

PLZEŇ
UPROSTŘED I NA OKRAJI

Sára Trojovská

Bc. Sára Trojovská

PLZEŇ - UPROSTŘED I NA OKRAJI

diplomová práce

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta architektury

Ústav nauky o budovách

vedoucí práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenko

LS 2024/25

OBSAH

ANALYTICKÁ ČÁST	9
region	11
měřítko regionu	12
východisko	14
město	17
měřítko města	18
územní plán	20
doprava	22
pěší prostupnost	26
rozmístění průmyslových objektů ve struktuře města	28
přírodní podmínky	30
lokalita	35
historie	36
historicky významné objekty	42
areál pivovaru	48
urbanistická struktura	54
podlažnost	56
doprava	58
majetkoprávní vztahy	60
přírodní poměry	62
místo	67
obraz lokality	72
NÁVRHOVÁ ČÁST	77
koncept	79
velké měřítko	83
vrstvy návrhu	86
kompozice	88
systém veřejných prostranství	90
urbánní typologie	92
využití	94
regulační schéma	98
dopravní infrastruktura - automobilová doprava	100
dopravní infrastruktura - parkování	102
dopravní infrastruktura - cyklo + pěší + MHD	104
modrozelená infrastruktura	108
střední měřítko	113
typy urbánních struktur	114
typ A	116
typ B	118
typ C	120
typ D	122
uliční profily	124
malé měřítko	127

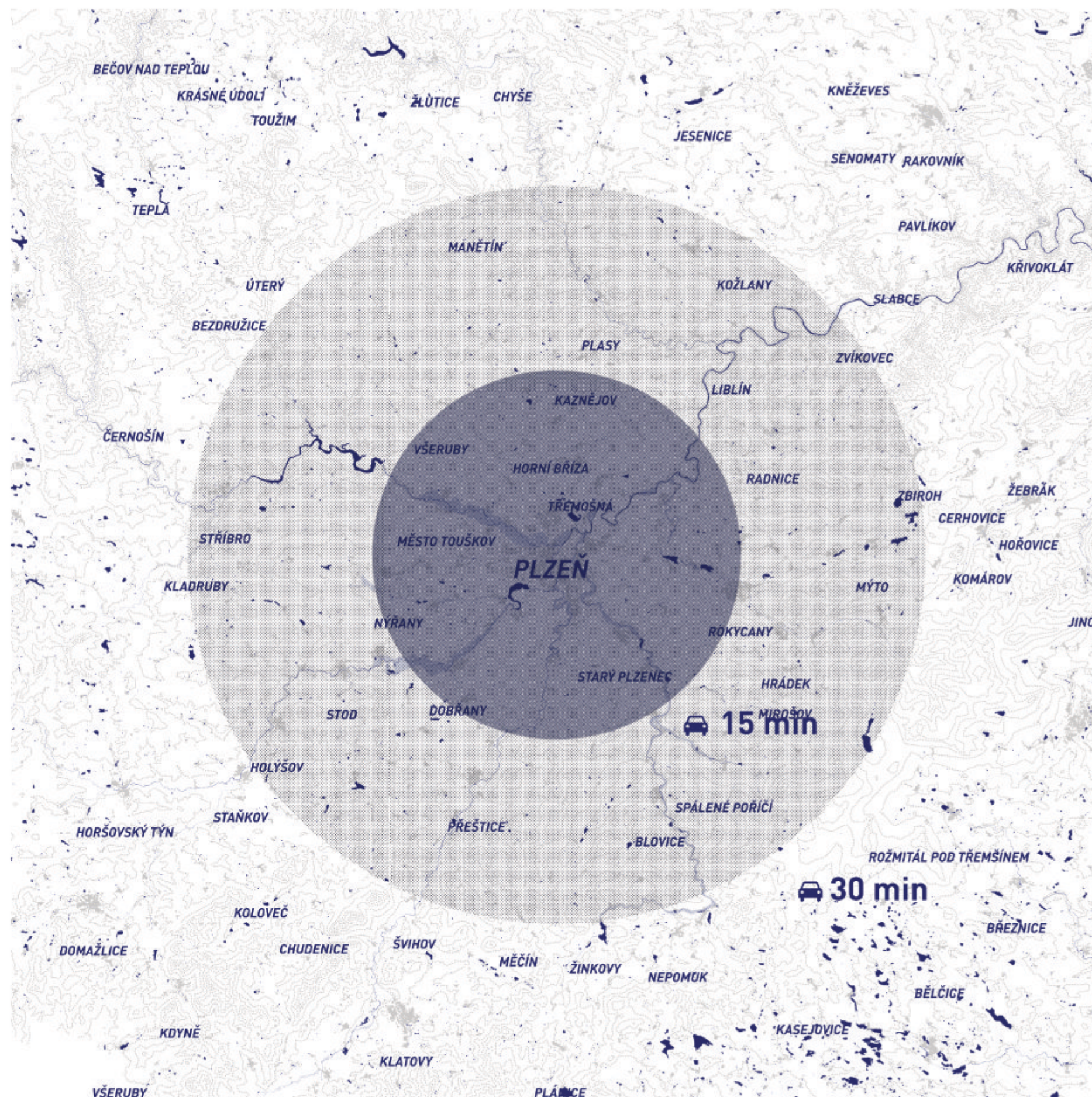
