jednotlivé celky a hierarchii geomorfologického členění.

Kniha Švorc, Švorcová (2006) je jasným a výstižným přehledem českého vodstva. Použila jsem informace z tohoto díla při psaní kapitoly o řekách, které protékají Plzní a jsou pro město charakteristické. Kniha je z části obrázková, ale bohužel v rámci této práce pro mě obrázky neměly žádný význam. Publikace Vlček, ed (1984) poskytuje informace o vodstvu ČSR, které jsou doplněny mapkami. Informace z této knihy jsem použila pro doplnění předchozího zdroje.

Kniha Dudák, ed. (2008) se zabývá velmi podrobně oblastí Plzeňsko. Nejprve oblast vymezuje a vysvětluje některé jazykové drobnosti. V první části autoři píší o přírodě. Kapitoly zahrnují geomorfologii, geologii, paleontologii, klimatologii, hydrologii, pedologii a pedogeografii, biogeografii – faunu i floru a ochranu životního prostředí. Druhá část knihy je o historii celé oblasti, vývoji osídlení a o životě lidí na tomto území. Popisuje vývoj zemědělství, průmyslu (pivovarnictví, strojírenství) a těžby uhlí a kaolinu. Vše je v knize přehledně shrnuto a podrobně popsáno.

3.2 Literatura zabývající se teorií prostorové struktury města

Kniha Kubeš a kol (2009) je metodickou příručkou pro mou práci, ale týká se jiného města, konkrétně Českých Budějovic a jejich aglomerace. První kapitola popisuje vývoj města České Budějovice od jejich vzniku až konce 20. století. Ve druhé kapitole se autoři zabývají populačním vývojem v jednotlivých geneticko-koncentrických zónách a v urbanisticko morfologických zónách. Třetí kapitola shrnuje informace o geografické poloze města, prostorové struktuře města, dopravní a technické infrastruktuře. Dále popisuje vybrané charakteristiky obrazu města. Poslední kapitola se zabývá sociální a demografickou strukturou města. Kniha je doplněna tabulkami, mapami a fotografiemi.

Další teoretickou literaturou, kterou jsem použila ve své práci je Sýkora (2002) a Ouředníček (2002). Oba články se zabývají suburbanizací a jejími důsledky, které ovlivňují rozvoj města.

3.3. Literatura o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města Plzně

Paní docentka Matušková, doktorka Novotná a další spoluautoři (Matušková, Novotná, eds. a kol. 2007) shrnuli ve své knize geografii města Plzně. V knize je zahrnuta fyzická i socioekonomická geografie. Nevynechali ani vývoj zakreslení Plzně v mapách a v plánech, mapového serveru a v neposlední řadě i veduty města. Nezapomněli ani na geografickou polohu města a historii Plzně. Kniha mě inspirovala k hlavní ose kapitol týkajících se fyzické a socioekonomické geografie. Zpracování knihy je přehledné, výstižné a upravené. Z knihy jsem čerpala informace ke kapitolám fyzické i sociální geografie a doplnila jsem je o informace z ostatní literatury.

Zdrojem informací o prostorové struktuře Plzně v historii byl také „Historický atlas města Plzně“ – Kolektiv (2009). Tato publikace má tři části. První část je textová a popisuje historický vývoj města. Kromě historie je zmíněn i obraz města. Ve druhé části jsou mapové listy, kterých je 50. Jsou tam zahrnuty podrobné historické plány města, plány jednotlivých objektů, veduty, plány infrastrukturních prvků i letecké snímky města. Třetí část obsahuje popisky k jednotlivým přílohám.

Dále jsem nahlédla do Integrovaného plánu rozvoje města (2008), který byl vypracován jako podklad pro kandidaturu města Plzně na Evropské hlavní město kultury v roce 2015. Plán je zveřejněn na internetových stránkách http://www.plzen2015.net. Na vzniku tohoto dokumentu, který analyzuje socioekonomickou situaci města, dále vybavenost a atraktivitu z kulturního, sportovního a volnočasového hlediska, se podílelo mnoho autorů nejen z reprezentace města, ale i z kulturních center, muzeí, divadel nebo úřadů.

Při studiu dostupných dat pro poznání města jsem nahlédla do map Územního plánu města Plzně a Přehledu aktuální dokumentace (2009), které jsou zveřejněné na internetových stránkách http://ukr.plzen.eu/cz/uzemni-planovani. Na tvorbě Územního plánu také pracovalo mnoho autorů.

Jako podklad k Mapě 1., Mapě 3. a Mapě 4. jsem použila turistickou mapu Plzeňska od Kolektivu autorů Kartografie Praha (2004). Dále jsem pro Mapu 2. a kartogramy použila data pro práci v GIS. Získala jsem je od Správy informačních technologií města Plzně (SITmP). Autorem dat 2009 je společnost GEOREAL spol. s r.o.

Dále jsem ve své práci využila internetové stránky města http://www.plzen.eu/. Stránky mi pomohly získat mnoho informací a kontaktů důležitých při psaní této práce.

4. Analýza dopravně komunikační polohy města Plzně

Město leží západně od hlavního města na soutoku čtyř řek. Díky své poloze v kotlině mělo území příznivé podmínky pro osídlení. Vhodné klima a půdy s vlastnostmi vhodnými pěstování plodin byly důvodem zakládání několika osad na území dnešního města. Díky osidlování zde vznikaly významné dopravní stezky, které spojovaly Prahu s Německem. Plzeň je městem krajským i okresním. Nachází se v centru kraje. Zajišťuje služby nejen pro obyvatele města, ale i pro obyvatele z okolí. Do Plzně dojíždí mnoho lidí za prací i za vzděláním. Je zde mnoho mateřských, základních i středních škol, nechybí univerzita. Je centrem kultury, najdeme zde mnoho kulturních zařízení. Dále jsou zde zajištěny zdravotnické a sociální služby pro kraj. Nachází se zde fakultní nemocnice i jiná zařízení.

Dopravně komunikační poloha města je poměrně výhodná. Pro srovnání jsme se spolužačkami v rámci předmětu UGMA vypracovaly čtyři tabulky Vybavenost silničními komunikacemi, Vybavenost železničními komunikacemi, Vzdálenost od Prahy a Vzdálenost od Brna. V těchto tabulkách srovnáváme krajská města mimo Prahy, která by měla nejvýhodnější dopravní polohu.

První tabulkou je Vybavenost silničními komunikacemi – Tabulka 4. Vzaly jsme si Autoatlas ČR v měřítku 1:100 000 (Beran a kol., 2001) a spočítaly jsme kolik dálnic, rychlostních komunikací, silnic první třídy a silnic druhé třídy vede jednotlivými městy. U každé komunikace jsme počítaly vstup do města a výstup z něj. Každému druhu komunikace jsme daly bodovou hodnotu. Dálnici jsme daly 4 body, rychlostní komunikaci jsme daly 3 body, silnici první třídy jsme ohodnotily 2 body a silnici druhé třídy 1 bodem. Všechno jsme spočítaly a vyhodnotily. Stejným způsobem jsme udělaly i druhou tabulku Vybavenost železničními komunikacemi. Z mapy jsme vymezily železniční tratě, které jsme na základě zdrojů http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/koridory.gif, www.idos.cz a internetových stránek Českých drah, rozdělily na železniční koridory, významné rychlíkové tratě a ostatní tratě. Železniční koridory získaly 4 body, významné rychlíkové tratě 2 body a ostatní tratě 1 bod. Body jsme sečetly. Ještě jsme do této tabulky přidaly Méně významné mezinárodní letiště, za které jsme udělily jeden bod.

Dálnice sice nevede přímo Plzní, ale poloha města a dálnice je výhodná. Motoristé se snadno dostanou na dálnici nebo z dálnice do města a zároveň město není zatíženo provozem dálnice. Za dálnici Plzeň získala 8 bodů. Rychlostní komunikaci ve městě a okolí nenajdeme. Plzní prochází 2 silnice první třídy (2 vstupy a 2 výstupy), za které má město 8 bodů, a 2 silnice druhé třídy (2 vstupy a 2 výstupy), za které Plzeň získala 4 body. Za silniční komunikace,

kterých je celkem deset, získala Plzeň celkem 20 bodů. Celkově je Plzeň na třetím místě, po Ostravě a Brně.

Plzní prochází jeden železniční koridor (1 vstup a 1 výstup), za který je bodový zisk 8 bodů. Významné rychlíkové tratě vedou do tří směrů, bodový zisk pro město je 6 bodů. Do kategorie ostatní tratě jsme zařadily jeden směr, za který město získalo 1 bod. Železničních tratí je celkem 6 a Plzeň za ně získala 15 bodů, které stačí na třetí místo, o které se dělí s Ústím nad Labem. Méně významné mezinárodní letiště v Plzni a nejbližším okolí není.

Další dvě tabulky se zabývají vzdáleností od krajských měst od Prahy a Brna. Obě tabulky jsou rozdělené na silniční a železniční dopravu, silniční je rozdělena na cestu automobilem a autobusem. První tabulka je vzdálenost krajských měst od Prahy – Tabulka 5. Vždy je tam uvedena vzdálenost města od Prahy a čas, za který by měla být trasa překonána. Vzdálenost automobilem a čas jsme získaly díky Plánovači tras na www.mapy.cz. Tam jsme si zadaly začátek a cíl cesty. U vzdáleností a časů autobusové a vlakové dopravy jsme využily www.idos.cz a vybraly jsme nejkratší čas a vzdálenost. Vzdálenost je zaznamenána v kilometrech a čas v minutách. U cesty automobilem je začátek a cíl cesty umístěn do centra měst, u autobusové a vlakové dopravy je začátek a cíl cesty autobusové nebo vlakové nádraží v jednotlivých městech. Bodové hodnocení je následující. Pokud vzdálenost je do 99 km, tak bodový zisk je 3 body. Vzdálenost od 100 km do 149 km je obodována 2 body a vzdálenost od 150 km do 199 km je za 1 bod. Delší vzdálenosti nejsou bodovány. U času je bodování podobné. Časová vzdálenost do 99 minut má hodnotu 3 bodů, čas mezi 100 a 149 minutami je za 2 body. Cesta trvající 150 až 199 minut získá 1 bod. Stejná metodika byla použita i u druhé tabulky Vzdálenost od Brna – Tabulka 6.

Poloha Plzně vůči Praze je poměrně výhodná. Automobilem i autobusem lze cestu překonat za hodinu, vlakem trvá cesta déle. Za silniční dopravu získává plný počet bodů – ve všech čtyřech kategoriích má 3 body. U železniční dopravy ztrácí v obou kategoriích 1 bod. Přesto v této tabulce Plzeň získává celkem vysoký počet bodů (16 bodů) a o 2. -3. místo se dělí s městem Hradec Králové.

Poloha vůči Brnu není tak výhodná. V této tabulce Plzeň získala pouze jeden bod za časovou vzdálenost automobilem. V této tabulce se Plzeň dělí o poslední místo s dalšími třemi městy.

Celkově z analýzy dopravní polohy vyplývá, že Plzeň má výhodnou dopravní polohu v Čechách (vůči Praze), na Moravě (vůči Brnu) nikoli. Dále patří mezi nejlépe vybavená města silničními a železničními komunikacemi, po Praze (která byla v analýze vynechána), Ostravě a Brně.

5. Analýza prostorové struktury města Plzně

V této kapitole s názvem Analýza prostorové struktury města Plzně bych se chtěla zabývat tím, jak je město strukturované. Prostorová struktura města reálně popisuje strukturu města. V každé podkapitole zmíním krátce teorii prostorové zonace města, v níž je vyjádřena existující struktura města i ta, která je chybějící. Poté provedu podrobnější analýzu městské struktury.

Nejprve zmíním definici pojmu sídlo. Podle publikace Brychtová, Fňukal (2007) sídlo je prostorově oddělená a trvale osídlená skupina obydlí lidí. Sídlo s menším počtem obydlí se nazývá venkovské sídlo. Město je sídlo s větším počtem usedlostí (základní sídelní jednotka, lidské obydlí). Z administrativně správního pohledu je základním pojmem obec. Je základním článkem administrativního členění státu. Větší obce mohou obdržet statut města. Plzeň patří mezi statutární města, která mohou mít jednotlivé městské obvody.

Město je ovlivněno procesy, které proměňují současnou strukturu města. Ve své práci je zmíním pouze krátce. Nejsou hlavním tématem mé práce. Jedním z těchto procesů je suburbanizace. Můžeme ji vnímat jako součást urbanizace, vývoje měst. Suburbanizace ovlivňuje nejen prostorové rozmístění obyvatelstva, ale i architekturu, vybavenost službami a technickou a dopravní infrastrukturu. (Ouředníček, 2002). Lidé rozšiřují své aktivity na území mimo městskou zástavbu, ale co nejblíže centru a službám (Sýkora, 2002). V Plzni je tento vývoj patrný, koukneme-li se na historický vývoj města.

Seltzer (2002) a Downs (1999) upozorňují na specifickou formu suburbanizace, která je nazývána urban sprawl. Pan Downs charakterizuje urban sprawl několika rysy - rozšiřováním zástavby do velkých vzdáleností od města, nízkou hustotou osídlení obytné zástavby, dominancí individuální automobilové dopravy nebo koncentrací služeb podél dopravních tepen. Také se projevují finanční nerovnosti mezi obcemi. Podle Seltzera živelné rozpínání měst je silnou výzvou pro zdravý ekologický, sociální a hospodářský rozvoj osídlených oblastí. Podle tohoto autora lze změnit existující trendy rozvoje území plánováním a předejít negativním důsledkům tohoto procesu. Se suburbanizací jsem již zmínila dominující individuální automobilovou dopravu. Podle Puchera (2002) negativním důsledkem suburbanizace je zvyšování počtu aut, dopravní zácpy, hluk, nehody a s tím souvisí i úmrtí (ovlivnění přirozeného pohybu obyvatelstva), a znečištění ovzduší (ovlivnění kvality života).

Město je z hlediska urbanistického členěno do šesti sektorů. Prvním je *Centrální oblast města*, která zaujímá centrum města a jeho nejbližší okolí. *Východní Předměstí* se rozprostírá na území jihovýchodně od centra až k hranicím města (Východní předměstí, Slovany, Koterov, Bručná a Černice). *Jižní Předměstí* zaujímá téměř celou čtvrtinu města jihozápadně od centra.

Doubravku najdeme severovýchodně od centra a zaujímá území stejnojmenného sídliště. *Skvrňany* leží západně od centra a zahrnují kromě Skvrňan i Malesice, Radčice, Křimice a Dolní Vlkýš. *Severní Předměstí* zahrnuje sídliště Vinice, Lochotín, Bolevec a Košutku (http://www.plzen2015.net).

5.1. Geneticko-koncentrická prostorová struktura

Tato koncepce souvisí s historickým a urbanistickým vývojem města a dělí město na tři zóny. První zónou je *jádro města*. Většinou zahrnuje *historické jádro*. Druhou částí je *vnitřní město*, kde jsou zahrnuta původní městská předměstí, a nezahrnuje městské jádro. Třetí zónou jsou *předměstí*, kam patří nová současná předměstí, která vznikají díky nové zástavbě. Dále můžeme vymezit *centrum města*, které zahrnuje jádro města a část vnitřního města, která na jádro navazuje a prošla procesem citizace. Každá *městská čtvrť* může mít své *jádro*. (Kubeš, 2009)

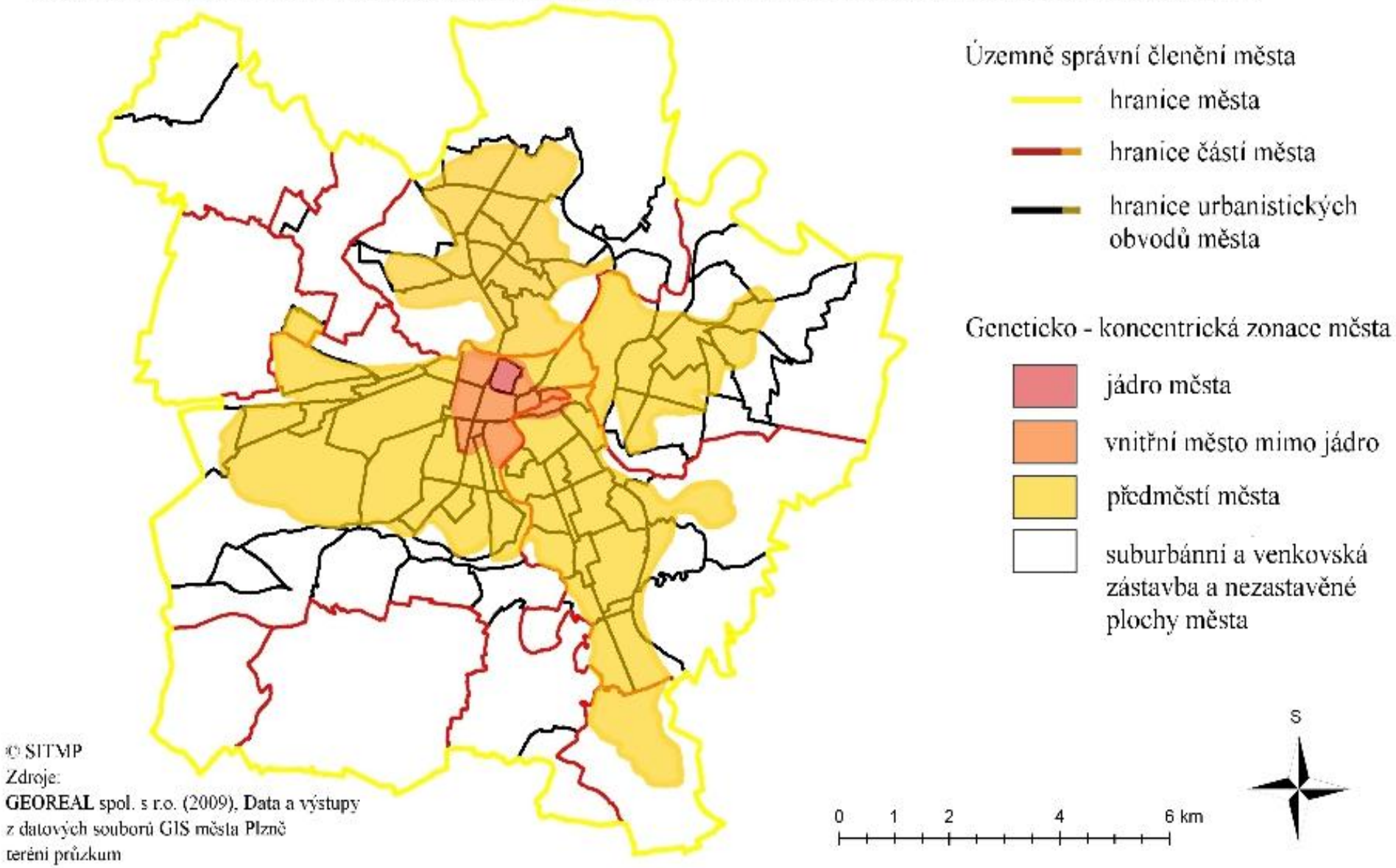
Podobnou prostorovou strukturu popisuje ve své práci Sýkora (1999). Autor ve své práci teorii aplikuje na Prahu, ale lze ji aplikovat i na Plzeň. První územní celek je městské centrum, které představuje klíčové území města. Druhým územím je rozsáhlé území činžovních domů a třetím územím jsou předměstské zóny samostatných sídel ležících mimo kompaktní město.

V Plzni jsem vymezila jádro města, vnitřní město a současná předměstí (Mapa 2b.). Jádro města je tvořeno urbanistickým obvodem Plzeň – historické jádro (001). Leží téměř uprostřed města od konce 13. století, mezi řekami Mží a Radbuzou, jejichž soutok chránil město před nevítanými návštěvami a dobyvateli. Jádro je tvořeno pravoúhlou sítí 15 ulic a domy byly postaveny do 21 bloků. Uprostřed se nachází obdélníkové náměstí, které vzniklo vynecháním dvou bloků domů, s chrámem sv. Bartoloměje. V současné době náměstí Republiky je hlavním náměstím a reprezentuje město. Jádro města je totožné s historickým jádrem města.

Vnitřní město zaujímá urbanistické obvody Centrum – východ (002), Centrum – jih (003), Centrum – jihozápad (004), Centrum – západ (005), jihozápadní část obvodu U Spartaku (009), Hamburk (010), západní polovinu obvodu Hlavní nádraží (011), tři čtvrtiny obvodu Dukelská (040), severní třetinu obvodu Bory – u nemocnice (041), severní okraj obvodu Nemocnice (042) a obvod Proti Belánce (043). Tato část města tvořila historická předměstí.

Historické jádro města spolu s částí vnitřního města tvoří centrum města, které bych vymezila urbanistickými obvody – Plzeň – historické jádro (001) a částmi obvodů Centrum – jih (003), Centrum – západ (005) a U Spartaku (009). Je to část města, která byla citizovaná a dnes tam najdeme převážnou část služeb pro občany – úřady a radnici, obchody, knihovnu, muzeum, divadla a další kulturní zařízení, restaurace, hotely, archiv, některé fakulty Západočeské univerzity a v neposlední řadě krajský soud.

Mapa 2b. Územně správní členění a geneticko-koncentrická zonace města Plzně (stav k roku 2010)



© SITMP
Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
terénní průzkum

Třetí zónou, kterou jsem vymezila a vyznačila do mapy, jsou předměstí. Zóna je tvořena současnými předměstími, kde jsou postavena sídliště. Předměstí rodinných domků vznikala od poloviny 19. století, ale hlavně v období první republiky. Mezi předměstí s výstavbou rodinných domů patří Jižní předměstí, Východní předměstí, Čechurov, Bručná a Severní předměstí. Výstavba sídlišť panelových domů v Plzni začala na počátku 60. let 20. století, patří sem Skvrňany, Doudlevce, Slovany, Lobzy, Doubravka, Lochotín, Bolevec, Košutka a Vinice. Dále jsem do předměstské zóny zahrnula areál Škodových závodů, Borská pole a městské části, které byly původně osadami sousedícími s městem. Dnes součástmi města jsou Nová Hospoda, Koterov, Božkov, Černice a Újezd, pro které je charakteristická zástavba rodinných domů.

Městské centrum je stejné jako jádro města. Území činžovních domů v podstatě kopíruje vnitřní město. Pouze třetí zóna se liší tím, že v geneticko-koncentrické zonaci jsou zahrnuta předměstí i suburbia.

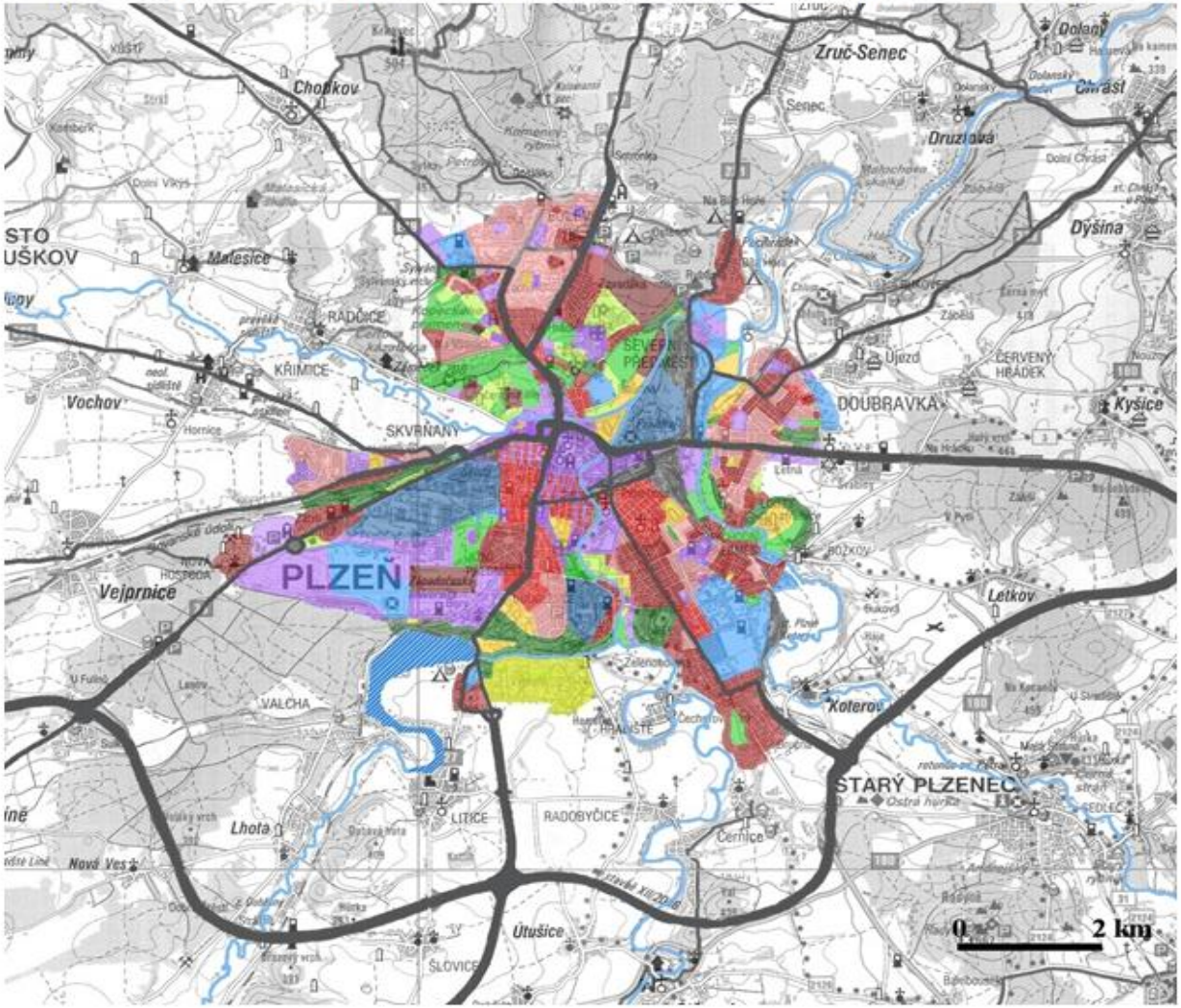
5.2. Funkční prostorová struktura

Město lze rozdělit podle teorie Funkční prostorové zonace (Mapa 3.) do 12 „základních" zón, třináctou zónou je kategorie jiné plochy a mohou být i přechodné zóny, kde se jednotlivé funkce buď doplňují, nebo jsou ve vzájemném souladu a nevylučují se.

První typem je *obytná zóna*. Zahrnuje území, na kterém stojí zástavba, ve které bydlí obyvatelé města. Mohou to být rodinné domy, vícepodlažní bytové domy i panelová sídliště. Podle mého názoru nejdůležitější zónu ve městě můžeme dělit na pět typů. Prvním z nich je *obytná vícepodlažní ulicově-bloková zástavba*, kterou můžeme najít na předměstích města. Dalším typem je *obytná jednopodlažní maloměstská ulicová zástavba*, která bývá na předměstích nebo v malých městech. *Obytnou mnohopodlažní blokovou zástavbu sídlišť* lze najít na okrajích města, kde vyrostla v druhé polovině 20. století paneláková sídliště, která v současné době procházejí revitalizací. Další typ se nazývá *obytná jednopodlažní soliterní až řadová zástavba rodinných domů* a převážně tento typ najdeme na okrajích města, které byly ještě suburbií. *Obytná jednopodlažní původně venkovská dvorová zástavba* se nachází například v jádrech městských čtvrtí na předměstí.

Druhý typ najdeme tam, kde jsou obchody a budovy, ve kterých se nachází služby pro obyvatele. Nazýváme jí *obslužnou zónou*. Přechodným typem mezi obytnou a obslužnou zónou je *obytně-obslužná zóna*. V této zóně je vyvážený poměr mezi bydlením a službami. Obslužné zóny, které jsou vymezené funkční zonací, lze rozlišit také jako pět typů. *Obslužně-obytná vícepodlažní ulicově-bloková zástavba*, která se nachází převážně v centru města, kolem obchodních tříd nebo v jádrech městských čtvrtí, je významným typem zonace. Další zónou může být *obslužná ulicově-bloková či bloková zástavba veřejných služeb*, kterými může být kultura, veřejná správa, zdravotnictví nebo vzdělání, a lze ji najít nejen v centru města, ale i na okrajích měst. Následující typ se převážně nachází na okraji města, ale výjimečně ho můžeme najít i v centru - *obslužná bloková zástavba nových velkých marketů*. Na sídlištích můžeme najít další typ *obslužná bloková zástavba obslužných jader sídlišť*. Posledním typem je *obslužná bloková zástavba a plochy výstavišť a zábavných parků*.

Mapa 3. Mapa funkční prostorové struktury města Plzně (stav k r. 2010)



Zdroj: Kartografie Praha, 2004 (turistická mapa, 1:100 000), vlastní průzkum

V *průmyslové zóně* najdeme vše, co je spojeno s průmyslem, například továrny a sklady. Průmyslovou zónu můžeme rozdělit na dva podtypy - *průmyslová bloková zástavba* a *průmyslově-obslužná bloková zástavba a související plochy*. První podtyp zahrnuje samotné továrny a výrobní závody. K druhému podtypu patří například sklady a jiné průmyslové prostory, kde neprobíhá vlastní výroba.

Další zónou je *dopravní zóna*, kam řadíme silniční mimoúrovňové křižovatky, dálniční pásy, odbavovací budovy železničního a autobusového nádraží a letiště, velká parkoviště pro automobily, řadové i patrové garáže, kolejiště při vlakovém nádraží, přístavy a s ním související zařízení vodní dopravy, prostor a dráhy náležící letišti.

Do technickoinfrastrukturní zóny patří čistírny odpadních vod, skládky pevného odpadu a transformovny elektrického napětí.

Sportovně - rekreační zóny jsou děleny na venkovní sportoviště, bloky sportovních hal a arén, zástavbu zařízení pro cestovní ruch (například ubytovací zařízení) a zahrádkářské osady, které jsou přímo ve městě. *Přírodně – rekreační zóny* můžeme rozdělit na čtyři podtypy – městské parky, lesoparky a další rozsáhlejší udržovaná zeleň, zoologické zahrady, vodní plochy a hladiny řek ve městě a chráněná území přírody.

Dalšími zónami jsou agroprůmyslové zóny, památkové zóny, polyfunkční zóny, zemědělská krajina, zemědělsko-lesní krajina, lesní krajina, vodní plochy a jiné plochy. Tyto zóny nemají definované podtypy (Kubeš, 2009).

Ve své bakalářské práci o Plzni jsem obytnou zónu rozdělila na tři podtypy, pro které jsem si vybrala tři odstíny červené barvy. Prvním jsou bloky panelových domů, kam jsem zařadila hlavně sídliště. V severní části města jsou to sídliště Bolevec, Košutka a Lochotín, jižně od těchto sídlišť ještě zmíním Vinice. Sídliště východně od centra města je Doubravka. Na Východním předměstí část sídliště Slovany a jižně od centra města část sídliště Doudlevce jsou zastavěny zástavbou panelových domů. Sídliště Skvrňany ležící západně od centra je částečně zastavěno panelovými domy. Druhým typem je vícepodlažní ulicová zástavba, kde jsou vyznačené plochy zastavěné činžovními domy. Větší plochy s vícepodlažní ulicovou zástavbou se nachází ve Vnitřním městě v sousedství areálu Škodových závodů, na Jižním předměstí a v městské čtvrti Petrohrad. Posledním podtypem obytné zóny je zástavba rodinných domů. Nejblíže centru jsou rodinné domy na Jižním předměstí. Další zástavba tohoto typu se nachází podél Slovanské ulice a na Východním předměstí. Rodinné domy zaujímají čtvrtě Čechurov a Bručná. I Koterov je zastavěn rodinnými domy, kde jsou z části hospodářská stavení. Další zóny se zástavbou rodinných domků se nachází v sousedství přehrady České údolí, v Zátiší, v Nové hospodě a pás zástavby tohoto typu podél silnice Vejprnická. Severně od centra města se nachází zástavba rodinných domů podél Lidické ulice, dále mezi Lidickou a Karlovarskou a na Bílé Hoře.

Další zóna je přechodná obytně-obslužná zóna. Nachází se západně a jižně od centra v nejbližším okolí a obytná funkce s obslužnou se doplňují.

Obslužnou zónu jsem ve své práci nedělila na podtypy. Zahrnuje centrum města, hlavní náměstí, kde najdeme radnici, obchody, hotely a restaurace, kulturní zařízení a mnoho dalších služeb pro obyvatelstvo. Dále jsem zařadila k tomuto podtypu obchodní centrum Plaza, kde

kromě obchodů najdeme i kino Cinema City, část obchodní zóny Borská pole, areál Západočeské univerzity a několik malých zón s obchodními domy.

Další vymezenou plochou je průmyslově obslužná zóna. Zóna zahrnuje průmyslové prostory a budovy, kde přímo neprobíhá průmyslová výroba, a sklady. Zahrnula jsem to této kategorie část Borských polí, kde se nachází sklady několika firem. Druhou velkou průmyslově obslužnou zónou je zóna na Slovanech, kde se nachází areál bývalého pivovaru Světovar, který podle dostupných informací projde revitalizací a stane se z něj nadregionální multikulturní centrum. V budoucnu část této zóny se díky této proměně stane obslužnou zónou.

Město Plzeň je známé jako město průmyslové. Bylo by zvláštní, kdyby průmyslová zóna chyběla. Průmyslová zóna zahrnuje přímo areál průmyslového závodu. Na mapě jsem do této zóny zahrnula dva průmyslové areály – areál Škodových závodů a areál pivovaru Plzeňský prazdroj. První zmíněný areál se nachází jihozápadně od centra. Pivovar je situován severovýchodně od centra. Historie těchto závodů sahá do devatenáctého století.

Sportovně-rekreační zónou jsou všechny areály využívané ke sportovnímu vyžití. V těsné blízkosti centra města ve Štruncových sadech najdeme fotbalový stadion, který je domovským stadionem plzeňského FC Viktoria Plzeň. Jižně od centra se nachází ČEZ Aréna, kde sídlí a trénuje HC Plzeň 1929. Na Košutce je zimní stadion Kooperativa Aréna, který je využíván k bruslení pro veřejnost. Dále jsem do této zóny zařadila několik hřišť, která se nacházejí v jednotlivých městských částech.

Přírodně-rekreační zónu jsem ve své práci rozdělila na tři podtypy – parky a zeleň, lesní zeleň a zahrádkářské osady. Významnou přírodně-rekreační atrakcí pro obyvatele Plzně jsou zoologická a botanická zahrada s Dinoparkem. V Dinoparku se nachází Wollemia Nobilis, která pochází z druhohor, čímž se řadí mezi nejstarší rostliny na světě. Dinopark byl otevřen v roce 2003. První ZOO byla založena již v roce 1926 v Doudlevcích a ve své době byla druhou zoologickou zahradou v Československu (první byla v Liberci). Na současné místo byla přesunuta v roce 1963. V roce 1981 byla ZOO sloučena s botanickou zahradou a vznikl tak ojedinělý areál (http://www.zooplzen.cz/informace/zoo.php). Dále do této zóny patří okolí Kopeckého pramene a několik dalších ploch, jako jsou louky a prostranství vhodná k procházkám a jiným aktivitám ve volném čase. Podobně jsem vymezila i lesní zeleň ve městě. Převážně jsou to malé zalesněné plochy v městské zástavbě a kolem řek a přehrady využívané pro rekreaci. Ve městě nechybí ani zahrádkářské osady. Velkou zahrádkářskou a chatovou osadou je Výsluní. Další chatové a zahrádkářské osady jsou na Severním předměstí, u Lenčiny aleje a u Roudné. Na Výsluní se některé rodiny usadily již na stálo a chaty přestavěly na rodinné domky. Do agrozóny jsem zařadila několik zemědělsky využívaných ploch uvnitř intravilánu Plzně.

Silniční komunikace jsem vyznačila v mapě šedou barvou. Vybrala jsem pouze větší silnice - dálnici D 5, silnice I. Třídy E 53, E 49, 26 a 27, silnice II. Třídy 203, 231, 233 a 605. Dopravní zóny souvisejí s železničními tratěmi. První z nich je plzeňské hlavní vlakové nádraží, které je nedaleko centra města. Dále do této zóna patří nákladní prostor na železnici v plzeňském pivovaře. Třetí plochou související s dopravou je vlakové nádraží v Plzni – Koterově.

O vodních tocích a plochách se příliš rozepisovat nebudu, protože důležité informace byly již řečeny v předchozích kapitolách. Vodními toky jsou čtyři plzeňské řeky – Mže, Radbuza, Úhlava a Úslava, které svým způsobem ovlivňují město a život v něm od počátku. Díky těmto řekám zde byl úrodný kraj vhodný pro osídlení a zemědělství, později zde bylo založeno město. Řeky ovlivňují vegetaci i zástavbu. Vodní plochou je nádrž České údolí, jejíž okolí slouží k rekreaci.

5.3. Urbanisticko-morfologická prostorová struktura

Urbanisticko-morfologická prostorová struktura je částečně zachycena v předchozí kapitole. Zahrnuje půdorysnou, výškovou, objemovou, tvarovou a slohovou prostorovou strukturu.

Půdorysná prostorová struktura dělí zástavbu na pět podtypů. Prvním je ulicově – bloková zástavba, kde blok je tvořen budovami postavenými do čtverce nebo obdélníku. Z vnější strany bloku je ulice a uvnitř bloku je například dvůr. Druhým podtypem je bloková zástavba, kdy blokem je samostatná velká budova. Třetí je solitérní až řadová zástavba, pro kterou je charakteristická zástavba převážně rodinných domků postavených samostatně nebo do „řadovek“. Předposledním podtypem je původně venkovská dvorová zástavba, pro kterou jsou typická venkovská sídla. Venkovské stavení má charakteristickou podobu, skládá se ze dvou budov, které mají průčelí do ulice nebo na náves, mezi nimi je dvůr, který je vzadu uzavřen stodolou. Posledním typem je půdorysně rozmanitá nebo specifická zástavba.

Také *výšková prostorová struktura* zástavby je rozdělena na pět podtypů. Jednopodlažní zástavba je prvním podtypem. Druhý je vícepodlažní zástavba, kam patří budovy se dvěma až čtyřmi podlažími. Mnohopodlažní zástavba má čtyři až dvanáct podlaží. Předposledním typem je mrakodrapová zástavba, která má více než dvanáct podlaží. Posledním typem je výškově rozmanitá zástavba.

Objemovou prostorovou strukturu dělíme na čtyři podtypy. Prvním je maloobjemová zástavba, kam patří rodinné domy. Druhým podtypem je středně objemová zástavba, kde najdeme činžovní domy. Třetí podtyp je velkoobjemová zástavba, která zahrnuje panelové domy a další velké budovy. Posledním je objemově rozmanitá zástavba.

Podtypů *slohové prostorové struktury* je více než mají předchozí prostorové struktury. Je ovlivněna obdobími, kdy byla zástavba postavena. Je gotická, renesanční, barokní, klasicistní a empírová zástavba. Dále je novorenesanční, novobarokní a secesní zástavba. To jsou podtypy, které jsou datované do počátku 20. století. Podtypy zástavby od 20. století až do současnosti jsou zástavba socialistického realismu 1945-1960, výrazná a kvalitní moderní a postmoderní zástavba, zástavba panelového sídliště z 60. - 90. let 20. století. Posledními podtypy jsou slohově rozmanitá zástavba a bezslohová zástavba. (Kubeš, 2009)

Ulicově – blokovou zástavbu najdeme v jádru města, západně od něj, v okolí náměstí Českých bratří jižně od centra a severně od Jižního předměstí. Dále tento typ zástavby najdeme kolem Štefánikova a Chodského náměstí. I čtvrť Petrohrad, Doudlevce, jižní část Roudné, část Doubravky a Východní předměstí jsou zastavěny touto zástavbou. Bloková zástavba se nachází na sídlištích Bolevec, Vinice, část Doubravky a Skvrňany. Rodinné domy v soliterní nebo řadové zástavbě najdeme na Jižním předměstí, ve Skvrňanech, na \Doubravce, na Lochotíně, na Bílé Hoře, v Újezdě, v Červeném Hrádku, Lobzech, Božkově, v části Východního předměstí, v Koterově, Čechurově, na Bručné, v Černicích, na Valše a v Nové Hospodě. V některých okrajových částech města lze najít venkovskou dvorovou zástavbu, protože byly původně samostatnými venkovskými obcemi. Těmito částmi jsou Křimice, Radčice, Malesice a Dolní Vlkýš.

Výškovou prostorovou strukturu lze vymezit jednodušeji. V centru města je vícepodlažní zástavba. Jsou to převážně činžovní domy. Na sídlištích, která jsem vymezila v rámci předchozí půdorysné prostorové struktury, najdeme mnohopodlažní zástavbu, kterou panelové domy bezpochyby jsou. Ve čtvrtích, které jsou zastavěny rodinnými domy je výškové rozmanitá prostorová struktura. Některé rodinné domy jsou přízemní, jiné dvoupatrové. Mrakodrapovou zástavbu ve městě nenajdeme.

Podobné je to i s objemovou prostorovou strukturou. Vnitřní město je zastavěno středně objemovou zástavbou. Na sídlištích je velkoobjemová zástavba panelových domů. Čtvrti s rodinnými domy patří k maloobjemové zástavbě.

Náměstí Republiky, které je hlavním náměstím města, historickým jádrem a zároveň centrem veškerého dění, je postaveno v renesančním stylu. I domy v nejbližším okolí historického jádra jsou renesanční, klasicistní a novorenesanční. Koncem 19. století bylo zastavěno území jihozápadně od historického jádra, které se nachází kolem Husova náměstí, a čtvrť Petrohrad. Dále byl postaven areál věznice na Borech, budovy Velkého divadla a muzea. Před první světovou válkou byla na Lochotíně vystavěna luxusní vilová čtvrť. Na Slovanech a na Jižním předměstí byly vystavěny prvorepublikové vilové čtvrti. Období první republiky zasahuje i do architektury vnitřního města. Na Americké třídě byl postaven Mrakodrap, dále budova banky, areál Fakultní nemocnice na Borech a mnoho dalších budov a obytných domů. Během 60. a 70. let byla postavena plzeňská sídliště. V současné době pokračuje výstavba rodinných domů v okrajových částech města. Například v Červeném Hrádku jsou stavěny nové velké rodinné domy.

5.4. Sociální a demografická prostorová struktura

Sociální prostorová struktura má mnoho hledisek. Úzce souvisí s demografickou prostorovou strukturou. Její vývoj je rychlý a změny probíhají každý den. Ovlivněna je denní dojížďkou obyvatelstva do zaměstnání, škol nebo za službami.

Do sociální prostorové struktury je zahrnuta třídní, příjmová, prestižní, životně stylová, vzdělanostní, náboženská a etnická prostorová struktura. Třídní struktura dělí město na dělnické, úřednické a podnikatelské čtvrti. Příjmová (majetková) struktura vymezuje čtvrti bohatých, středostavovské čtvrti, nízkopříjmové čtvrti a chudinská ghetta. S touto strukturou souvisí životně stylová prostorová struktura města a prestižní struktura města. Dalšími strukturami jsou vzdělanostní, náboženská a etnická.(Kubeš, 2009)

Příjmová struktura úzce souvisí s životně stylovou strukturou. Na výši příjmu obyvatel závisí životní styl i prestižní místo pro bydlení, které si může dovolit člověk s vyššími příjmy. S výší příjmu souvisí třídní struktura. Vymezení těchto struktur není jednoznačné. Dnes není příliš vhodné společnost dělit na třídy. K tomuto vymezení nejsou zveřejňována data s výší příjmu obyvatel. Pro naše města není typické vymezování jednotlivých čtvrtí podle tříd, vzdělání, etnik a náboženství. V historii dělení měst podle náboženství, etnika a majetku bylo běžné. V Plzni na přelomu 15. a 16. století byla v severozápadní části města židovská čtvrť. Dnes existují čtvrtě s tzv. dobrou adresou, kde žijí lidé s vyššími příjmy, a naopak čtvrtě se „špatnou adresou“, kde žijí sociálně nejslabší nebo nepřizpůsobiví lidé.

Demografická prostorová struktura zahrnuje věkovou skladbu obyvatelstva nebo skladbu pohlaví. Data k analýze demografické prostorové struktury získáváme ze sčítání lidu, domů a bytů, které probíhá každých deset let.

Ve své práci se zaměřím na počet obyvatel v jednotlivých urbanistických obvodech, hustotu zalidnění, věkovou strukturu a skladbu pohlaví. Dále jsem se zabývala ekonomickou aktivitou a dojížďkou za prací z jednotlivých obvodů. Data pro své výpočty jsem čerpala ze Statistického lexikonu obcí České republiky 2005, ve kterém jsou zpracována data ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001.

Hodnoty *hustoty zalidnění* (Mapa 6.) jsem vypočítala na základě dvou získaných údajů – rozlohy obvodu a počtu obyvatel v urbanistickém obvodu. Počet obyvatel jsem vydělila rozlohou obvodu a získala jsem počet obyvatel na kilometr čtvereční. Vzhledem k tomu, že rozloha většiny urbanistických obvodů nepřesahuje kilometr čtvereční, tak mi vycházela velká čísla. Nejhustěji zalidněná jsou sídliště Bolevec, Košutka a Lochotín, dále Vinice, Doubravka, Slovany, Doudlevce a Jižní předměstí. Naopak nejmenší hustota obyvatel je v urbanistických obvodech, které jsou z velké části nezastavěné (obvody 021, 033, 051, 052, 074, 082, 092), kde jsou zahrádkářské kolonie (obvody 050, 065, 099), a v obvodech, na jejichž území se nachází průmyslové areály (obvody 034, 048). Další obvody s nízkou hustotou zalidnění jsou obvody

006, kde je zoologická zahrada a zahrádkářská osada, 016 a 042, kde jsou areály fakultní nemocnice – Lochotín a Bory a obvod 055, kde je areál Západočeské univerzity. Ostatní urbanistické obvody jsou rovnoměrně.

Věkovou strukturu charakterizuji na základě vypočítaného *indexu stáří* (= počet obyvatel na 65 let/ obyvatelstvo ve věku 0-14 let *100) – Mapa 5. Nejstarší obyvatelstvo žije v částech několika sídlišť, kde je to pro lidi s vyšším věkem pohodlnější. Mají menší byt, který snadno uklidí, nemusí se starat o zahradu a zvířata, mají blízko obchody, zdravotnická zařízení a úřady. V urbanistickém obvodě číslo 78 se nachází domov důchodců a léčebna dlouhodobě nemocných. Dále starší obyvatelstvo žije na Jižním předměstí a v okrajových částech města. Domnívám se, že jsou to Ti obyvatelé, kteří v těchto domech žijí od narození a nechtějí změnu nebo tam žijí s dětmi, které se postarají o dům i zahradu. V centru a některých částech sídlišť žije naopak mladší obyvatelstvo. Jsou to mladé páry nebo rodiny s dětmi, které si nemohou dovolit vlastní dům.

Podíl narozených (Mapa 7.) v urbanistických obvodech a počtu obyvatel *100. Největší podíl narozených je na severním, východním a jižním okraji města, na západním okraji města je naopak nejmenší. V centru města se pohybuje mezi 50 a 60 %.

Ekonomickou aktivitu obyvatelstva znázorňuje několik kartogramů. První z nich je úroveň ekonomické aktivity (Mapa 8.). Je to podíl ekonomicky aktivních obyvatel a počtu obyvatel v urbanistických obvodech vynásobený stem. Tyto hodnoty jsou poměrně rovnoměrné. Nejvyšší hodnoty úrovně ekonomické aktivity jsou v severovýchodní části plzeňského sídliště Bolevec. Myslím si, že důvodem je fakt, že zde žije více mladých pracujících lidí. Další kartogramy znázorňují počet pracujících v zemědělství a lesnictví (Mapa 9.), v průmyslu a stavebnictví (Mapa 10.) a ve službách (Mapa 11.). Tyto ukazatele jsem vypočítala jako podíl pracujících v daném odvětví a potu ekonomicky aktivních, vynásobený stem. Nejvíce lidí pracujících v zemědělství žije v okrajových částech města. Naopak v obvodech, které jsou vybarvené nejsvětlejší barvou, není nikdo pracující v oborech primárního sektoru. I v průmyslu pracují lidé žijící v okrajových částech města, ale najdeme i obvody blíže centru, kde je vyšší procento pracujících v průmyslu. Ekonomicky aktivní lidé pracující ve službách, kterých je vyšší procento, žijí rovnoměrně po celém městě. Posledním kartogramem, který souvisí s ekonomickou aktivitou, je dojížďka do zaměstnání. Výrazné procento dojíždějících lidí žije v okrajových částech města.

6. Analýza infrastruktury města Plzně

Tato analýza vznikla na základě všech mých zjištění a pozorování, pouze technické parametry a informace z historie jednotlivých staveb a podniků jsem vyhledala na internetových stránkách podniků. Vybrané prvky dopravní a technické infrastruktury z této kapitoly jsou vyznačeny v Mapě 4.

6.1. Infrastruktura silničních, železničních a dalších komunikací

Město Plzeň je důležitým dopravním uzlem nejen v současné době, ale i během dlouhé historie města. Nejstaršími dopravními stezkami byly stezka pro pěší již v dobách prvního osídlení oblasti. První zpevněné cesty byly budovány v 18. století. Z kapitoly 4., která se zabývá analýzou dopravně komunikační polohy města, vyplývá, že Plzeň patří k nejlépe vybaveným krajským městům v České republice silničními a železničními komunikacemi.

Důležitou součástí silniční infrastruktury je dálnice D5, která sice neprochází centrem města, ale protíná okraj města Plzně. Díky dálnici se Plzeň připojila k evropské dálniční síti. Zároveň částečně napomohla k omezení provozu přes centrum města. Cestující, kteří nemusí jezdit přes centrum města, tak se mu vyhnou.

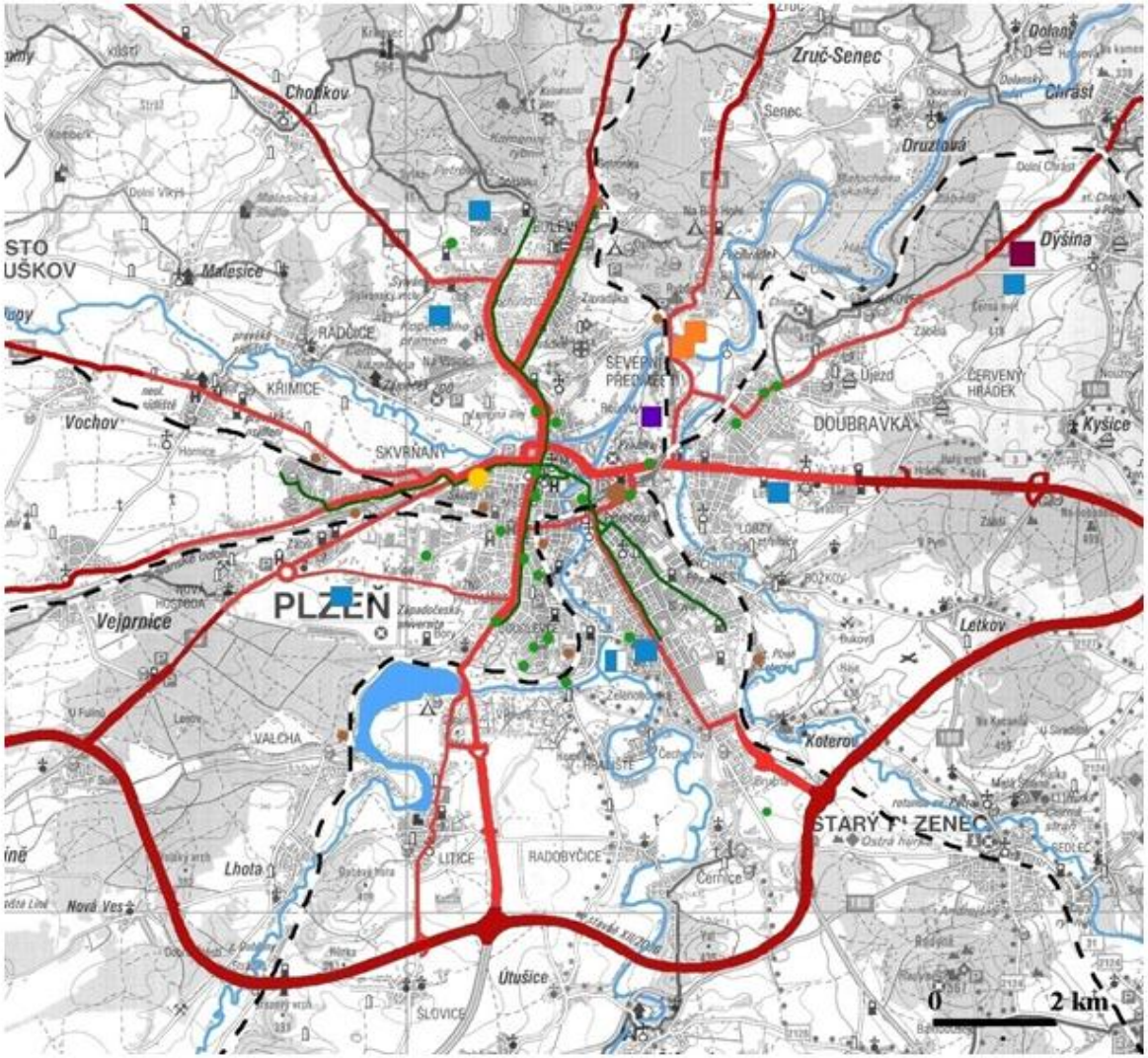
Dálnice D5 spojuje Prahu s Norimberkem. Stavba byla zahájena roku 1977 postavením mostu v Berouně a prvního úseku u Prahy, ale úvahy a plány vznikaly již ve 30. letech 20. století. V roce 1995 dálnice D5 spojila Prahu s Plzní (Ejpovicemi u Plzně) a v roce 1997 i Plzeň (Sulkov u Plzně) s Německem. Chyběl úsek současného obchvatu Plzně (mezi Ejpovicemi a Sulkovem), který byl dokončen v roce 2006. Úsek Ejpovice-Černice je dlouhý 8,569 km a byl zprovozněn v roce 2004. Zahrnuje lávku pro chodce, odvodňovací štolu o délce 440 m a most přes řeku Úslavu. Most přes Úhlavu (445 metrů dlouhý) a tunel Valík, kolem kterého byly vedeny mnohé diskuze, se nachází v úseku Černice-Útušice o délce 3,47 km. Tunel Valík, byl postaven proto, aby se zachovalo zalesnění stejnojmenného kopce. Technický servis zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic a bezpečnost provozu zajišťuje několik technických zařízení v souladu s normami Evropské unie.

Byly vyzkoušeny krizové situace a ověřeno správné fungování složek záchranného systému (hasiči, policie a zdravotnická záchranná služba včetně vrtulníku, pro který je připraven prostor pro přistání) v případě nehody. Poslední úsek, který se nachází mezi Útušicemi a Sulkovem, měří 8,398 km. Součástí tohoto úseku je most přes Radbuzu. U Rozvadova na dálnici navazuje německá dálnice A6, která míří přes Německo až do francouzského Brestu.

V rámci evropské silniční sítě, do které patří silnice I. třídy, které jsou označeny písmenem E a číslem, je Plzeň významnou křižovatkou.

První významnou silnicí v rámci evropské silniční sítě je silnice E 49. Vede z Rakouska a Českých Budějovic přes Plzeň a Karlovy Vary do Chebu a Německa. E 50 je totožná s dálnicí D 5 a vede z Německa přes Rozvadov a Plzeň (přes obchvat Plzně), Prahu a Brno do Uherského Hradiště a na Slovensko. E 53 vede z Plzně na Železnou Rudu a do Německa. Další silnice první třídy, kterých je 70, jsou označené jednocifernými a dvoucifernými čísly od 1 do 71. Silnice I. třídy číslo 20 vede z Jenišova u Karlových Varů přes Plzeň (centrum města), Nepomuk, Blatnou a Písek do Českých Budějovic. Silnice číslo 26 vede z Ejpovic přes Plzeň (centrum města), Stod a Horšovský Týn na Folmavu a do Německa. Silnice číslo 27 vede z Dubí přes Litvínov, Most, Žatec,

Mapa 4. Vybrané linie a prvky dopravní a technické infrastruktury města Plzně (stav k r. 2010)



Technická infrastruktura

- tranzitní komunikace
- sběrné silniční komunikace
- železniční komunikace
- tramvajová trať
- vybrané uzly MHD
- autobusové nádraží
- hlavní vlakové nádraží
- vlakové zastávky
- elektrorozvodna
- městská teplárna
- úpravna pitné vody
- vodojem
- ČOV

Zdroj:
Kartografie Praha, 2004 (turistická mapa 1:100 000)
vlastní průzkum

Plasy, centrum Plzně, Přeštice a Klatovy na Železnou Rudu a do Německa. Další v řadě jsou silnice II. třídy. Silnice číslo 203 vede směrem na Nýřany. Silnice číslo 605 vede do Stříbra a na Rozvadov. Směrem na Zruč-Senec a do Kozojed nás zavede silnice číslo 231. Do Chrástu a Pavlíkova u Rakovníka vede silnice s číslem 233. Silnice s číslem 627 vede přes městskou část Litice a za Šlovicemi se napojí na silnici číslo 180, která tvoří pomyslný okruh kolem města.

Silniční komunikace jsou využívány k dopravě osobními automobily, kterými cestují lidé z okolních obcí za prací do města, nebo k autobusové dopravě. Centrální autobusové nádraží, které patří mezi největší autobusová nádraží v zemi, se nachází nedaleko centra města a v blízkosti areálu Škodových závodů (viz Mapa 4.). Za dne (24 hodin) je z tohoto nádraží odbaveno okolo 221 místních i dálkových, vnitrostátních i mezistátních spojů.

V Mapě 4. jsem vyznačila významné silnice na území města jako sběrné silniční komunikace. Dále jsem v mapě vyznačila tranzitní komunikace, za které jsou považované části významných silnic mimo území města a dálnice D5.

Plzeň neopomíná ani cyklisty. Ve městě je 24 km stezek, tzv. smíšených, o které se dělí cyklisté s chodci a 25 km stezek, které mají rozdělený provoz. Plzní prochází mezinárodní cyklotrasa 3, která vede z Prahy do Regensburgu. Nadregionálními trasami pro cyklisty, které vedou přes Plzeň, jsou trasy s čísly 31, 35 a 37. První cyklotrasa, číslo 31, vede z Plzně přes Nepomuk do Blatné. Druhá trasa pro cyklisty (č. 35) vede z Plzně přes Manětín do Žlutic. Trasa č. 37, která se nazývá cyklotrasa Přátelství, vede z Plzně do Neustadtu a dále do Norimberku a Paříže. Kolem města vede okružní trasa č. 2151.

Město Plzeň je poměrně významným uzlem železničních tratí. Z Plzně vedou tratě do šesti hlavních směrů – do Prahy, Českých Budějovic, Železné Rudy, Domažlic, Chebu a Žatce, které jsem vyznačila v Mapě 4. Plzní prochází železniční koridor s číslem III.(a 170), který je dvoukolejnou tratí.

Vede z Prahy přes Plzeň do Chebu a k hranici s Německem. Do Českých Budějovic vede místy dvoukolejná a místy jednokolejná trať číslo 190. Směrem na Železnou Rudu vede jednokolejná trať číslo 183. Do Domažlic jede vlak po trati číslo 180, která je jednokolejná. Po trati číslo 160, která je jednokolejná, se dostaneme do Žatce. Hlavní vlakové nádraží leží v centru města a dalších 11 menších stanic a zastávek (Plzeň-zastávka, Plzeň-jižní předměstí, Plzeň-Doudlevce, Plzeň-Koterov, Plzeň-Doubravka, Plzeň- Bílá Hora, Plzeň-Bolevec, Plzeň-Skvrňany, Plzeň-Zadní Skvrňany, Plzeň-Valcha a Plzeň-Křimice) je rozmístěno po městě. Během jednoho dne (24 hodin) projede Plzní přibližně 230 vlaků, které jsou vnitrostátní i mezistátní. Mezinárodní rychlíky spojují město s německými městy (Frankfurtem nad Mohanem, Mnichovem, Norimberkem a Stuttgartem) a 4 mezinárodní vlaky jedou z Plzně na Slovensko (do Žiliny, Popradu a Košic). Pro nákladní dopravu po železnici mají oprávnění a potřebné vybavení (váhu a nakládací rampy) stanice Plzeň – hlavní nádraží, Plzeň-Koterov, Plzeň-Křimice a Plzeň-Valcha.

Nejbližší letiště, které zajišťuje civilní dopravu, je mezinárodní letiště Praha-Ruzyně. Cesta z Plzně je dlouhá necelých 90 kilometrů po dálnici a trvá přibližně hodinu.

Nedaleko Plzně se nachází veřejné vnitrostátní letiště Plzeň-Letkov, kde sídlí stejnojmenný aeroklub od roku 1952 a bylo vybudováno pro účely klubu. Leží východně od centra města vzdáleno 7 kilometrů. Je zde prostor pro výcvik a přípravu pilotů na soutěže a je zde možno trávit volný čas. Pro veřejnost jsou provozovány vyhlídkové lety. Dříve klub působil ne letišti na Borech, kde nyní stojí průmyslová zóna Borská pole. Dalším letištěm je neveřejné mezinárodní letiště Plzeň-Líně, kde je provozována letecká škola a vyhlídkové lety. Leží jihozápadně od města a je 17 kilometrů vzdálené.

Technické a historické údaje jsem čerpala z internetových stránek http://www.rsd.cz, http://www.cdcargo.cz, http://web.plzen.eu/cz/o_meste/doprava, http://www.cd.cz/infoservis, http://www.mdcr.cz/, http://www.plzenskonakole.cz, http://www.plzen.eu/zivot-v-plzni/doprava/zakladni-informace-1/.

6.2. Městská hromadná doprava

Počátek využívání veřejné dopravy se datuje do poloviny 19. století, kdy začala průmyslová revoluce, a ne jinak tomu bylo i v Plzni. Nejprve byla využívána pára jako pohon pro parní lokomotivy. Díky tomu se i dlouhé trasy staly dostupnějšími než v dobách koní a kočárů. Postupně vznikaly další železniční tratě, které spojovaly evropská města. První vlak v Plzni mohli obyvatelé vidět roku 1861, bylo to období, kdy Plzeň průmyslově vzkvétala a rozpínala se i za hradby původního středověkého města. Lidé cítili potřebu cestovat nejen do jiných měst, ale i každý den po Plzni za prací neb na trhy. V mnoha městech Evropy i Ameriky probíhaly různé pokusy, jak provozovat železnici uvnitř města. V Praze fungovala za tímto účelem od poloviny 70. let 19. století koňská dráha, v Brně jezdila parní pouliční dráha od roku 1884. Lidé zkoušeli využít vozy na různé pohony, například stlačený vzduch nebo plyn. V této době se objevily tramvaje (tramway), které byly na elektriku, byly rychlejší a neznečisťovaly město jako jiné dopravní prostředky. Roku 1896 od ministerstva železnic získal pro Plzeň František Křižík oprávnění postavit jednokolejnou elektrickou dráhu. O tři roky později se ve městě objevily první tramvajové linky. Pro město to byla významná událost a zmínky se objevily i v tisku. Byl to významný mezník v historii městské hromadné dopravy v Plzni. Tramvaje se staly poměrně rychle oblíbeným dopravním prostředkem obyvatel města Plzně. Jedna z původních tramvají, číslo 18, je zachována do dnes a vyjely při oslavách dopravních podniků, je nejstarší tramvají v Čechách. Provoz tramvajové dopravy nebyl ve městě nikdy přerušen. Bez tramvají se dnes obyvatelé Plzně nedokážou městskou dopravu představit.

Autobusy se ve městě objevily později, za první republiky. Uvádí se, že to bylo v roce 1929, ale první autobusy ve městě jezdily již sedm let dříve. Provozovala je Poštovní správa Ministerstva pošt a telegrafů a spojoval centrum s Doubravkou, Ústředním hřbitovem, Předenicemi, Kralovicemi a Manětínem. Se zavedením dalších linek v roce 1929 se městská doprava výrazně zkvalitnila. Autobusy doplnily tramvaje a jezdily na Jižní předměstí, z Doudlevcí, na Homolku, do Bolevce, na Bílou Horu a doplnily i původní trasy autobusů Poštovní správy na Doubravku a k Ústřednímu hřbitovu. Dokonce jedním ze spojů byla linka z Plzně do Prahy, ale dnes je již tato éra plzeňské autobusové dopravy v zapomnění. Během druhé světové války autobusová doprava zaznamenala úpadek. Nedostatek pohonných hmot zavinil velké vytížení trolejbusů, které musely na sebe převzít funkci autobusů, a některé autobusy byly předělány na jiný pohon – dřevoplyn a svítiplyn. Po druhé světové válce autobusová doprava pouze doplňovala dopravu tramvajovou a trolejbusovou. Více využívané byly v době oprav tramvajových a trolejbusových tratí nebo spojovaly centrum se čtvrtěmi, kam byly trolejbusy zavedeny až později – Božkov, Černice, Nová Hospoda. I v současné době jsou autobusy využívány v době oprav do čtvrtí, kam jezdí tramvaje a trolejbusy.

Přestože trolejbusy byly vynalezeny dříve než autobusy se spalovacími motory, dokonce o třináct let, své éry se dočkaly mezi světovými válkami. V Praze začaly jezdit v roce 1936, v Plzni o pět let později – v roce 1941. Za druhé světové války byly zaváděny a důvodem pro jejich využití byly nedostatek ropy a její cena. Dnes jsou

plzeňské trolejbusy nejstarším a druhým nejrozsáhlejším provozem v Čechách. První dvě linky začaly jezdit místo autobusů směr Doubravka a Ústřední hřbitov, v poválečném období jezdily i na významná předměstí tehdejší doby. Trolejbusy jedoucí na Severní předměstí nahradily tramvaje. Oblíbenou linkou trolejbusové dopravy je spoj jedoucí ze sídliště Doubravka na Bory, který je pro obyvatele Plzně k dispozici od roku 1988.

Plzeň má síť tras městské hromadné dopravy, která je rozprostřená po celém městě. Jsou využívány autobusy, trolejbusy a tramvaje. MHD je zajišťováno Plzeňskými městskými dopravními podniky. Jsou akciovou společností, která byla založena již na konci 19. století. Významnou osobností, která má v této oblasti velké zásluhy, byl doktor František Křižík. Zpočátku se podnik staral o tramvajové tratě a elektrárny vybudované pro pohon těchto drah. Oficiální jméno podniku bylo Elektrické dráhy v Plzni a okolí. Později se staral o rozšíření městské dopravy. V první polovině třicátých let 20. století poskytoval obyvatelům Plzně elektřinu, která pocházela z vlastní výroby. Po druhé světové válce se rozdělila činnost podniku na dopravní a elektrárenskou. Z tohoto období pochází dodnes mezi obyvateli používaný název Dopravní podniky statutárního města Plzně. V roce 1998 byla společnost přejmenována na Plzeňské městské dopravní podniky a stala se akciovou společností.

Ve městě jezdí tři tramvajové linky (č. 1, 2, 4), které tvoří základní osy MHD. Tramvajové spoje propojují centrum města, kde je autobusové a vlakové nádraží, s největšími předměstími (č. 1 Bolevec a Slovany, č. 2 Skvrňany a Světovar, č. 4 Košutka a Bory). Tramvajové spoje jsou doplněny trolejbusovými, kterých je devět, s výjimkou severní části města. Spojují jih města se západem přes centrum (č. 10 Černice a Skvrňany), centrum s východní částí města (č. 11 Autobusové nádraží a Ústřední hřbitov) nebo východní a západní části města, které spojují hned dvě linky (č. 12 z Letkova přes centrum do Nové Hospody, č. 15 z městské části Lobzy přes Borská pole do Nové Hospody), podobně jako severovýchodní sídliště s jižními částmi města (č. 13 z Doubravky do Černic, č. 16 z Doubravky na Bory). Z jižní části města Bory do centra na hlavní vlakové nádraží jezdí trolejbus č. 14, z Doubravky do Nové Hospody jezdí spoj č. 17 a Borská pole s autobusovým nádražím v centru města č. 18.

Posledním dopravním prostředkem městské hromadné dopravy, který doplňuje tramvajové a trolejbusové linky, je autobus. Po městě jezdí 23 autobusových linek. Tyto linky zajišťují dopravní spojení s okrajovými částmi města, kam se nedostanou tramvaje a trolejbusy, jako jsou Malesice, Radčice, Křimice, Újezd, Červený Hrádek, Koterov, Radobyčice, Litice, Valcha, Lhota a severní část města, nebo s okolními obcemi, například Starý Plzenec, Sedlec, Třemošná, Nová Huť nebo Vejprnice. Autobusové linky zajišťují městskou dopravu i v noci. Je jich šest a jsou označeny N1, N2, N3, N4, N5 a N6. První tři spoje jezdí každou noc a propojují hlavní části města (Bolevec, Košutka, Doubravka, Černice, Nová hospoda a Skvrňany), další tři spoje jezdí pouze v noci na sobotu, neděli a svátek a jezdí i do okrajových městských částí (Bílá Hora, Malesice, Červený Hrádek, Litice, Lhota nebo Koterov). Všechny noční linky se staví na zastávce Mrakodrap, která se nachází v centru města na Americké třídě nedaleko náměstí Republiky. Technické a historické údaje jsem čerpala z http://www.pmdp.cz/zabava/historie/, http://www.pmdp.cz/o-nas/historie-pmdp/historie-pmdp.aspx, a http://gis.plzen.eu/IPD/.

6.3. Technická infrastruktura

- vybrané prvky technické infrastruktury jsou zakresleny v Mapě 4.

Od počátků nového města bylo zásobováno z domovních studní, které byly hloubeny ve sklepích domů měšťanů, a z řek, které v té době byly ještě čisté. Každý občan si zajišťoval pitnou vodu pro svou potřebu. Od 16. století bylo postaveno první vodárenské zařízení, které zásobovalo město vodou z řeky Radbuzy. Zařízení bylo využíváno do roku 1830. Vodárenská věž, která byla jeho součástí, stojí ve městě nedaleko centra dodnes. Voda byla zavedena do kašny na náměstí, později byly vystavěny další tři kašny v rozích náměstí. Dalšími zdroji pitné vody se staly prameny na Roudné, které jsou zdrojem vody pro plzeňský pivovar Prazdroj. S rozvojem města postupně kapacita vodárny nestačila a bylo nutné vybudovat vodárnu novou. Na konci 80. let 19. století byla uvedena do provozu nová vodárna. Voda byla čerpána z řeky Úhlavy a na kopci Homolka byl postaven vodojem. Obojí je v provozu s úpravami a rekonstrukcemi dodnes. Místní význam získaly prameny na Grubrovce v Doudlevcích, které posílily kapacitu vodárny o několik let později. Také dochází ke zhoršení kvality vody v Úhlavě, důvodem je rozmach průmyslu v Klatovech. V roce 1916 se staly prameny na Roudné zdrojem kvalitnější pitné vody a byl vybudován druhý vodovodní systém. Oba fungovaly až do roku 1970. V období první republiky byla postavena unikátní filtrační stanice pařížskou firmou Puech-Chabal a tento projekt splnil svůj účel. Zvýšila se kvalita vody bez chemie a bakterií. Systém fungoval až do roku 1997 a nyní se rozhoduje o jeho dalším osudu. Další rozšíření vodárny proběhlo v 60. letech. V současné době je kapacita plzeňské vodárny 1500 litrů za sekundu. Plzeňský systém úpraven vody upraví 18 miliónů m^3 pitné vody za rok (http://www.vodarna.cz/uprava-pitne-vody.html).

Vodovodní síť je těsně spjatá s rozvojem města a vodárnou. Vodovod vybudovaný na konci 19. století je základem pro dnešní síť. S rozvojem města se síť vodovodního potrubí rozšiřovala tak, aby pokryla celé území města a později i do Dýšiné, Ejpovic a Rokycan. Se založením 2. a 3. tlakového pásma byl vybudován vodojem Sylván a doprava vody byla rozšířena do Třemošné a dalších obcí severně od města. Pro jihozápadní část města byl postaven nový vodárenský komplex Bory s vodojemem. Výstavba vodovodní sítě pokračuje podle územního plánu. Plzeňská vodárna zásobuje díky rozsáhlé vodovodní síti kromě Plzně 20 měst a obcí. Vodovodní síť má více než 550 km potrubí, 8 vodojemů, 12 čerpacích a 13 redukčních stanic podle stránek plzeňské vodárny (http://www.vodarna.cz/plzensky-vodovod.html).

Do roku 1964, kdy ve městě vznikla čistírna odpadních vod, byly nečistoty vypouštěny do řek bez čistění. Již ve 20. letech byl vypracován projekt, který nebyl uskutečněn. Ve 30. letech vznikl druhý plán, ale realizace byla přerušena druhou světovou válkou. Voda v plzeňských řekách byla stále znečišťována a její stav se stal v 60. letech neúnosným, i díky rozvoji průmyslu. Projekt byl zpracován v polovině 50. let, realizaci se podařilo dokončit

v polovině 60. let. Plzeňská čistírna odpadních vod byla na svou dobu moderní a využívala mechanicko-biologické čištění. ČOV byla přetěžována a kvalita čištění snižována. Během povodní v roce 2002 byl ukončen provoz, který byl již předtím utlumen díky nově vystavěné čistírně uvedené do provozu na přelomu let 1996 a 1997. Nová ČOV čistí veškeré odpadní vody odváděné z města od roku 2008. V Křimicích je malá čistírna odpadních vod lokálního významu (http://www.vodarna.cz/cistirna-odpadnich-vod.html).

Již v 17. století se objevují první zmínky o kanalizaci. Měla podobu vyzděných stok, které byly rozmístěny nahodile. Bohužel byly nekryté a díky tomu se zhoršovaly hygienické podmínky ve městě. V 19. století pokračovala výstavba stok na náměstí a okolí jádra města, které byly cihlové a jejich vstupy chránily litinové mříže. A od konce 30. let začala výstavba kanalizace mimo staré město. Odváděla odpadní vodu a vytékala u Pekla do Mže. Další rozšíření bylo provedeno na předměstí města a nahodilá kanalizace ústila do řek v Plzni. Ke konci 19. století s rozvojem města bylo nutné změnit podobu kanalizační sítě. Stavební odborníci byli pro inspiraci vysláni do ciziny, kdy navštívili 21 měst v Evropě. Na základě těchto cest byl vypracován plán, podle kterého by byla vybudována síť splachovacích kanalizací. Část z těchto stok plní svou funkci do současnosti. Město bylo rozděleno na dvě výšková pásma. Kanalizace je tvořena z jedné poloviny kruhovými stokami a druhá polovině je tvořena jinými z části atypickými profily. Hlavními kanalizačními sběrači jsou Roudenský, Strojírenský, Borský, Doudlevecký, Skvrňanský, Letenský, Doubravecký, Slovanský, Bolevecký, Městský a Úhlavský. Síť se rozšiřovala společně s městem. Ve městě je 500 kilometrů kanalizačních stok, 24 čerpacích kanalizačních stanic, 16 kanalizačních shybek a 83 odlehčovacích komor v provozu (http://www.vodarna.cz/plzenska-kanalizace.html).

Skládka odpadů, kam je vyvážen odpad z Plzně, je u nedaleké obce Chotíkov vzdálená asi 7 kilometrů, která leží na území okresu Plzeň – sever. Je situována do vytěžené části pískovny. Skládka má dvě části, první částí je stará nebezpečná skládka, která je v nejstarší vytěžené části pískovny a do roku 1990 tam byl ukládán komunální i průmyslový odpad, a druhou částí je nová zabezpečená skládka, která splňuje pravidla podle zákonů. Skládka je pod správou Dobrovolného svazku obcí Skládky odpadů Chotíkov, kde jsou sdruženy města Plzeň a Touškov a obec Chotíkov.

Na území města Plzně je devět sběrných dvorů. Jeden z nich je na Lochotíně a je možné odevzdat objemný komunální odpad a stavební suť, elektroodpad, šatstvo, sklo, papír, plasty nebo železo. Dva sběrné dvory najdeme na Slovanech, čtyři na Borech a dva na Doubravce. Ve sběrném dvoře na Slovanech, ve třech borských i ve dvou doubravských sběrných dvorech se sbírá například sklo, papír, plasty, stavební suť, železný šrot, léky, televizory, elektronický šrot, lednice, mrazáky nebo biologicky rozložitelný odpad. Druhý slovanský sběrný dvůr sbírá nebezpečné složky komunálního odpadu, mezi ně patří například baterie, barvy, zářivky nebo

olejové filtry. Na Borech mohou obyvatelé odevzdat obnošené šatstvo určené pro Český Červený kříž a elektrozařízení z domácností (http://odpady.plzen.eu).

O energie a služby s nimi spojené se v Plzni stará akciová společnost Plzeňská energetika, která sídlí v Tylově ulici. Energetický závod, předchůdce dnešní Plzeňské energetiky, vznikl již v roce 1874 a byl součástí továrny Emila Škody. V roce 1896 vznikla elektrárna Škodových závodů v severní části dnešního areálu. Tvořily ji kotelny s deseti parními kotli a parní stroj, který byl v krátké době nahrazen parní turbínou (r. 1904). V roce 1910 byla modernizována a nazvána Elektrickou ústřednou – Elú. Dalšího rozšíření o nové turbosoustrojí se elektrárna dočkala o čtyři roky později, její průměrná denní výroba dosahovala pětinásobku původní výroby. Zisk podílu na těžbě uhlí v roce 1917 měl vliv na výkon elektrárny. Ve dvacátých letech 20. století v jižní části areálu továrny vznikla transformační stanice a elektrická energie byla vedena kabely v zemi. Ke konci druhé světové války, během bombardování Plzně, byla Elú poškozena spolu s továrnou. Po druhé světové válce byly škody napraveny. Od té doby proběhlo několik modernizací a v devadesátých letech se objevily snahy o ekologizaci provozu. Od roku 2000 jsou rozšiřovány síť horkovodů. Akciová společnost Západočeská energetika koupila distribuční síť elektrické energie.

V současné době se na rozvodu tepla po městě podílí teplárenská soustava, kterou tvoří centrální zdroj (teplárna s kombinovanou výrobou tepla a elektrické energie), další zdroje tepla (satelitní výtopna Doubravka, teplárna v areálu továrny Škoda – zásobuje mimo vlastní areál ještě sídliště Skvrňany a průmyslovou zónu Borská pole), hlavní horkovodní napáječe, primární rozvody, výměníkové stanice, sekundární rozvody a odběrná místa. Horkovodní napáječe jsou tři hlavní – Sever, Jih a Východ. Sever pokrývá severní předměstí, kde jsou části Roudná, Vinice, Lochotín, Košutka a Bolevec. Jih napájí část vnitřního města, Bory na Jižním předměstí a Doudlevce. Doubravku a Lobzy zásobuje Východ. Tepelné sítě přesahují délku 40 km. Dodává teplo pomocí horké vody. Tím je zajištěna bezpečnost dodávek tepla, protože nehrozí výbuch ani požár.

Akciová společnost ČEZ zajišťuje výrobu převážné části elektrické energie. Je vyráběna ve zdrojích, které se nachází mimo území města Plzně. Část elektrické energie je vyráběna v teplárnách – centrální teplárna Plzeňské teplárny, a.s. a teplárna Plzeňské energetiky, a.s., které se nachází ve městě. Dalšími zdroji jsou malé vodní elektrárny nebo točivé redukce.

Město je zásobeno elektrickou energií přes transformovny Chrást (400/110 kV) a Přeštice (400/220/110 kV) z nadřazené přenosové soustavy, které leží mimo město. Majitelem rozvodny a transformátorů vvn/vvn je akciová společnost Česká energetická přenosová soustava. Rozvodová soustava vvn, která na ně navazuje a patří společnosti ČEZ, začíná rozvodnami 110 kV Chrást a Přeštice. Na ně navazují většinou dvojitá venkovní vedení 110 kV. Ve městě jsou čtyři transformovny 110/22 kV – Plzeň město, Plzeň sever, Plzeň jih a Křimice, které jsou

hlavními uzly pro zásobení města elektrickou energií. Napájecí uzel pro České dráhy, jehož úkolem je zabezpečit trakční napájení, se nachází v areálu transformovny Plzeň jih. Centrální teplárna má svou vlastní rozvodnu 110 kV. Areál Škoda k napájení odběrů využívá transformovny Škoda HTR a ELÚ III. Na distribuční soustavu vvn, kterou je vedení 110 kV, navazuje systém zařízení vn, transformačních stanice vn/nn a rozvody nn.

V oblast energetiky využívá město i zemní plyn. Jeho zdrojem jsou předávací stanice ve Sviňomazech a v Horním Hradišti, obě se nachází na tranzitním plynovodu Rusko – západní Evropa. Do města je zemní plyn dopravován pomocí soustavy vysokotlakých plynovodů, které tvoří tzv. Severní a Jižní obchvat Plzně a síť končí vysokotlakými regulačními stanicemi. Plyn je distribuován společností Západočeská plynárenská a.s. ze středotlaké a nízkotlaké plynovodní sítě pomocí středotlakých regulačních stanic. Na území města se nachází asi 62 km vysokotlakých plynovodů, 178 km středotlakých plynovodů i s přípojkami a 415 km nízkotlakých plynovodů s přípojkami, 39 vysokotlakých regulačních stanic a 27 středotlakých regulačních stanic.

Vysílání radiokomunikací pro Plzeň zajišťují tři vysílače. Dva se nacházejí v okrese Plzeň – sever – Plzeň Krkavec (49°48'13" s. š., 13°20'33"v.d.) a Plzeň Krašov (49°59'46" s.š., 13°04'52"v.d.). Poslední najdeme na území města Plzeň, na Košutce (49° 46' 31" s. š., 13° 21' 20" v. d.). Krkavec se nachází v Plaské pahorkatině nedaleko Plzně, Chotíkova, Příšova, obce Ledce a Záluží. Vrch je vysoký 504 m. n. m. Svahy jsou zalesněné smrkovými a borovo-smrkovými lesy. Směřují tam i některé turistické trasy, na vrchu je od roku 1925 postavená chata Klubu českých turistů a rozhledna z roku 1900, která měří 18 metrů. Krašov leží na výšině (710m. n. m.) mezi stejnojmennou obcí Krašov a obcí Bezvěrov asi 40 kilometrů severozápadně od Plzně. V současné době měří kotvený stožár vysílače 347,5 metrů, ale původně měřil pouze 305 m, po rekonstrukci 312,5 m. Postaven byl v roce 1960, během srpna 1968 byl poškozen výbušninami a v roce 1979 byl díky tomuto poškození a vlivem mrazivého počasí nevratně poškozen a odstřelen. Nový vysílač bal postaven v roce 1981. V Česku je druhou nejvyšší stavbou. Vysílač Košutka se nachází v Plzni ve 410 m. n. m. a výška vysílače je 55 metrů.

Z vysílače Plzeň Krašov je vysílán Český rozhlas 1 – Radiožurnál (89,1 FM), Český rozhlas 2 – Praha (101,7 FM), Český rozhlas 3 – Vltava (95,6 FM), Frekvence 1 (104,1 M) a Impuls (91,4 FM) i televize – základní programy ČT 1, ČT 2 a Nova. V červenci roku 2008 bylo z Krašova spuštěno digitální vysílání (DVB-T) – Multiplex 1 (ČT 1, ČT 2, ČT 4 SPORT, ČT 24, ČRo 1 – Radiožurnál, ČRo 2 – Praha, ČRo 3 – Vltava, ČRo Leonardo, ČRo D-dur, ČRo Rádio Česko a ČRoRadioWave), v říjnu 2008 Multiplex 2 (2 programy TV Nova, 2 programy TV Prima, TV Barrandov) a v prosinci 2008 Multiplex 3 (Public TV). Televizní vysílač, ale hlavně rozhlasový je i Plzeň Krkavec – vysílání České televize a Frekvence 1 (89,6 FM). Vysílač Plzeň

Košutka slouží regionálním médiím, jako je Český rozhlas 5 – Plzeň nebo mediím celorepublikovým jako je Proglas.

6.4. Biotická infrastruktura

Informace o jednotlivých maloplošně chráněných územích, o fauně a květeně, která se vyskytuje v rezervacích, a o památných stromech pro tento text jsem čerpala z publikace Zahradnický, Mackovčin (eds.) a kol. (2004).

Plzeň a její okolí je známé nálezy rostlin z období karbonu a velkých savců (například mamut, nosorožec, sobi nebo koně) ze starších čtvrtohor díky sprašovým hlínám. V současné době je území města výrazně ovlivněné člověkem, který provádí rozsáhlé navážky, tvoří skládky, reguluje říční koryta a urbanizuje krajinu.

Město Plzeň se téměř celým územím nachází v mírně teplé klimatické oblasti s dlouhým, teplým létem, krátkými a mírně teplými obdobími jara a podzimu a mírně teplou a velmi suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Z východu, jihovýchodu, jihu a severozápadu zasahují na území města výběžky mírně teplé klimatické oblasti s vlhkým létem.

Území města je převážně odlesněné, původní vegetace je změněna dlouhodobou činností člověka. V Plzni najdeme plevelová společenstva výrazně ovlivněná lidským chováním, umělé travní porosty, kulturní lesy a umělé plochy zeleně a řadou šlechtěných druhů. V severní části města je nejrozšířenější lesní společenstvo, které bylo přirozeně acidofilní doubravou. Dnes, po 200 letech lidských zásahů a počínání, je z něj kulturní borový a smrkový porost s příměsí modřínu. Kulturní bory jsou charakterizovány borůvkou černou a brusinkou obecnou. Na jihu a východě jsou dubohabřiny ovlivněné člověkem. Údolní svahy řek jsou uměle osazovány rovníkem akátem a borovicí černou.

Přírodní památka *Čertova kazatelna* se rozprostírá na levém břehu řeky Mže jihovýchodně od Radčic v nadmořské výšce 311 až 340 metrů nad mořem na ploše 2,40 ha. Je to strmá skalní stěna s útvary selektivního zvětrávání, které jsou velice výrazné, a odnosu sedimentů karbonu v Plzni. Přírodní památka byla vyhlášena v roce 1974, novelizována v roce 1998. Roste zde reliktní bor, v keřovém patře je nejvýrazněji zastoupený bez černý, ostružiník a lesní dřeviny (habr obecný). V bylinném patře najdeme chrpu porýnskou, řeřišničník písečný a sleziník severní. Mezi florou je výrazný podíl invazních a expanzních druhů, například borovice černá, trnovník akát, dub červený, kustovnice cizí, posed bílý, pámelník bílý, loubinec pětilistý, třtina křovištní nebo janovec metlatý. Lokalitu obývá běžná zvířena světlého borového lesa, hmyz je závislý na borovici lesní, která dominuje. Za zmínku stojí vzácní kozlíček a krasec.

Přírodní památku *Doubí*, která byla vyhlášená v roce 1998, najdeme severně od městské zástavby, východně od železniční trati směrem na Žatec a na pravém břehu bezejmenného přítoku Boleveckého potoka v nadmořské výšce 333 až 390 metrů na ploše 28,13 ha. Za vidění stojí skalní výchozy, na jednom z nich je geomorfologický útvar pupek, pískovcová konkrece (nakupenina), vystupující ze skály. Převážnou část porostu přírodní památky tvoří acidofilní doubravy, ale zasahují sem i kulturní smrčiny a smíšené porosty borovice lesní a dubu zimního. Bylinné patro je zastoupeno konvalinkou vonnou, zeměžlučí hořkou, kokoříkem mnohokvětým nebo

hruštičkou zelenokvětou. Žije zde čolek obecný, ještěrka obecná, slepýš křehký nebo datel černý, za zmínku stojí hnojník nebo tesařík, který zde žil a dnes není potvrzen, ale ani vyloučen.

Přírodní rezervaci *Kamenný rybník* najdeme na západním okraji stejnojmenného rybníka severně od městské zástavby v nadmořské výšce 337 až 350 metrů na ploše 11,38 ha. Rezervace byla vyhlášena v roce 1953 a v roce 1997 byla rozšířena. V rezervaci, která je tvořena rašeliništěm a potoční nivou, se zachovala společenstva rašelinné květeny i zvířeny a zbytky člověkem neovlivněné slatinné louky, kde najdeme vzácné rostliny. Ve stromovém patře je rašelinný bor, kde dominuje borovice lesní a bříza bělokorá, které jsou doplněny bažinnou olšinou. Nelesní vegetace je zastoupena ostřicí plstnatoplodou, suchopýrem úzkolistým, rašeliníky a klikvou bahenní. Do této lokality se rozšiřují rákos obecný a bezkolenec modrý. Dále zde můžeme objevit prhu arniku, ostřici třeslicovitou, jalovec obecný, suchopýr pochvatý, břízu pýřitou, sedmikvítek evropský, rdest vzplývavý, hvězdoš jarní nebo bublinatku jižní. Žije zde i mnoho vzácných druhů brouků (střevlíček, mandelinka, bradavičník, krasec a slunéčka) a dvoukřídlého hmyzu (pestřenky). Vidět bychom zde mohli i na běžné druhy hmyzu, obojživelníků, plazů, ptáků (42 druhů, 28 z nich zde hnízdí) a savců, hlavně hlodavců.

Přírodní památka *Kopeckého pramen* je minerální pramen, který se nachází na severozápadě města u západního okraje městské části Lochotín v nadmořské výšce 346 až 354 metrů. Rozloha chráněného území je 0,42 ha a byla vyhlášena v roce 1984, novelizována v roce 1997. Od roku 1833 byl pramen využíván jako léčivý. Voda z tohoto prameniště je výrazně železitá (15 mg/l), dále obsahuje mangan, sírany a oxid uhličitý. Půdní skelet je tvořen pískovci, drobnozrnnými slepenci a jílovci. Pramen je v areálu Lochotínského parku, kde se nachází listnaté porosty kulturního charakteru (javor mléč, olše lepkavá, bříza bělokorá, hloh obecný, jasan ztepilý, jeřáb ptačí, lípa malolistá, líska obecná, topol osika, trnovník akát, vrba jíva, vrba křehká a další). Z fauny zde žije vzácný krasec a populace stehenáče. Život v okolí této přírodní památky je výrazně ovlivněn člověkem a jeho zásahy.

I přírodní rezervace *Petrovka* se nachází severně od městské zástavby v údolí Boleveckého potoka a na území města se nachází pouze část rezervace. Rozloha chráněného území je 28,08 ha, 18,53 ha je na území města a nachází se v nadmořské výšce 345 až 383 metrů. Byla vyhlášena v roce 1988. Rezervace chrání ekosystém jednoho z nejstarších rašelinišť v okolí Plzně, mokřadních luk a mnoho ohrožených druhů. Mezi květenu, kterou můžeme najít v rezervaci, patří například kapraď hřebenitá, jalovec obecný, bělozářka liliovitá, rákos obecný, přeslička poříční, bledule jarní, ocún jesenní, kosatec sibiřský nebo prstnatec májový. Z fauny zde žije 132 druhů živočichů, převážně běžná fauna borových lesů, například ještěrka obecná, káně lesní, poštolka obecná, datel černý, konipas bílý pěnice hnědokřídlá nebo ježek západní.

Přírodní rezervace *Zábělá* zasahuje na území města pouze částí, její rozloha je 4,84 ha a leží v nadmořské výšce 300 až 338 metrů. Leží na pravém břehu Berounky a byla vyhlášena v roce 1998. Porost je tvořen květnatými černýšovými dubohabřinami. V bylinném patře roste jaterník trojlaločný, černýš hajní, lilie zlatohlávek, podbílek šupinatý, sasanka hajní nebo ptačinec velkokvětý. Z živočichů za zmínku stojí kalous ušatý, žluna šedá, dlask tlustozobý a žluva hajní, tesaříci, páchník nebo hnojník.

Na území města zasahuje přírodní park *Horní Berounka*, který byl vyhlášen v roce 1995. Rozloha celého parku je 5000 ha. Nadmořská výška se pohybuje mezi 296,5 m a 416,2 m nad mořem. Vegetaci byla tvořena společenstvy smíšených lesů, hlavně dubohabřiny, reliktními bory a acidofilními doubravami. Dnes je tvořena jasanovo-olšovými luhy a vrbovými křovinami v nivě Berounky. Roste zde vzácná tařice skalní, zimují zde kormoráni velcí a vyskytuje se slavík obecný.

Ve městě se nachází několik *památných stromů*. První zmíním skupinku třech dubů letních známé pod názvem „*Duby u Velkého rybníka*“, které se nacházejí na hrázi na jižním okraji Velkého Boleveckého rybníka. Stáří těchto dubů se pohybuje mezi 400 a 500 lety. Jeden z nich (ten první) zde roste od 15. století a patří k původním stromům, které zde byly vysázeny při budování rybníka a hráze. Dalším památným stromem je 250 let stará a 24

metrů vysoká „Koterovské lípa“. Je to lípa velkolistá a nachází se na ostrově u Koterovského mlýna (č. p. 17). Dvě „*Lípy u Mže*“ najdeme na pravém břehu Mže v Křimicích. Dominují dětskému hřišti se svou výškou 31 metrů. A zmínku stojí „*Alej Kilometrovka*“, která lemuje cestu od Kalikovského mlýna, který je na Mži nedaleko centra města, k Lochotínskému parku a je dlouhá 1070 metrů. Původní počet stromů byl 278 a její druhová skladba je pestrá. Zastoupeny jsou nejen dominující druhy olše lepkavá, jasan ztepilý a lípy, ale i topoly černé a další. Alej byla vysázena plzeňským okrašlovacím spolkem v roce 1893. V současné době je v případě potřeby doplňována lípami. „*Körnerův dub*“ se nachází v areálu Zoologické a botanické zahrady, kde býval součástí projektu Kodetova zahrada zahradního architekta J. Kumpána. Dnes tento dub letní, který je přes 400 let starý, je doplňkem japonské zahrady Šówa-en. „*Topol bílý v Lochotínské ulici*“ se nachází na křižovatce ulic Lochotínská a Kleisslova a pravděpodobně byl součástí aleje v Lochotínské ulici z roku 1876. Posledním zmíněným památným stromem bude smrk ztepilý „*Troják v Lánech*“. Najdeme ho v lese severně od městské zástavby a severozápadně od přírodní rezervace Kamenný rybník. Je 130 let starý. Je zahrnutý v Sigmundově naučné stezce. Je zajímavý svým vzhledem, ve výšce 2,5 metrů je kmen rozdělen na tři přímé kmeny.

7. Obraz města Plzně – vybrané charakteristiky

Obraz města je pomyslným posledním kamenem celé práce, abychom si mohli udělat celkový obrázek o městě Plzni. Obraz města je výsledkem utváření města v prostoru a čase. Zároveň musím upozornit, že kapitola je pouze mým subjektivním pohledem na město. Každý člověk s mým pohledem a názorem souhlasit nemusí. Kapitola zahrnuje pět podkapitol – Siluety a panoramata města, Půdorysná struktura města, Urbanistické uzly a osy města, Vybrané mikroprostory města a Vybrané vstupy do města.

7.1. Siluety a panoramata města

Historická část města Plzeň leží v Plzeňské kotlině. Díky tomuto faktu je silueta města viditelná z okrajových částí města. Siluetu tvoří dominanty města. Nejvýraznější stavbou v siluetě města v centru je chrám sv. Bartoloměje na náměstí Republiky. Nachází se téměř uprostřed města, proto je dominantní v siluetách ze všech pohledů. Další stavbou, která je charakteristická svým vzhledem a výrazně zasahuje do siluety města z některých pohledů, je Velká synagoga. Plzeň je průmyslové město, pro které jsou charakteristické továrny. V siluetě města by neměly chybět tovární komíny, které nechybí. Siluetu dotvářejí další kostely, výškové budovy a zástavba města.

7.2. Půdorysná struktura města

Půdorysná struktura města je ovlivněná čtyřmi plzeňskými řekami.

Historické jádro města, které se nachází nedaleko soutoku řek Mže a Radbuzy, má pravidelnou půdorysnou strukturu. Uprostřed je obdélníkové náměstí, které je tvořeno vynecháním dvou bloků budov. V severní části náměstí stojí chrám svatého Bartoloměje. V těsné blízkosti náměstí Republiky, které je hlavním náměstím města, je pravoúhlá síť ulic. Severní, východní a jižní strany obklopují parky a sady. Ze západní strany vede kolem centra jedna z hlavních ulic – sady Pětatřicátníků. Pravoúhlá síť ulic je i v jihozápadní a jižní části vnitřního města, dále stejnou půdorysnou strukturu najdeme v části Petrohrad, v části čtvrtí Doubravka, Doudlevce, Slovany a Bručná.

Zajímavá je půdorysná struktura na Jižním předměstí. Nachází se zde malé náměstí Na Hvězdě, které má kruhový tvar a ulice vedoucí od jeho středu jsou do hvězdy, jak již napovídá název. Jižně od tohoto náměstíčka najdeme ještě jednu hvězdu a jihovýchodně je půl hvězdy.

V blízkosti těchto půdorysných struktur se rozprostírá jeden z areálů Fakultní nemocnice. Pohled na areál z ptačí perspektivy se poměrně výrazně odlišuje od okolních bloků budov.

Ještě jižněji se nachází zahrádkářská osada Výsluní, která má odlišnou půdorysnou strukturu od městské zástavby, ale charakteristickou pro zahrádkářské osady. Síť silnic a cest je místy pravidelná a pravoúhlá, místy je nepravidelná. Chatová zástavba je nepravidelná. Několik chat je přestavěno na rodinné domy a obyvatelé tam žijí trvale. Podobnou půdorysnou strukturu mají i Švábiny nebo osada v Lobzích.

Další odlišnou půdorysnou strukturu ve městě má areál průmyslového závodu Škoda a Borská pole. Zástavbou této části města jsou velké tovární haly a sklady. Zaujímají velké území a v leteckém snímku města jsou výrazným prvkem průmyslového města. V sousedství Borských polí se nachází areál Západočeské univerzity a věznice na Borech, která má půdorys ve tvaru hvězdy.

Zajímavou půdorysnou strukturu má sídliště Skvrňany. V severní části sídliště nejsou panelové domy postavené do bloků ani v řadách, jak bývá typické pro sídliště. Domy stojí do L nebo T. V jižní části je půdorys zástavby charakteristický pro sídliště. Dále zmíním zajímavý půdorys severní části sídliště Bolevec. Panelové domy jsou stavěné do velkých oválů a uvnitř jsou velká hřiště, mateřské a základní školy, ústav sociální péče pro mentálně postiženou mládež a domov důchodců.

Městské části Malesice, Radčice, Křimice, Dolní Vlkýš, Bílá Hora, Újezd, Červený Hrádek, Božkov, Koterov, Černice, Radobyčice, Hradiště, Litice, Lhota, Valcha a Nová Hospoda mají vesnický charakter, protože dříve to byly samostatné obce. Venkovská stavení stojí okolo návsi nebo malého náměstí. Ostatní zástavba v těchto částech města jsou rodinné domy.

7.3. Urbanistické uzly a osy města

Urbanistické uzly města tvoří území, kde jsou soustředěné služby obyvatelstvu, které jsou využívané každý den a jsou důležité pro obyvatele města. Hlavním a zároveň důležitým urbanistickým uzlem města Plzně je náměstí Republiky, které se rozprostírá uprostřed města a současně je historickým jádrem Plzně. Kromě radnice, která je administrativní budovou reprezentující město, zde najdeme několik restaurací a hotelů, obchodů, muzeí a divadel. V těsné blízkosti centra města se nachází budova Západočeské univerzity, knihovna, památkový ústav, archiv a krajský soud. Na náměstí Republiky se konají společenské, kulturní a další akce. Jižně od historického centra města najdeme krajský úřad Plzeňského kraje. Nachází se zde i několik církevních budov. Za všechny zmíním chrám sv. Bartoloměje, který je symbolem města, Velkou synagogu a Starou synagogu.

Dalším urbanistickým uzlem je nákupní zóna Černice, kde se nachází obchodní centrum Olympia. Je největším nákupním a zábavním centrem ve městě. Od roku 2004, kdy bylo otevřeno, zde nabízí více než sto prodejců své služby obyvatelstvu. Nechybí ani multikino sítě CineStar. Nákupní centrum je dostupné autem i městskou hromadnou dopravou. Podobné služby poskytuje nákupní centrum Borská pole, které bych zmínila jako další urbanistický uzel. Nabídka obchodů je pestrá – od základních jako jsou potraviny a oblečení, přes kosmetiku, sportovní vybavení, doplňků do bytu a na zahradu po knihy, dárky, klenoty a elektroniku.

Na Východním předměstí se nachází další urbanistický uzel. Na náměstí Generála Píky se nachází velký kruhový objezd, jehož půdorysná struktura má tvar hvězdy. Z jihu do této dopravní křižovatky vedou dvě třídy – Koterovská a Francouzská. Mezi nimi se nachází obchodní centrum Galerie Dvořák. Dále se zde nachází park Přátelství, krytý bazén a koupaliště, hřiště, sportovní hala, základní škola a střední škola elektrotechnická.

Mezi menší urbanistické uzly bych zařadila budovy, kde je každodenní provoz a jsou důležité pro život obyvatel ve městě, a jejich nejbližší okolí. Patří sem budova hlavního vlakového nádraží, kterou najdeme nedaleko centra. Zařadila bych sem i autobusové nádraží, které odbaví denně mnoho cestujících, mezi nimiž jsou lidé, kteří dojíždějí za prací nebo do školy, do zdravotnických zařízení, na úřady, za nákupy a jinými službami z okolních obcí, i turisté. Nesmím opomenout Fakultní nemocnici, která má dva areály – Bory a Lochotín.

Urbanistické osy jsou tvořeny především ulicemi a silničními komunikacemi. První zmíním Americkou třídu. Tato ulice je rovnoběžná se Smetanovými a Kopeckého sady. Podél Americké třídy se nachází mnoho obchodů, restaurací a kulturních zařízení. Další urbanistickou osou je Klatovská třída, která pokračuje ulicemi sady Pětatřicátníků a Karlovarskou. Prochází téměř celým městem. Za zmínku stojí Nepomucká třída, která vede od nákupní zóny v Černicích přes městské části Bručná a Čechurov, od parku Homolka pokračuje jako Slovanská k Petrohradu, kde je přejmenovaná na Mikulášskou. Od křižovatky s ulicí U Trati pokračuje k ulici U Prazdroje jako Sirková a dále jako Tyršova.

7.4. Vybrané mikroprostory města

Podkapitola Vybrané mikroprostory města se zabývá místy ve městě, která mají genius loci („duch místa“). Zároveň je to velmi subjektivní, protože každý člověk spatřuje kouzlo v něčem jiném.

Prvním místem, které má podle mého názoru genius loci, je náměstí Republiky. Je to historické jádro, které prezentuje celé město od založení až do současnosti. Snoubí se zde architektura od gotiky přes renesanci až po moderní. Vedle renesančních domů stojí na náměstí hotel Central, který byl postaven v roce 1972 v socialistickém stylu. V roce 2010 byly na

náměstí postaveny tři moderní kašny, které na sebe strhly pozornost. Vzbudily mnoho negativních ohlasů, hlavně díky svému velmi modernímu pojetí. Přesto na člověka náměstí působí, ať už pozitivně nebo negativně.

V souvislosti s hlavním náměstím zmíním i druhé místo, které má podle mě genius loci – kostel sv. Bartoloměje na náměstí Republiky. Je to místo, kde se lidé přiblíží Bohu, ať jsou věřící nebo ateisté. Kostely byly a jsou stavěny na místech, kde se setkávají energie působící na lidi. Dále bych v této kapitole zmínila Velkou synagogu, která má své kouzlo a na mě působí velice podobně jako chrám sv. Bartoloměje.

Dalším místem, jehož genius loci na mě působí, je japonská zahrada Šówa-en, která je součástí zoologické a botanické zahrady. Zahrada je vytvořena podle budhistické filozofie. Působí harmonicky a uklidňuje duši člověka. Je plná symbolů – tři podoby budhy Amidy, které jsou symbolem míru, jsou vyjádřeny třemi základními kameny, dále jsou zde tři pěšiny – bílá symbolizuje cestu do ráje, červená utrpení současného života a modrá moře. Dlouhý život představuje želva a přístav setkávání lidí (http://www.zooplzen.cz/flora/japonska-zahrada.php).

7.5. Vybrané vstupy do města

Silnic, které vedou do města je mnoho, proto se ve své práci budu věnovat pouze několika vybraným. Zajímavostí města je, že když přijíždíte po hlavních příjezdových silnicích, tak je vždy vidět chrám sv. Bartoloměje, který stojí na náměstí. První vstup, který jsem vybrala, je silnice E 49, která vede od Nepomuka a Českých Budějovic. Po této silnici přijedeme do Černic na kruhový objezd, odbočíme na Nepomuckou nebo můžeme pokračovat po E 49 a ulicí K Dráze odbočíme na Nepomuckou. V této části města projíždíme zástavbou rodinných domů. Projedeme Bručnou a Čechurovem. Zde se mění zástavba rodinných domů v zástavbu činžovních domů a na náměstí Milady Horákové se ulice mění z Nepomucké na Slovanskou. Kolem silnice je zástavba rodinných domů, která se opět mění v zástavbu činžovních domů.

Druhým mnou vybraným vstupem je silnice E 53, která vede z Železné Rudy a Klatov. Od dálnice míjíme zprava Litice, dále zleva zahrádkářskou osadu Výsluní. Silnice Klatovská pokračuje kolem vodní nádrže České údolí a věznice na Borech. V Doudlevcích je lemována zprava bloky činžovních domů až ke křižovatce s ulicí U Trati, na Jižním Předměstí je zleva zástavba prvorepublikových rodinných domků a vil a severněji navazuje zástavba činžovních domů.

Z Domažlic a Horšovského Týna vede do Plzně silnice 26 a vede v těsné blízkosti Nové Hospody, kde je zástavba rodinných domů, a Zátiším kolem Škodových závodů, autobusového nádraží až do centra. E 49 vede z Karlových Varů do Plzně. Zprava míjí supermarket Glóbus, prochází mezi sídlišti Košutka, Bolevec a Lochotín.

8. Závěr

Téma mé bakalářské práce je Plzeň – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města. Cílem práce bylo zhotovení geografické charakteristiky města Plzně a hlavně zpracování několika vybraných urbánně geografických analýz, které byly doplněny mapami, kartogramy, tabulkami a fotografiemi.

V první kapitole s názvem Geografická a historická charakteristika města Plzně jsem shrnula informace o městě. V první podkapitole jsem se věnovala matematicko-geografické poloze města, která poskytuje základní informace o městě. V druhé podkapitole jsem na základě několika zdrojů zmapovala historický vývoj města se zaměřením na urbanistický vývoj. Třetí podkapitola se zabývá fyzicko-geografickou charakteristikou – geologie a geomorfologie řešeného území, klima, hydrologie, biota a krajinný ráz. Přírodní podmínky vybraného území ovlivňují vývoj osídlení a rozvoj města. V následující podkapitole jsem se zabývala sociálně-geografickou charakteristikou, kam jsem zařadila územně správní členění, popis čtvrtí města, vývoj počtu obyvatelstva města a jeho současnou geodemografickou charakteristiku. Dále jsem charakterizovala výrobní kapacity a plochy, zařízení vybraných druhů služeb, dopravu, rekreaci a cestovní ruch ve městě.

Následuje kapitola, ve které jsem rozebrala literaturu, kterou jsem použila ke psaní předchozích charakteristik. Bohužel jsem nenašla více literatury, která by se přímo věnovala prostorové struktuře Plzně.

Další kapitola se nazývá Analýza dopravně komunikační polohy města Plzně. Součástí této analýzy jsou čtyři tabulky, které byly vytvořeny spoluprací v rámci předmětu UGMA. Analyzujeme vybavenost krajských měst v České republice silničními a železničními komunikacemi. Z této analýzy vyplývá, že Plzeň patří mezi nejlépe vybavená města komunikacemi. Dále jsme se zabývaly dopravní polohou vůči Praze a Brnu. Hodnotily jsme ji na základě vzdálenosti v kilometrech a časové dostupnosti prahy a Brna z měst autobusem, automobilem a vlakem. Poloha Plzně vůči Praze je velmi příznivá, vůči Brnu je nevýhodná.

V páté kapitole se zabývám prostorovou strukturou města Plzně. Tato kapitola je doplněna několika mapami a kartogramy a zahrnuje několik dílčích prostorových struktur - geneticko-koncentrickou prostorovou strukturu, funkční prostorovou strukturu, urbanisticko-morfologickou prostorovou strukturu a sociální strukturu s demografickou strukturou. Následuje kapitola, kde analyzuji infrastrukturu města. Již jsem zmínila dopravní infrastrukturu, která je velmi dobře vybavená. Myslím si, že i systém městské hromadné dopravy je promyšlený. Osami jsou tramvajové spoje doplněné o autobusové spoje, které jezdí i do okrajových částí města. Dopravní podnik provozuje i noční linky. V následující podkapitole jsem se zabývala technickou

infrastrukturou i jejím vývojem. Poslední podkapitolou je biotická infrastruktura, která zahrnuje informace o maloplošně chráněných územích a památných stromech ve městě.

Každé město má svoji unikátní vizuální kompoziční podobu, která bývá oceňována dobře nebo s výhradami, navíc je třeba zohlednit obraz jednotlivých čtvrtí města. Kompozičním charakteristikám Plzně jsem se věnovala v předposlední kapitole.

9. Zdroje:

Literatura:

BRYCHTOVÁ, Š., FŇUKAL, M. (2007): Socioekonomická geografie I. Díl. Geografie obyvatelstva. Geografie sídel. Pardubice: Univerzita Pardubice, 127 s.

DEMEK, J., BALATKA, B. A KOL. (1987): Hory a nížiny, Praha: Academia, 584 s.

DOKOUPIL, J. (2007): Geografická poloha. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 31-33

DOKOUPIL, J., MIRVALD, S. (2007): Dopravní poloha a dostupnost města. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 130-139

DOKOUPIL, J., MIRVALD, S. (2007): Transformující se průmysl města. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 119-129

DOMANICKÝ, P., JEDLIČKOVÁ, J. (2005): Plzeň v době secese, Plzeň: NAVA, 143 s.

DOWNS, A. (1999): Some Realities about Sprawl and Urban Decline, Housing Policy Debate 10 (4), s. 955-974

DUDÁK, V. (ED.) A KOL. (2008): Plzeňsko – příroda, historie, život, Praha: Nakladatelství Miloš Uhlíř – Baset, 879 s.

HOSTÝNEK, J. (2007): Podnebí. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 52-64

CHOCHOLOUŠKOVÁ, Z., PYŠEK, A. (2007): Flóra. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 74-77

KEJHA, J., JANOUŠKOVEC, J. (2010): Zmizelá Plzeň, Plzeň: NAVA, 126 s.

KOLEKTIV AUTORŮ – ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2005): Statistický lexikon obcí České republiky 2005, Praha: Ottovo nakladatelství, 1358 s.

KOLEKTIV AUTORŮ (2009): Historický atlas města Plzně, Plzeň: Statutární město Plzeň, Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 36 s., 50 mapových listů

KOPP, J. (2008): Hydrologie. In: Dudák, V. (ed.) a kol.: „Plzeňsko – příroda, historie, život", Praha: Nakladatelství Miloš Uhlíř – Baset, s. 73-79.

KOPP, J., ROUBAL, Z. (2007): Změny přírodního prostředí. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 81-93

KRAFT, J., WINTER J. (2007): Geologie. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně", Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 39-48

KUBEŠ, J. A KOL. (2009): Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I., Ústav vedy a výskumu Mateja Bela v Banskej Bystrici, 166 s. + přílohy

KUBEŠ, J. (2009): Poloha, struktura, infrastruktura a obraz Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace. In: Kubeš, J. a kol.: „Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I.", Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, s. 51-113.

KUČA, K. (2002): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. V. díl, Par-Pra, Praha: Libri, 671 s.

MATUŠKOVÁ, A., NOVOTNÁ, M. A KOL. (2007): Geografie města Plzně, Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň

NĚMEC, F., VACÍK, R. (2007): Fauna. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně“, Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 78-80
OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. a kol.: „Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky“, Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., Praha, s. 39-54
PECH, J., SUDA J. (2007): Reliéf. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně“, Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 49-51
PUCHER, J. (2002): Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: Mezinárodní srovnání. In: Sýkora, L. a kol.: „Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky“, Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., Praha, s. 39-54
REITSPIES, Z., SVOBODA, J., (2007): Předpoklady města pro cestovní ruch. In: Matušková, A., Novotná, M. (Eds.): „Geografie města Plzně“, Západočeská univerzita v Plzni, katedra geografie FPE, Plzeň, s. 140-149
RŮŽIČKOVÁ, J., ŠKRABAL, J. A KOL. (2006): Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005, Praha: Český statistický úřad, 758 s.
SELTZER, E. (2002): Suburbanizace a její ekologické, ekonomické a sociální důsledky: Poučení z vývoje v Portlandu. In: Sýkora, L. a kol.: „Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky“, Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., Praha, s. 81-100
SÝKORA, L. (1999): Transformations in the internal spatial structure of Prague, Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešoviensis – Folia Geographica XXXII (3), pp. 98 - 103
SÝKORA, L. (2002): Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. In: Sýkora, L. a kol.: „Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky“, Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., Praha, s. 9-19
ŠVORC, L., ŠVORCOVÁ, V. (2006): České řeky a říčky, Příbram: Knihovna Jana Drdy, 265 s.
TOLASZ, R. A KOL. (2007): Atlas podnebí Česka, Praha: Český hydrometeorologický ústav, Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 255 s.
VLČEK, V. A KOL. (1984): Vodní toky a nádrže, Zeměpisný lexikon ČSR, Praha: Academia, 315 s.
ZAHRADNICKÝ, J., MACKOVČIN, P. (EDS.) A KOL. (2004): Okres Plzeň – město. In: Plzeňsko a Karlovarsko, Chráněná území ČR, svazek XI., Brno: Agentura ochrana přírody a krajiny ČR a EkoCentrum Brno, s. 306-328

Kartografické dokumenty:

KOLEKTIV AUTORŮ – KARTOGRAFIE PRAHA (2004): Plzeňsko (kartografický dokument): turistická mapa 1: 100 000, Kartografie Praha
BERAN, L. A KOL. (2001): Autoatlas ČR 1:100 000, 5. vydání. Geodézie ČS a. s., Praha, 232 s.

Územně plánovací dokumentaci města:

KOLEKTIV AUTORŮ (2008): Integrovaný plán rozvoje města: Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015, Plzeň: Útvar koordinace evropských projektů města Plzně, p. o. (http://www.plzen2015.net/wp-content/uploads/2009/08/PEHMK_IPRM_dokument.pdf), 191 s.
KOLEKTIV AUTORŮ (2009): Přehled aktuální dokumentace, Územně plánovací dokumenty, Územně plánovací podklady, Plzeň. (http://ukr.plzen.eu/cz/uzemni-planovani/uzemni-plan-mesta-plzne.aspx), 32 s.

Internetové zdroje:

Kapitola 2
www.mapy.cz.
http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_plzen_mesto
http://www.kr-plzensky.cz/article.asp?sec=245
http://www.geology.cz/app/ciselniky/lokalizace/show_map.php?mapa=g50&y=822400&x=1069700&s=1
http://www.chmi.cz/portal/dt?portal_lang=cs&menu=JSPTabContainer/P1_0_Home
http://www.zakonycr.cz/seznamy/128-2000-sb-zakon-o-obcich-(obecni-zrizeni).html
http://umo1.plzen.eu/cz/mo_plzen/data_obvodu/index.html
http://umo2.plzen.eu/cz/mo_plzen/data_obvodu/index.html
http://umo3.plzen.eu/cz/mo_plzen/dlouhy_popis.html
http://umo3.plzen.eu/cz/mo_plzen/historie/index.html
http://umo4.plzen.eu/cz/mo_plzen/dlouhy_popis.html
http://umo4.plzen.eu/cz/mo_plzen/historie/index.html
http://umo5.plzen.eu/cz/mo_plzen/historie/index.html
http://umo6.plzen.eu/cz/mo_plzen/historie/index.html
http://umo6.plzen.eu/cz/home/index.html
http://umo6.plzen.eu/mestsky-obvod-plzen-6-litice/historie-obvodu/historie-obvodu-7.aspx
http://umo7.plzen.eu/cz/mo_plzen/dlouhy_popis.html
http://umo8.plzen.eu/cz/mo_plzen/historie/index.html
http://umo8.plzen.eu/cz/mo_plzen/dlouhy_popis.html
http://umo9.plzen.eu/cz/mo_plzen/dlouhy_popis.html
http://umo10.plzen.eu/
http://umo10.plzen.eu/cz/mo_plzen/dlouhy_popis.html
http://umo10.plzen.eu/cz/mo_plzen/historie/index.html
http://www.pilsner-urquell.cz/cz/Historie-v-datech.html
http://www.skoda.cz/
http://ukr.plzen.eu/rozvojove-projekty/mestske-projekty/mestsky-industrialni-park-plzen-borska-pole/mestsky-industrialni-park-plzen-borska-pole.aspx
http://www.plzen.eu/o-meste/kontakty/prakticke-odkazy/prakticke-odkazy.aspx
http://www.fnplzen.cz/kdojsme.asp
http://www.zcu.cz
http://www.stredniskoly.cz/seznam-skol/plzensky-kraj/plzen-mesto/2/
http://www.plzen.eu/uzij-si-plzen/sluzby/nakupy/nakupy.aspx
http://www.zakladniskoly.cz/seznam-skol/plzensky-kraj/plzen-mesto/3/
http://www.materskeskolky.cz/obec.php?okres=Plzeň&city=Plzeň&kraje=Plzeňský
http://www.plazaplzen.eu/
http://www.olympiaplzen.cz/index.php
http://www.plzen.eu/zivot-v-plzni/doprava/zakladni-informace-1/
http://www.hcplzen.cz/zobraz.asp?t=cez-arena
http://www.fcviktoria.cz/cs/

Kapitola 4
http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/koridory.gif
www.idos.cz
www.mapy.cz
http://www.cd.cz/
http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/mapa-site/mapa-trati/kraje.pdf
http://www.k-report.net/koridory/rychlosti3k.htm
http://www.k-report.net/koridory/histori3.htm

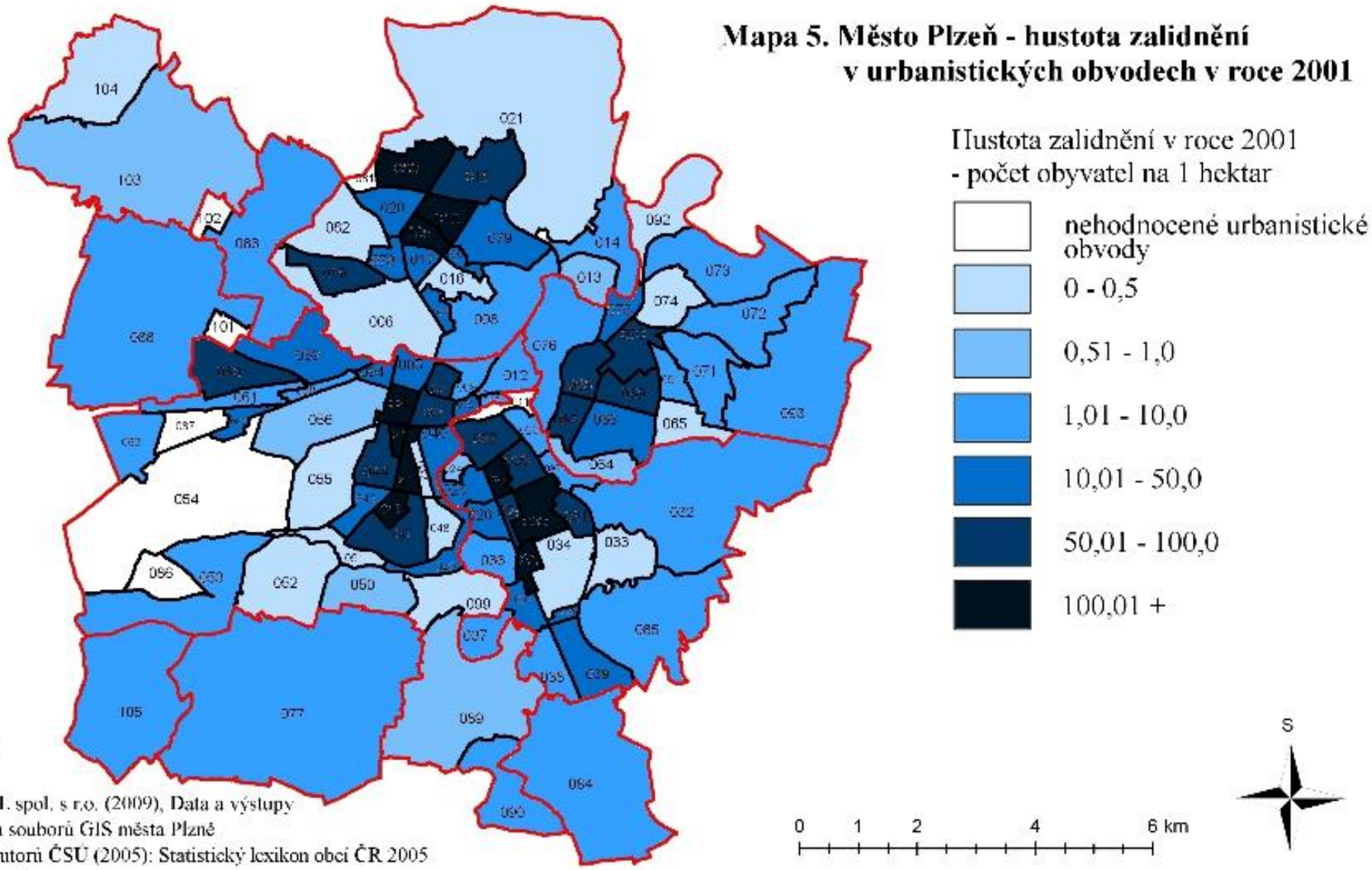
Plánovač tras na www.mapy.cz

Kapitola 5
http://www.zooplzen.cz/informace/zoo.php
http://www.zooplzen.cz/flora/japonska-zahrada.php

Kapitola 6
http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnice/publikace-o-dalnici-d5/$file/D5.pdf
http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/0F4DC593D80BE2FFC12575EC0036F3B8/$file/Paterni%20sit%20text%20www.pdf
http://www.cdcargo.cz/on-line-nastroje/priprava-prepravy/seznam-stanic/-32/
http://web.plzen.eu/cz/o_meste/doprava/index.html
http://www.cd.cz/infoservis/-3538/
http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%c5%beleznic%c4%8dn%c3%ad+infrastruktury.htm
http://www.plzenskonakole.cz/cz/uvodni-stranka-229
http://www.plzen.eu/zivot-v-plzni/doprava/zakladni-informace-1/
http://www.mapy.cz/#mm=TTcP@x=130652928@y=134711552@z=12
http://www.pmdp.cz/zabava/historie/ - 9.9.2010
http://www.pmdp.cz/o-nas/historie-pmdp/historie-pmdp.aspx - 9.9.2010
http://gis.plzen.eu/IPD/ - 10.9.2010
http://www.vodarna.cz/uprava-pitne-vody.html
http://www.vodarna.cz/plzensky-vodovod.html
http://www.vodarna.cz/cistirna-odpadnich-vod.html
http://www.vodarna.cz/plzenska-kanalizace.html
http://odpady.plzen.eu/?cl=120&sou=2mestoaodp&titul=Skl%E1dka%20odpad%F9%20Chot%EDkov – 10.9.2010
http://odpady.plzen.eu/?sou=20041111115342&ord=nazev&titul=Seznam%20sb%ECrn%FDch%20dvor%F9%20v%20Plzni - 20.9.2010
http://www.pe.cz/index.php?goto=text&sekce=m4JWVL2X&tid=1L5R6eFu&lng=cz
http://www.pltep.cz/index.php?goto=text&sekce=Ar5bXRIQ&tid=5GPLpGs4&lng=cz
http://energetika.plzen-city.cz/?sou=20041102174231&ord=kod&titul=Tepeln%E1%20energie – 28.9.2010
http://www.radiokomunikace.cz/vysilaci-sluzby/mapy-pokryti/analogove-pokryti.html
http://www.ceskatelevize.cz/digict/digitalni-pozemni-vysilani-dvb-t/uzemni-oblast-plzen/
http://www.rozhlednyunas.cz/rozhledny/krkavec-u-plzne/
http://www.turisturaj.cz/?hledej=cile&vyraz=&okres=&ssi=&vde=&typ=3&typo=30&prms%5B179%5D=4&x=36&y=11 – památné stromy
http://www.turisturaj.cz/?hledej=cile&typ=3&typo=20&stranka=3
http://www.turisturaj.cz/cil/MCHU667 - Čertova kazatelna
http://www.turisturaj.cz/cil/MCHU1946 - Doubí
http://www.turisturaj.cz/cil/MCHU159 - Kamenný rybník
http://www.turisturaj.cz/cil/MCHU855 - Kopeckého pramen
http://www.turisturaj.cz/cil/MCHU1069 - Petrovka
http://mapy.kr-plzensky.cz/arcims/turistic_cs/viewer.htm?Layers=00000000000000111110&ActiveLayer=17&QueryZoom=Yes&Query=ID_ES='PP21'

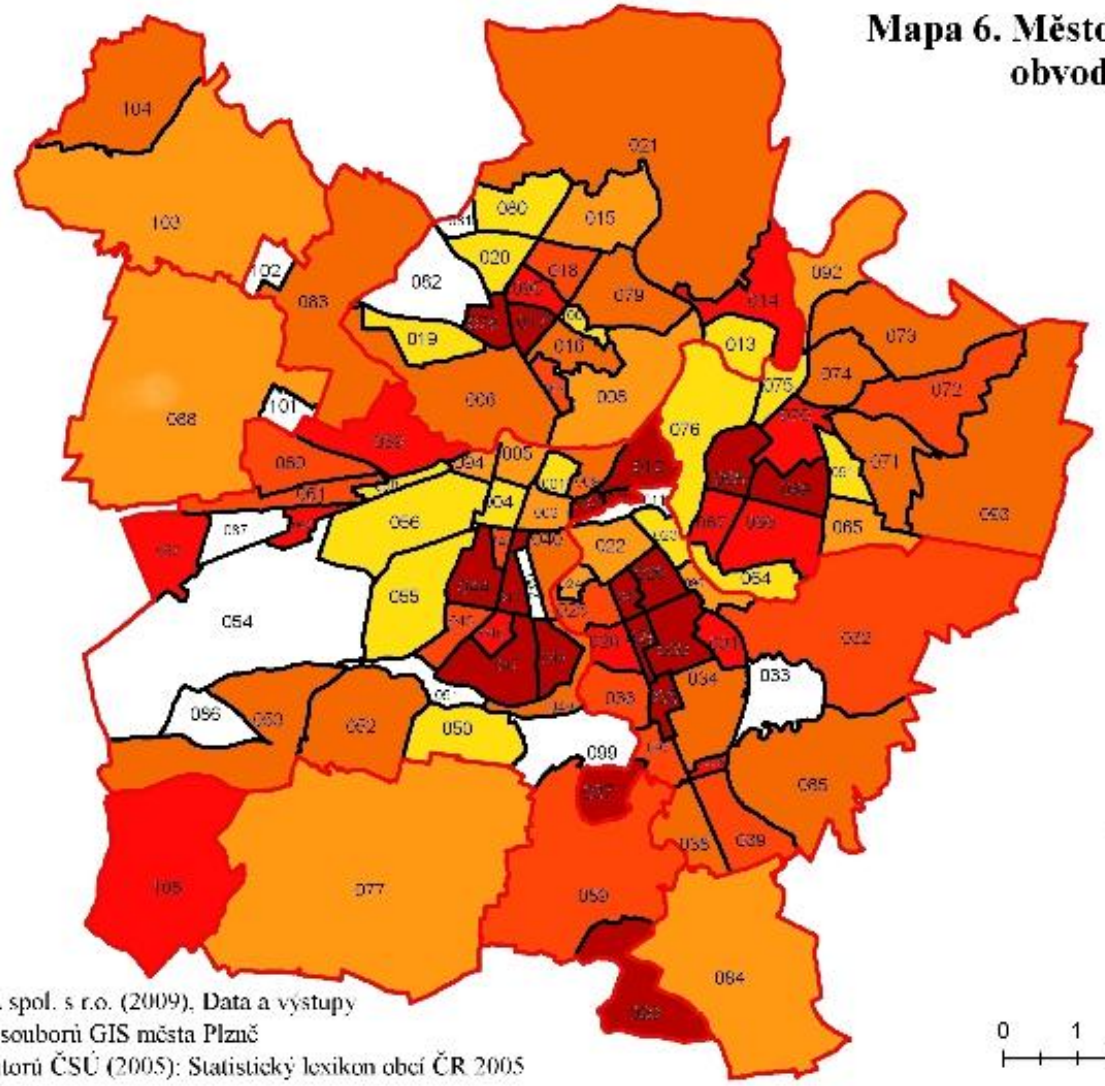
Kapitola 7
http://www.zooplzen.cz/flora/japonska-zahrada.php

Mapa 5. Město Plzeň - hustota zalidnění v urbanistických obvodech v roce 2001



© SITMP
Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005
vlastní výpočty

Mapa 6. Město Plzeň - index stáří v urbanistických obvodech v roce 2001



Index stáří v roce 2001

- nehodnocené urbanistické obvody
- 0 - 60,9
- 61,0 - 80,9
- 81,0 - 100,9
- 101,0 - 120,9
- 121,0 - 150,9
- 151,0 +

poměr počtu obyvatel věkové skupiny 65 + a počtu obyvatel věkové skupiny 0 - 14, vynásobený stem

S

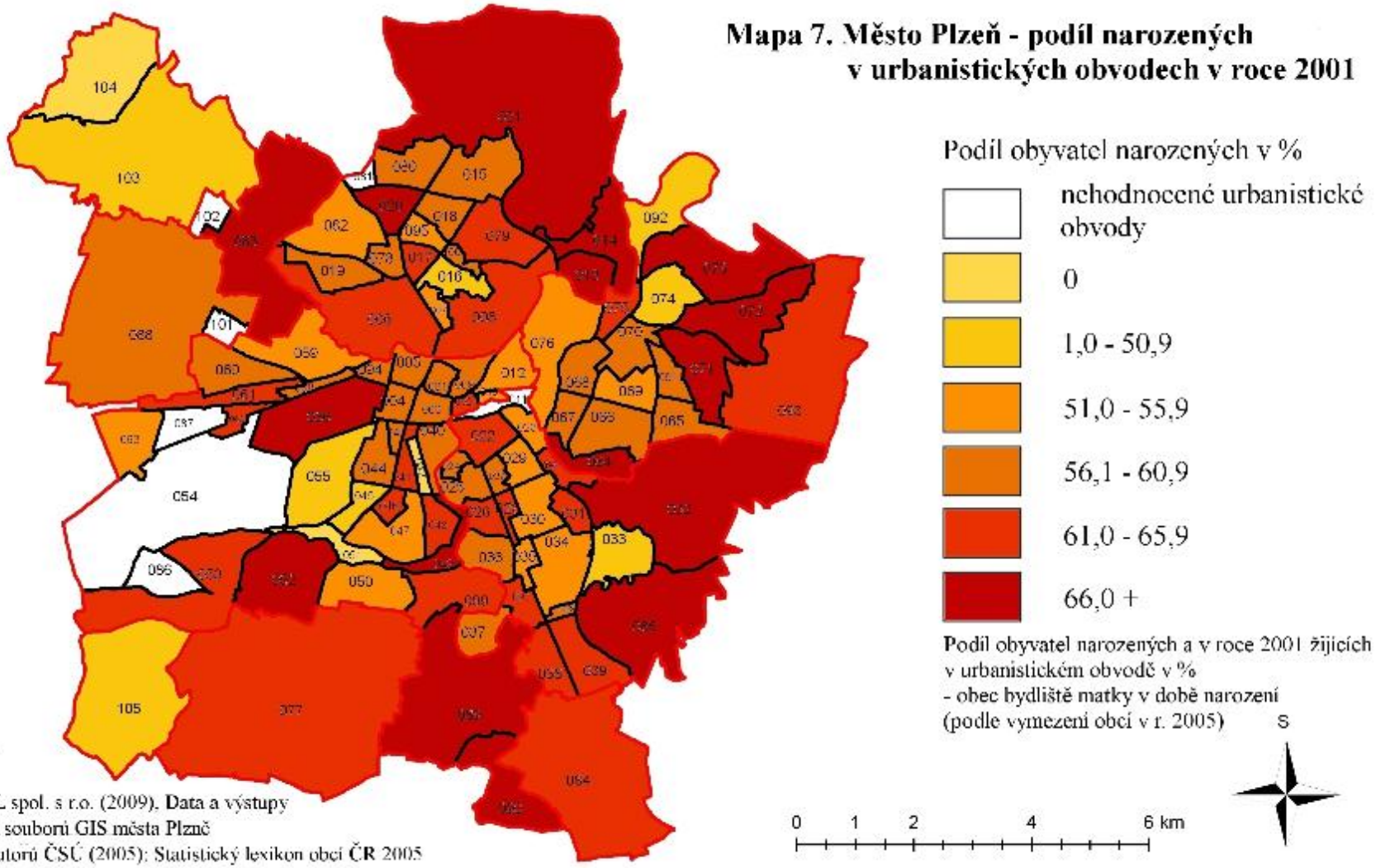
0 1 2 4 6 km

© SITMP

Zdroje:

GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně

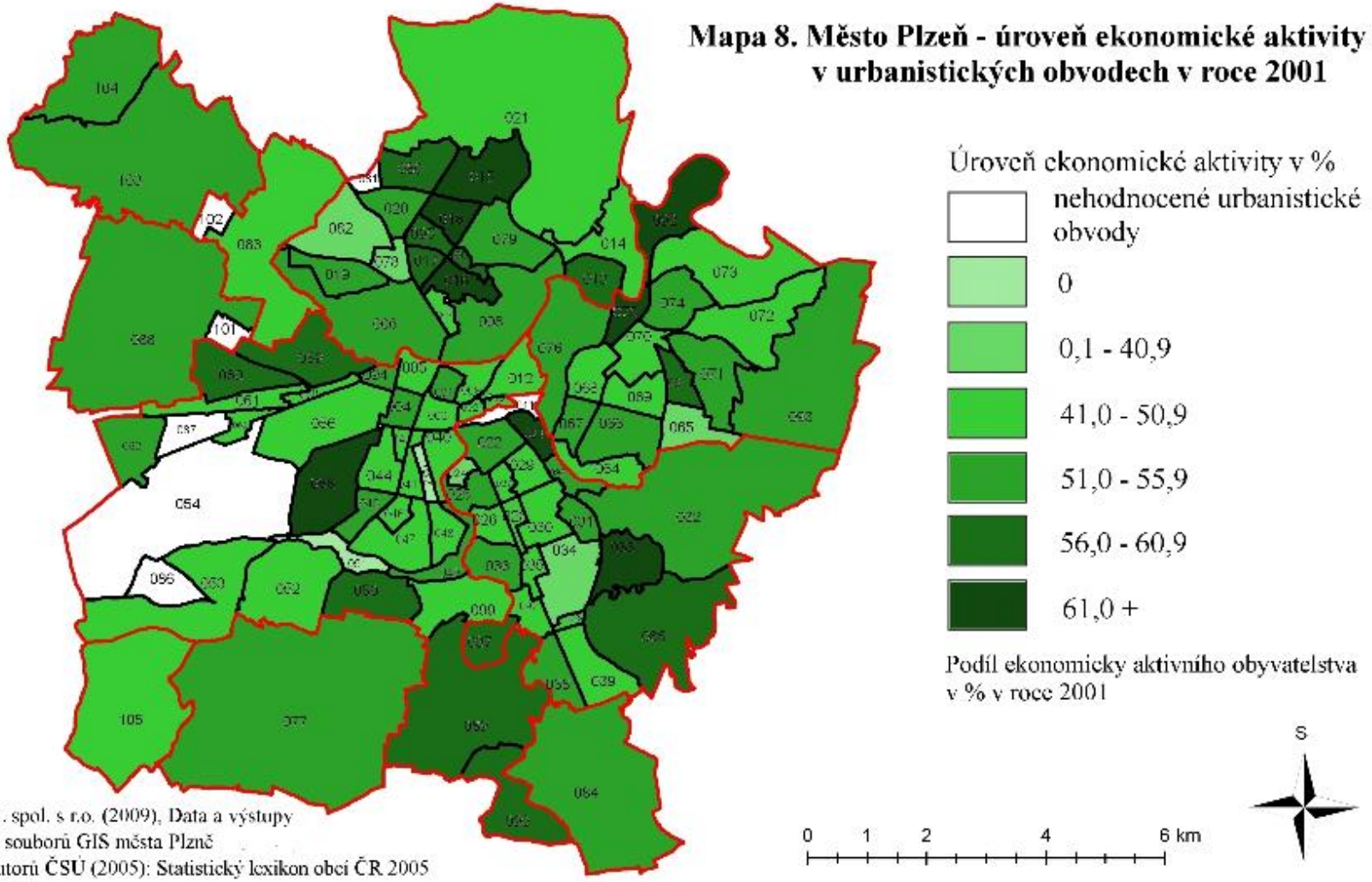
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005 vlastní výpočty



Mapa 7. Město Plzeň - podíl narozených v urbanistických obvodech v roce 2001

© SITMP
Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005
vlastní výpočty

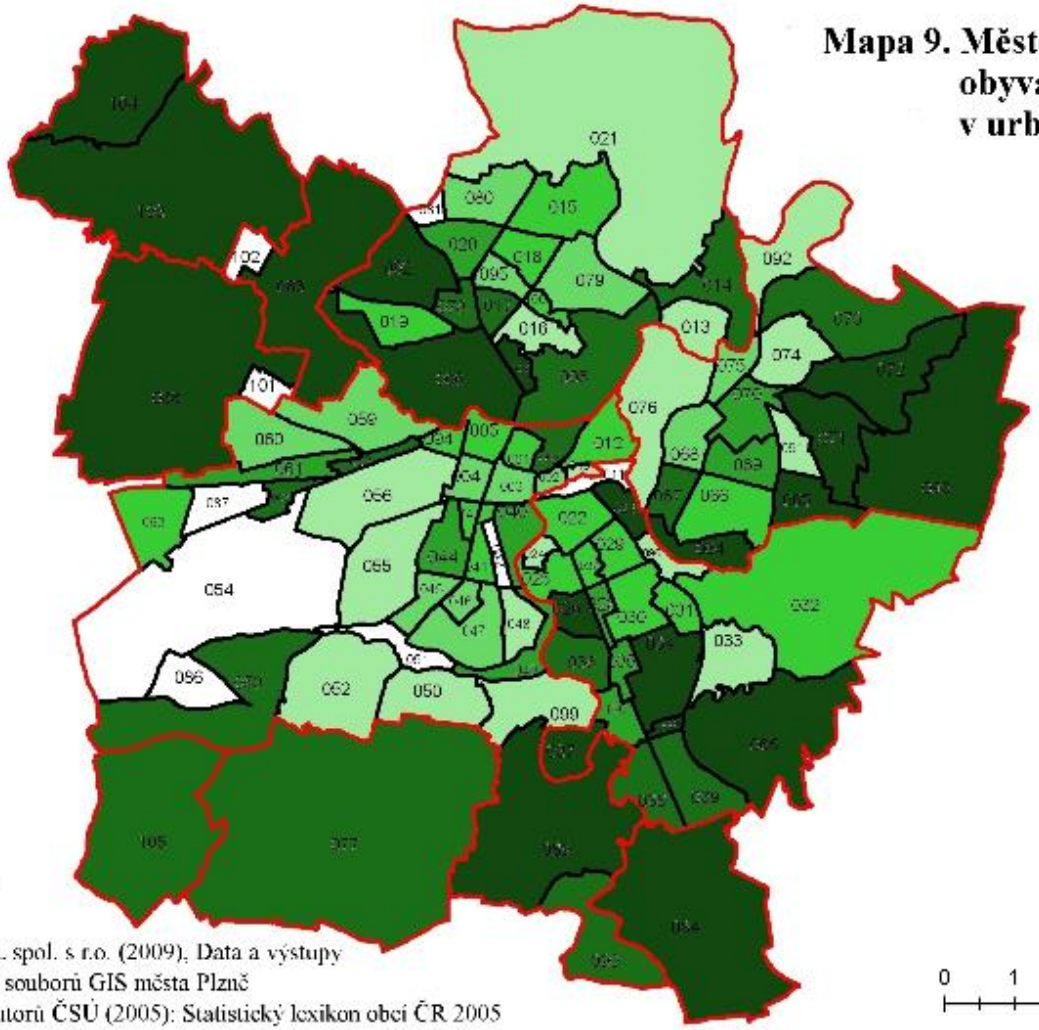
Mapa 8. Město Plzeň - úroveň ekonomické aktivity v urbanistických obvodech v roce 2001



© SITMP

Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005
vlastní výpočty

Mapa 9. Město Plzeň - podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva pracujícího v priměru (v %) v urbanistických obvodech v roce 2001



nehodnocené urbanistické obvody
0
0,1 - 0,6
0,61 - 0,9
0,91 - 1,0
1,1 - 2,0
2,1 +

Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva pracujícího v zemědělství, lesnictví a rybářství v % v roce 2001

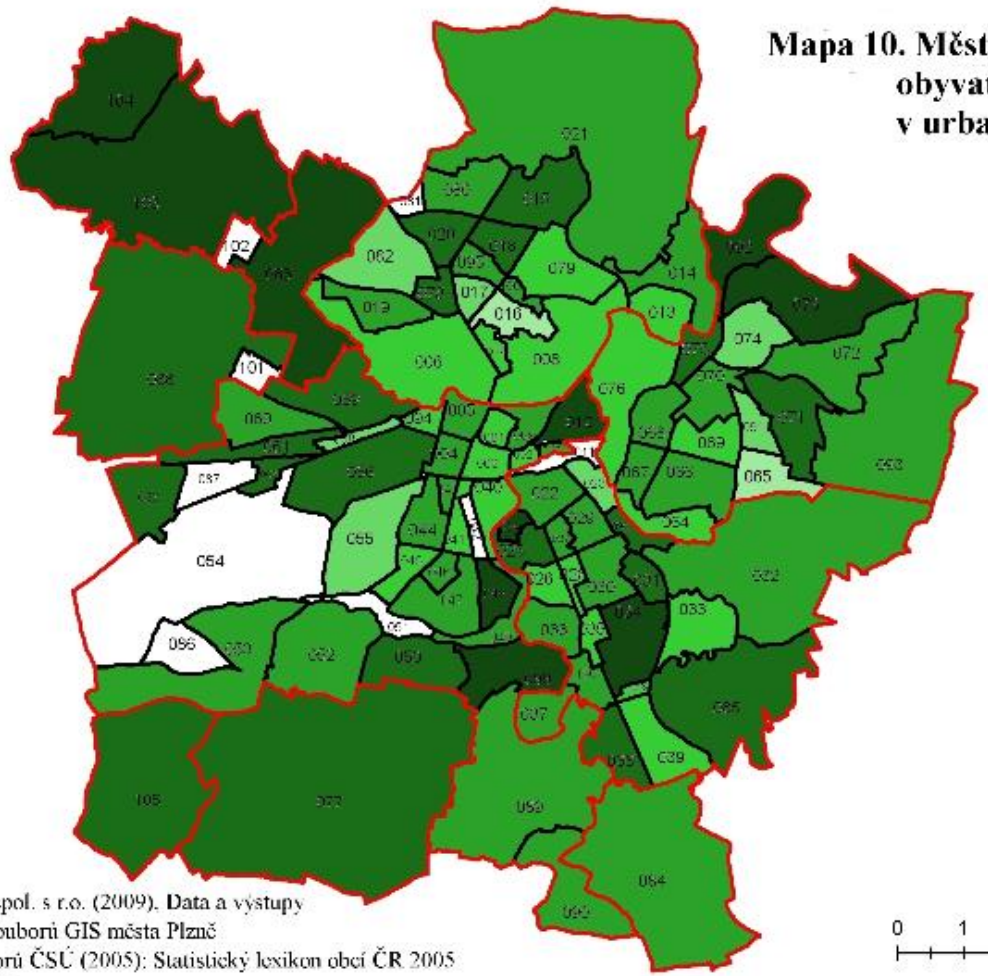
S

0 1 2 4 6 km

© SITMP

Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005
vlastní výpočty

Mapa 10. Město Plzeň - podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva pracujícího v sekundéru (v %) v urbanistických obvodech v roce 2001



nehodnocené urbanistické obvody
0
1,0 - 25,9
26,0 - 30,9
31,0 - 35,9
36,0 - 40,9
41,0 +

Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva pracujícího v průmyslu a stavebnictví v % v roce 2001

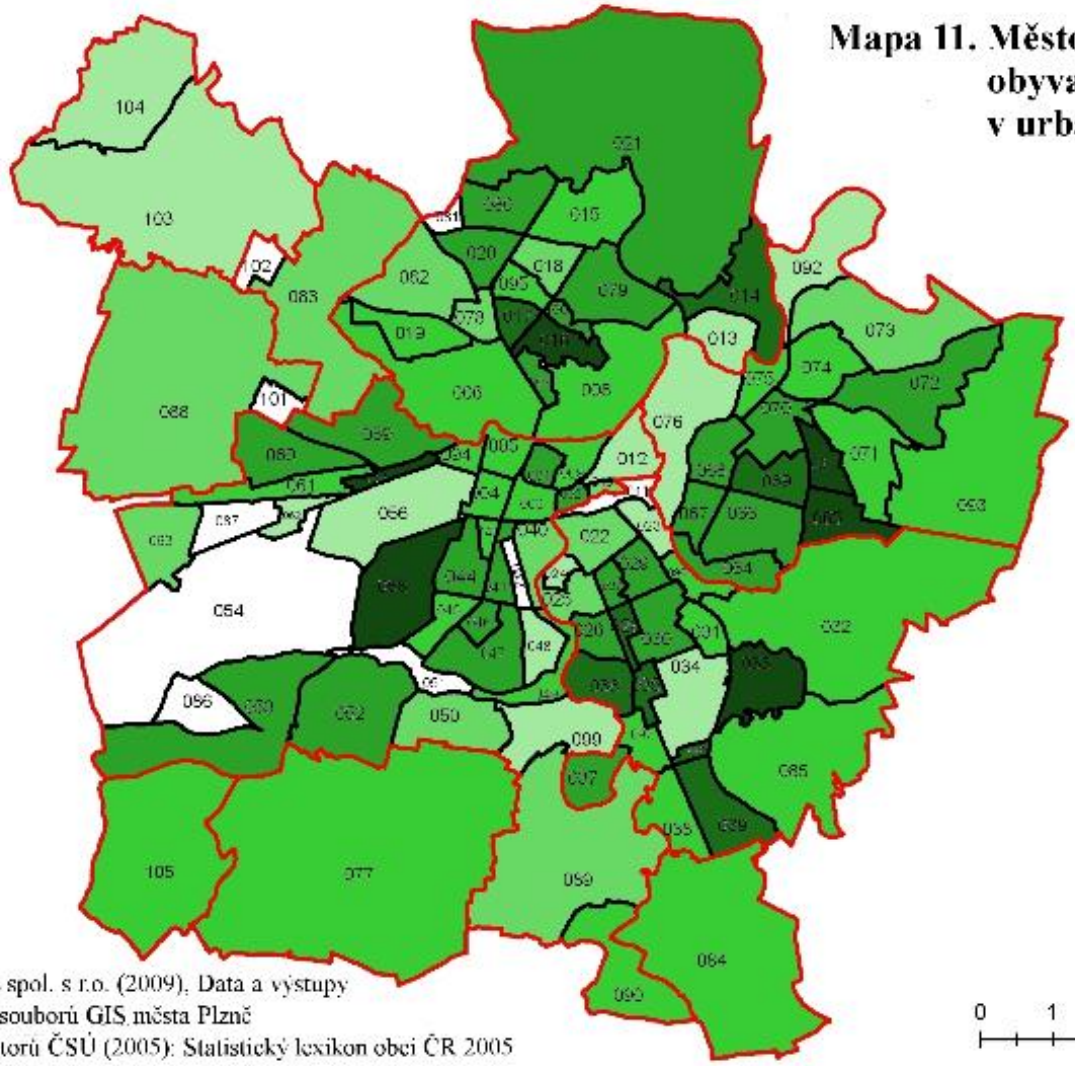
S

0 1 2 4 6 km

© SITMP

Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005 vlastní výpočty

Mapa 11. Město Plzeň - podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva pracujícího v terciéru (v %) v urbanistických obvodech v roce 2001



nehodnocené urbanistické obvody

0 - 49,9

50,0 - 54,9

55,0 - 58,9

59,0 - 62,9

63,0 - 70,9

71,0 +

Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva pracujícího ve službách v % v roce 2001

S

0 1 2 4 6 km

© SITMP

Zdroje:
GEOREAL spol. s r.o. (2009), Data a výstupy z datových souborů GIS města Plzně
Kolektiv autorů ČSÚ (2005): Statistický lexikon obcí ČR 2005
vlastní výpočty

Tabulka 1. Urbanistické obvody a jejich rozloha v km^2

(Zdroj: http://gis.plzen-city.cz/sumare.asp?i=43)

Č. urb. obvodu	Název urbanistického obvodu	Rozloha (km2)
1	Plzeň - historické jádro	0,235
2	Centrum - východ	0,131
3	Centrum - jih	0,357
4	Centrum - jihozápad	0,329
5	Centrum - západ	0,384
6	Park kultury	2,46
7	Záhorsko	0,225
8	Roudná	1,978
9	U Spartaku	0,366
10	Hamburk	0,086
11	Hlavní nádraží	0,282
12	Pivovary	0,621
13	Beranovka	0,599
14	Bílá Hora	1,19
15	Bolevec	1,226
16	Nemocnice Lochotín	0,529
17	Starý Lochotín	0,289
18	Sídliště Lochotín - sever	0,483
19	Vinice - jih	0,697
20	Stará Košutka	0,6
21	Bolevecké rybníky	10,416
22	Petrohrad	0,643
23	Lobezská - průmyslový obvod	0,336
24	Papírna	0,157
25	Nad papírnou	0,444
26	Pod Homolkou	0,35
27	U Jiráskova náměstí	0,205
28	Staré Slovany	0,195
29	Slovany - u lomu	0,404
30	Sídliště Slovany	0,687
31	Petřín	0,344
32	Božkov	5,5
33	Božkov - průmyslový obvod	0,96
34	Slovany - průmyslový obvod	1,15
35	Za Homolkou	0,25
36	Homolka	0,609
37	Hradiště	0,535
38	Čechurov - jih	0,697
39	Bručná - jih	0,938
40	Dukelská	0,481
41	Bory - u nemocnice	0,3
42	Nemocnice	0,182
43	Proti Belánce	0,126
44	Bezovka	0,562
45	Nad Bezovkou	0,401
46	Staré Bory	0,225
47	Sídliště Bory	0,985
48	Doudlevce - průmyslový obvod	0,436
49	Doudlevce	0,471
50	Výsluní	1,06
51	České údolí	0,448
52	Litická přehrada	1,91
53	Valcha	2,67
54	Borská pole	5,896
55	Zelený trojúhelník	1,547
56	Hlavní závod	1,82
58	Na Stráních	0,217
59	Přední Skvrňany	1,31
60	Zadní Skvrňany	1,01
61	Slovanské údolí	0,681
62	Zátiší	0,287
63	Nová Hospoda	0,954
64	Lobzy	0,588
65	Ústřední hřbitov	0,641
66	Pod Švabinami	1,06
67	Letná	0,419
68	Malá Doubravka	0,582
69	Sídliště Doubravka	0,612
70	Doubravka	0,7
71	Přední Újezd	1,19
72	Zadní Újezd	1,64
73	Bukovec	2,03
74	Chlum	0,833
75	Nad Týncem	0,389
76	Jateční	1,76
77	Litice	10,81
78	U cizineckého domu	0,342
79	Zavadilka -sever	1,12
80	Sídliště Košutka	0,829
81	Košutka - průmyslový obvod	0,157
82	Vinice - sever	1,26
83	Radčice	3,78
84	Černice	5,01
85	Koterov	3,16
86	Valcha - průmyslový obvod	0,68
87	Domažlická - průmyslový obvod	0,564
88	Křimice	7,47
89	Radobyčice	4,3
90	Podhájí	1,38
91	Doubravka - průmyslový obvod	0,399
92	Bukovec - průmyslový obvod	1,3
93	Červený Hrádek	4,47
94	Autobusové nádraží	0,21
95	Sídliště Lochotín - jih	0,314
96	Vyšehrad	0,283
97	Čechurov -sever	0,385
98	Bručná - sever	0,1
99	U Doudleveckého hřbitova	1,179
100	Zavadilka - jih	0,16
101	Křimice - východ	0,287
102	Radčice - Pod Kyjovem	0,333
103	Malesice	6,66
104	Dolní Vlkýš	2,37
105	Lhota	3,89

Tabulka 2. Charakteristiky obyvatelstva urbanistických obvodů města Plzně (2001)
Zdroj: Statistický lexikon obcí ČR 2005, vlastní výpočty

Číslo urb. obvodu	Název urbanistického obvodu	Počet obyvatel	Počet 0-14 let	Počet 65+	Hustota zalidnění	Koeficient feminity	Index stáří	Podíl narozených
1	Plzeň - historické jádro	1863	325	197	7927,66	51,42	60,62	58,62
2	Centrum - východ	391	47	84	2984,73	53,96	178,72	61,13
3	Centrum - jih	2284	416	279	6397,76	51,36	67,07	58,8
4	Centrum - jihozápad	4055	763	443	12325,23	52,48	58,06	58,69
5	Centrum - západ	1112	199	140	2895,83	52,34	70,35	60,88
6	Park kultury	93	16	13	37,8	46,24	81,25	64,52
7	Záhorsko	962	124	137	4275,56	49,79	110,48	55,41
8	Roudná	1211	219	166	612,23	50,62	75,8	63,67
9	U Spartaku	293	50	42	800,55	50,51	84	60,75
10	Hamburk	77	9	17	895,35	46,75	188,89	55,84
11	Hlavní nádraží	0	0	0	0	0	0	0
12	Pivovary	246	25	45	396,14	53,66	180	54,47
13	Beranovka	58	14	6	96,83	48,28	42,86	70,69
14	Bílá Hora	890	116	145	747,9	49,89	125	67,64
15	Bolevec	11184	1264	884	9122,35	50,84	69,94	56,85
16	Nemocnice Lochotín	15	1	1	28,36	80	100	20
17	Starý Lochotín	884	84	138	3058,82	50,34	164,29	64,71
18	Sídliště Lochotín - sever	7216	686	770	14939,96	51,04	112,24	56,55
19	Vinice - jih	6817	1967	321	9780,49	51,46	16,32	60,53
20	Stará Košutka	1191	262	98	1985	51,3	37,4	67,84
21	Bolevecké rybníky	74	12	12	7,1	41,89	100	67,57
22	Petrohrad	6421	1096	853	9986	53,22	77,83	61,24
23	Lobezská - průmyslový obvod	49	5	1	145,83	40,82	20	53,06
24	Papírna	10	3	2	63,69	50	66,67	60
25	Nad papírnou	2055	275	311	4628,38	51,53	113,09	60,39
26	Pod Homolkou	1206	161	220	3445,71	50,17	136,65	62,19
27	U Jiráskova náměstí	2385	289	584	11634,15	53,88	202,08	60,5
28	Staré Slovany	1649	227	383	8456,41	51,79	168,72	63,25
29	Slovany - u lomu	3880	436	1126	9603,96	53,79	258,26	54,36
30	Sídliště Slovany	7380	779	2399	10742,36	53,32	307,96	52,03
31	Petřín	1821	253	314	5293,6	51,57	124,11	65,35
32	Božkov	998	141	159	181,45	52,71	112,77	68,24
33	Božkov - průmyslový obvod	13	0	3	13,54	46,15	0	46,15
34	Slovany - průmyslový obvod	54	13	12	46,96	62,96	92,31	55,56
35	Za Homolkou	2766	333	757	11064	53,36	227,33	53,22
36	Homolka	170	21	22	279,15	52,35	104,76	60,59
37	Hradiště	117	13	23	218,69	51,28	176,92	57,26
38	Čechurov - jih	660	96	94	946,92	50	97,92	62,73
39	Bručná - jih	1057	163	165	1126,87	52,51	101,23	62,63
40	Dukelská	1584	264	260	3293,14	51,77	98,48	57,95
41	Bory - u nemocnice	4591	626	1017	15303,33	53,67	162,46	61,01
42	Nemocnice	1	0	0	5,49	0	0	0
43	Proti Belánce	2250	339	363	17857,14	51,96	107,08	60,53
44	Bezovka	4629	588	911	8236,65	53,29	154,93	57,31
45	Nad Bezovkou	1023	157	186	2551,12	51,81	118,47	48,97
46	Staré Bory	2428	343	437	10791,11	51,77	127,41	62,73
47	Sídliště Bory	5577	550	1151	5661,93	52,86	209,27	53,09
48	Doudlevce - průmyslový obvod	21	4	7	48,17	38,1	175	61,9
49	Doudlevce	817	136	111	1734,61	50,8	81,62	67,44
50	Výsluní	103	16	8	97,17	53,4	50	53,4
51	České údolí	3	0	0	6,7	0	0	0
52	Litická přehrada	80	17	17	41,88	52,5	100	68,75
53	Valcha	444	67	64	166,29	47,75	95,52	64,19
54	Borská pole	0	0	0	0	0	0	0
55	Zelený trojúhelník	31	2	1	20,04	45,16	50	45,16
56	Hlavní závod	97	36	5	53,3	45,36	13,89	70,1
58	Na Stráních	135	28	16	622,12	57,78	57,14	57,78
59	Přední Skvrňany	3042	304	426	2322,14	52,63	140,13	55,52
60	Zadní Skvrňany	9976	1115	1190	9877,23	51,5	106,73	57,17
61	Slovanské údolí	428	64	69	628,49	49,07	107,81	64,72
62	Zátiší	550	84	117	1916,38	54,18	139,29	62,36
63	Nová Hospoda	940	117	163	985,32	54,68	139,32	55,43

64	Lobzy	31	6	3	52,72	61,29	50	70,97
65	Ústřední hřbitov	21	4	3	32,76	47,62	75	57,14
66	Pod Švabinami	2827	323	464	2666,98	51,96	143,65	58,4
67	Letná	2603	322	457	6212,41	51,98	141,93	56,13
68	Malá Doubravka	3365	423	657	5781,79	52,24	155,32	56,46
69	Sídliště Doubravka	4690	530	1087	7663,4	53,2	205,09	55,42
70	Doubravka	5494	716	934	7848,57	51,82	130,45	59,68
71	Přední Újezd	977	146	139	821,01	49,85	95,21	70,11
72	Zadní Újezd	783	121	127	477,44	50,57	104,96	66,28
73	Bukovec	424	62	61	208,87	48,82	98,39	67,45
74	Chlum	22	6	5	26,41	63,64	83,33	50
75	Nad Týncem	1561	203	103	4012,85	50,67	50,74	62,72
76	Jateční	210	49	17	119,32	48,1	34,69	53,81
77	Litice	1320	186	132	122,11	50	70,97	64,09
78	U cizineckého domu	597	59	275	1745,61	59,13	466,1	60,13
79	Zavadilka -sever	1371	206	183	1224,11	49,89	88,83	62,58
80	Sídliště Košutka	13953	2443	704	16831,12	51,19	28,82	56,12
81	Košutka - průmyslový obvod	0	0	0	0	0	0	0
82	Vinice - sever	11	3	0	8,73	54,55	0	54,55
83	Radčice	893	145	141	236,24	52,63	97,24	72
84	Černice	835	137	99	166,67	49,58	72,26	64,07
85	Koterov	634	88	73	200,63	47	82,95	67,67
86	Valcha - průmyslový obvod	0	0	0	0	0	0	0
87	Domažlická - průmyslový obvod	0	0	0	0	0	0	0
88	Křimice	1527	242	167	204,42	50,36	69,01	60,12
89	Radobyčice	351	46	48	81,63	50,71	104,35	73,5
90	Podhájí	219	19	33	158,7	46,58	173,68	68,95
91	Doubravka - průmyslový obvod	62	13	2	155,39	45,16	15,38	58,06
92	Bukovec - průmyslový obvod	22	3	2	16,92	40,91	66,67	18,18
93	Červený Hrádek	784	115	102	175,39	50	88,7	61,1
94	Autobusové nádraží	469	89	58	2233,33	51,17	65,17	60,34
95	Sídliště Lochotín - jih	5109	519	695	16270,7	51,89	133,91	55,88
96	Vyšehrad	141	26	18	498,23	51,77	69,23	65,25
97	Čechurov -sever	951	155	163	2470,13	49,84	105,16	63,83
98	Bručná - sever	377	54	69	3770	50,4	127,78	59,42
99	U Doudleveckého hřbitova	17		3	14,42	52,94	0	64,71
100	Zavadilka - jih	251	38	21	1568,75	51	55,26	56,97
101	Křimice - východ	0	0	0	0	0	0	0
102	Radčice - Pod Kyjovem	0	0	0	0	0	0	0
103	Malesice	448	83	55	67,27	49,33	66,27	43,08
104	Dolní Vlkýš	11	1	1	4,64	45,45	100	0
105	Lhota	400	53	76	102,83	47,75	143,4	36,75

Tabulka 3. Ekonomická aktivita obyvatelstva v urbanistických obvodech města Plzně 2001 (Zdroj: Statistický lexikon obcí ČR 2005, vlastní výpočty)

Číslo urb. obvodu	Název urbanistického obvodu	EA I. (%)	EA II. (%)	EA III. (%)	úroveň EA (%)
1	Plzeň - historické jádro	0,91	28,1	62,24	53,3
2	Centrum - východ	0,52	27,23	61,26	48,85
3	Centrum - jih	0,35	29,63	58,22	50,09
4	Centrum - jihozápad	0,52	31,04	56,07	52,6
5	Centrum - západ	0,74	31,31	55,25	48,83
6	Park kultury	11,54	30,77	55,77	55,91
7	Záhorsko	3,47	29,07	59,87	47,92
8	Roudná	1,23	27,93	56,33	53,51
9	U Spartaku	1,36	34,01	57,14	50,17
10	Hamburk	0	32,35	50	44,16
11	Hlavní nádraží	0	0	0	0
12	Pivovary	0,82	58,2	37,7	49,59
13	Beranovka	0	27,27	48,48	56,9
14	Bílá Hora	2	33,11	63,11	50,56
15	Bolevec	0,74	36,09	56,77	61,39
16	Nemocnice Lochotín	0	0	100	80
17	Starý Lochotín	1,75	25,93	68,23	58,03
18	Sídliště Lochotín - sever	0,73	38,02	54,56	61,06
19	Vinice - jih	0,63	32,27	56,73	51,33
20	Stará Košutka	0,94	36,16	61,16	53,4
21	Bolevecké rybníky	0	35,48	61,29	41,89
22	Petrohrad	0,87	32,41	54,4	51,99
23	Lobezská - průmyslový obvod	5,41	21,62	48,65	75,51
24	Papírna	0	75	25	40
25	Nad papírnou	0,64	38,34	52,55	53,43
26	Pod Homolkou	2,77	29,85	61,99	50,83
27	U Jiráskova náměstí	0,71	33,48	60,11	47,09
28	Staré Slovany	1,05	29,84	65,58	46,33
29	Slovany - u lomu	0,89	33,93	61,16	43,53
30	Sídliště Slovany	0,77	32,33	60,55	42,45
31	Petřín	0,83	37,64	56	52,66
32	Božkov	0,74	33,89	57,04	54,11
33	Božkov - průmyslový obvod	0	30	70	76,92
34	Slovany - průmyslový obvod	5,26	47,37	47,37	35,19
35	Za Homolkou	1,04	29,04	65,04	45,19
36	Homolka	1,15	32,18	63,22	51,18
37	Hradiště	2,9	31,88	62,32	58,97
38	Čechurov - jih	1,42	36,47	58,12	53,18
39	Bručná - jih	1,13	28,81	66,1	50,24
40	Dukelská	1,02	27,93	54,85	49,49
41	Bory - u nemocnice	0,71	29,78	61,84	48,86
42	Nemocnice	0	0	0	0
43	Proti Belánce	0,87	31,06	57,66	50,8
44	Bezovka	1,03	34,58	59,21	50,1
45	Nad Bezovkou	0,56	30,45	58,46	52
46	Staré Bory	0,58	34,44	59,9	49,51
47	Sídliště Bory	0,6	32,51	60,69	47,98
48	Doudlevce - průmyslový obvod	0	55,56	44,44	42,86
49	Doudlevce	0,93	35,27	56,15	52,75
50	Výsluní	0	40	50	58,25
51	České údolí	0	0	0	0

52	Litická přehrada	0	31,43	62,86	43,75
53	Valcha	1,86	33,02	60	48,42
54	Borská pole	0	0	0	0
55	Zelený trojúhelník	0	18,52	81,48	87,1
56	Hlavní závod	0	39,53	30,23	44,33
58	Na Stráních	1,49	25,37	70,15	49,63
59	Přední Skvrňany	0,35	36,59	59,32	57,13
60	Zadní Skvrňany	0,56	33,34	59,17	59,44
61	Slovanské údolí	0,93	37,21	57,21	50,23
62	Zátiší	1,52	36,12	47,91	47,82
63	Nová Hospoda	0,81	38,13	52,33	52,45
64	Lobzy	7,69	30,77	61,54	41,94
65	Ústřední hřbitov	28,57	0	71,43	33,33
66	Pod Švabinami	0,74	35,79	59,55	52,39
67	Letná	1,63	33,28	59,84	51,94
68	Malá Doubravka	0,58	31,28	61,15	46,36
69	Sídliště Doubravka	1,09	29,01	63,34	44,84
70	Doubravka	0,98	31,06	61,62	49,98
71	Přední Újezd	2,35	36,67	58,24	52,2
72	Zadní Újezd	3,76	33,08	60,15	50,96
73	Bukovec	1,85	41,67	51,85	50,94
74	Chlum	0	25	58,33	54,55
75	Nad Týncem	0,51	38,7	56,43	63,23
76	Jateční	0	27,27	33,64	52,38
77	Litice	1,22	40,95	55,1	55,68
78	U cizineckého domu	1,63	36,96	54,35	30,82
79	Zavadilka -sever	0,56	29,43	62,9	52,3
80	Sídliště Košutka	0,58	34,73	59,01	56,7
81	Košutka - průmyslový obvod	0	0	0	0
82	Vinice - sever	25	25	50	36,36
83	Radčice	3,52	41,32	52,97	50,95
84	Černice	5,62	34,19	55,27	51,14
85	Koterov	2,51	37,05	55,15	56,62
86	Valcha - průmyslový obvod	0	0	0	0
87	Domažlická - průmyslový obvod	0	0	0	0
88	Křimice	4,11	38,65	50,12	54,22
89	Radobyčice	3,02	33,67	52,76	56,7
90	Podhájí	1,54	34,62	57,69	59,36
91	Doubravka - průmyslový obvod	0	19,44	77,78	58,06
92	Bukovec - průmyslový obvod	0	60	33,33	68,18
93	Červený Hrádek	3,5	34,58	58,88	54,59
94	Autobusové nádraží	0,83	30,58	57,85	51,6
95	Sídliště Lochotín - jih	0,42	33,9	57,34	59,87
96	Vyšehrad	0	36,49	55,41	52,48
97	Čechurov -sever	1,06	33,12	57,96	49,53
98	Bručná - sever	2,21	30,39	65,19	48,01
99	U Doudleveckého hřbitova	0	42,86	42,86	41,18
100	Zavadilka - jih	0,67	34,23	61,07	59,36
101	Křimice - východ	0	0	0	0
102	Radčice - Pod Kyjovem	0	0	0	0
103	Malesice	6,5	41,46	43,5	54,91
104	Dolní Vlkýš	16,67	50	16,67	54,55
105	Lhota	1,51	38,69	55,28	49,75

Tabulka 4. Vybavenost silničními a železničními komunikacemi a mezinárodním letištěm (rok 2010)

Silniční komunikace

	Dálnice		Rychlostní komunikace		Silnice I. Třídy		Silnice II. třídy		Silniční komunikace - celkem	
	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk
Brno	3	12	1	3	0	0	6	6	10	21
Ostrava	1	4	2	6	6	12	4	4	13	26
Plzeň	2	8	0	0	4	8	4	4	10	20
Olomouc	0	0	3	9	2	4	4	4	9	17
Ustí nad Labem	2	8	0	0	3	6	4	4	9	18
Pardubice	0	0	0	0	5	10	3	3	8	13
Hradec Králové	1	4	0	0	5	10	4	4	10	18
České Budějovice	0	0	0	0	4	8	4	4	8	12
Jihlava	2	8	0	0	2	4	5	5	9	17
Karlovy Vary	0	0	1	3	3	6	3	3	7	12
Liberec	0	0	1	3	3	6	0	0	4	9
Zlín	0	0	0	0	2	4	3	3	5	7

Železniční komunikace a mezinárodní letiště

	Zelezniční koridor		Významné rychlíkové tratě		Ostatní tratě		Tratě - celkem		Mezinárodní letiště		**Celkem**	
	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	**bodový zisk**	**pořadí**
Brno	2	8	3	6	1	1	6	15	1	1	**37**	**2.**
Ostrava	3	12	2	4	1	1	6	17	1	1	**44**	**1.**
Plzeň	2	8	3	6	1	1	6	15	0	0	**35**	**3.**
Olomouc	2	8	2	4	2	2	6	14	0	0	**31**	**5.**
Ustí nad Labem	2	8	3	6	1	1	6	15	0	0	**33**	**4.**
Pardubice	2	8	2	4	0	0	4	12	1	1	**26**	**6.-7.**
Hradec Králové	0	0	3	6	2	2	5	8	0	0	**26**	**6.-7.**
České Budějovice	2	8	2	4	1	1	5	13	0	0	**25**	**8.**
Jihlava	0	0	2	4	1	1	3	5	0	0	**22**	**9.**
Karlovy Vary	0	0	2	4	3	3	5	7	1	1	**20**	**10.**
Liberec	0	0	3	6	3	3	6	9	0	0	**18**	**11.**
Zlín	0	0	1	2	1	1	2	3	0	0	**10**	**12.**

Zdroj: Beran a kol., 2001 (Autoatlas ČR 1: 100 000), vlastní výzkum a výpočty

Tabulka 5. Vzdálenost od Prahy (rok 2010) - zdroj: IDOS 2010, www.mapy.cz

	Silniční doprava - automobil				Silniční doprava - autobusy				Železniční doprava - vlaky				Celkem			
	vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		bodový zisk			
	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	vzdálenost	čas	vzdálenost a čas	pořadí
Brno	208	0	117	2	210	0	145	2	255	0	163	1	0	5	5	**9.**
Ostrava	392	0	219	0	398	0	330	0	356	0	184	1	0	1	1	**11.-12.**
Plzeň	93	3	64	3	80	3	60	3	114	2	108	2	8	8	16	**2.-3.**
Olomouc	285	0	155	1	291	0	235	0	250	0	128	2	0	3	3	**10.**
Ustí nad Labem	87	3	60	3	90	3	75	3	106	2	74	3	8	9	17	**1.**
Pardubice	108	2	77	3	113	2	115	2	104	2	56	3	6	8	14	**4.-5.**
Hradec Králové	113	2	76	3	100	3	75	3	116	2	99	3	7	9	16	**2.-3.**
České Budějovice	157	1	119	2	155	1	135	2	169	1	156	1	3	5	8	**8.**
Jihlava	132	2	79	3	120	2	90	3	163	1	163	1	5	7	12	**6.**
Karlovy Vary	124	2	89	3	132	2	130	2	236	0	201	0	4	5	9	**7.**
Liberec	107	2	69	3	73	3	65	3	140	2	156	1	7	7	14	**4.-5.**
Zlín	301	0	173	1	312	0	270	0	311	0	209	0	0	1	1	**11.-12.**

Tabulka 6. Vzdálenost od Brna (rok 2010)

	Silniční doprava - automobil				Silniční doprava - autobusy				Železniční doprava - vlaky				Celkem			
	vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		bodový zisk			
	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	vzdálenost	čas	vzdálenost a čas	pořadí
Praha	209	0	119	2	210	0	145	2	255	0	163	1	0	5	5	**7.**
Ostrava	192	1	113	2	188	1	165	1	172	1	134	2	3	5	8	**6.**
Plzeň	296	0	167	1	311	0	245	0	369	0	302	0	0	1	1	**9.-12.**
Olomouc	84	3	50	3	81	3	70	3	100	3	91	3	9	9	18	**1.**
Ustí nad Labem	292	0	172	1	300	0	265	0	361	0	249	0	0	1	1	**9.-12.**
Pardubice	139	2	108	2	151	1	170	1	151	1	101	2	4	5	9	**5.**
Hradec Králové	143	2	113	2	148	2	150	2	173	1	137	2	5	6	11	**4.**
České Budějovice	218	0	142	2	229	0	220	0	236	0	267	0	0	2	2	**8.**
Jihlava	88	3	54	3	89	3	70	3	104	2	118	2	8	8	16	**2.**
Karlovy Vary	334	0	197	1	342	0	295	0	491	0	376	0	0	1	1	**9.-12.**
Liberec	307	0	166	1	291	0	255	0	314	0	260	0	0	1	1	**9.-12.**
Zlín	100	3	68	3	100	3	105	2	142	2	108	2	8	7	15	**3.**

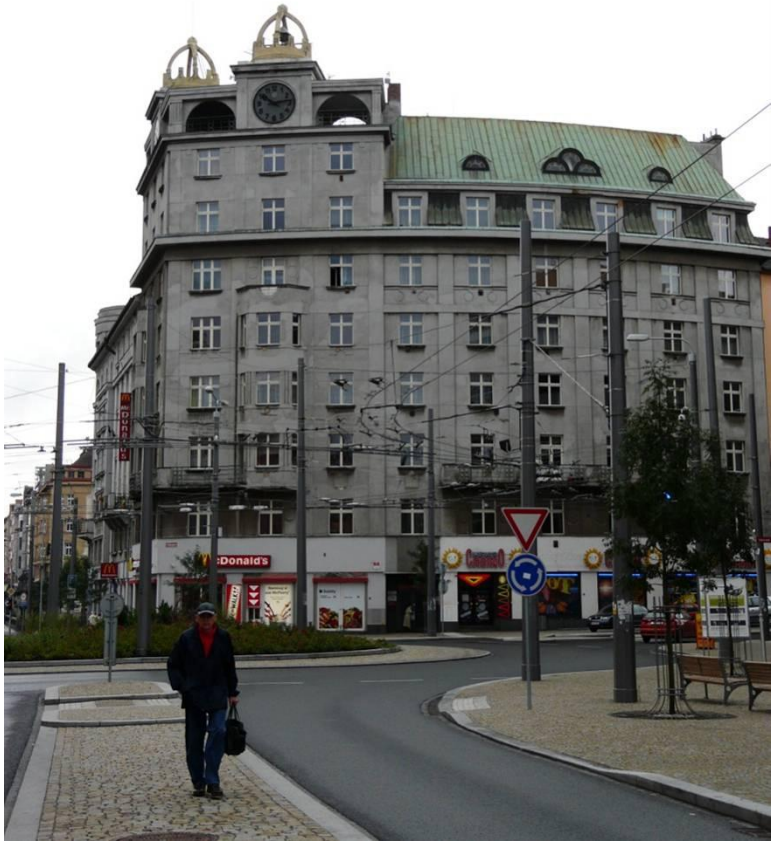


Foto 1. „Mrakodrap“ na Americké třídě (Sládek Pavel)

Foto 2. Radnice (Sládek Pavel)

Foto 3. Domy na náměstí (Sládek Pavel)

Foto 4. Hotel Central (Sládek Pavel)

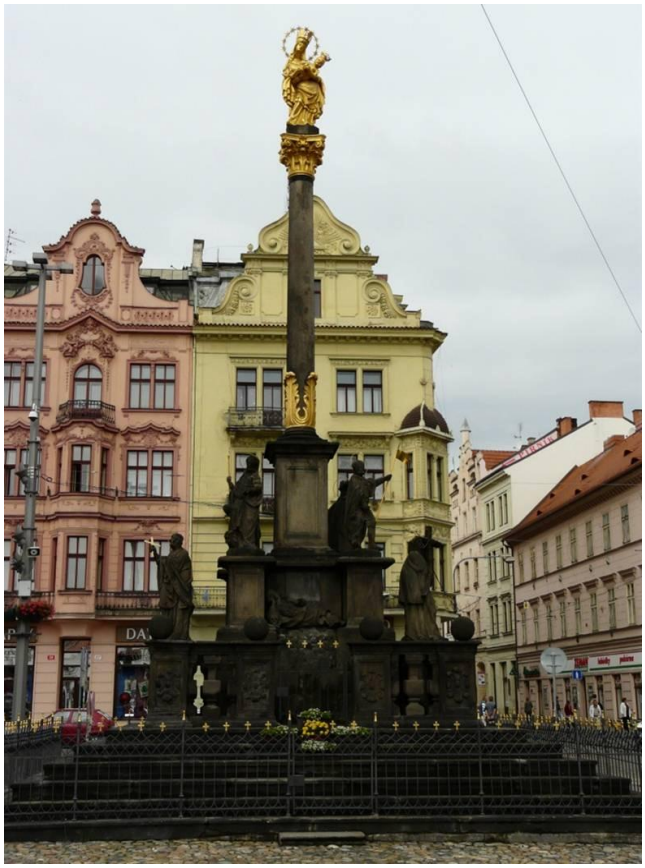


Foto 5. Mariánský sloup (Sládek Pavel)

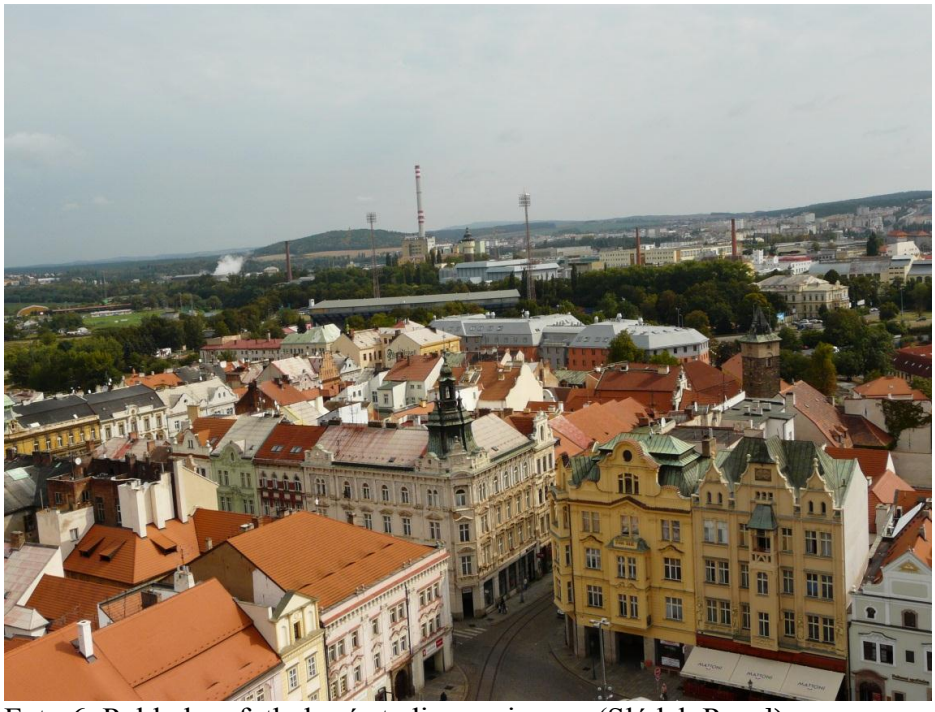


Foto 6. Pohled na fotbalový stadion a pivovar (Sládek Pavel)

Foto 7. Radyně (Sládek Pavel)

Foto 8. Vstup do města (Sládek Pavel)

Foto 9. Pohled na město (Sládek Pavel)

Foto 10. Divadlo (Sládek Pavel)

Foto 11. Velká synagoga a „Škodovka“ (Sládek Pavel)

Foto 12. Karlovarská – dopravní uzel (Sládek Pavel)

Foto 13. Kulturní dům „Peklo“ (Sládek Pavel)

Foto 14. Chrám sv. Bartoloměje (Sládek Pavel)

Foto 15. Univerzitní knihkupectví (Sládek Pavel)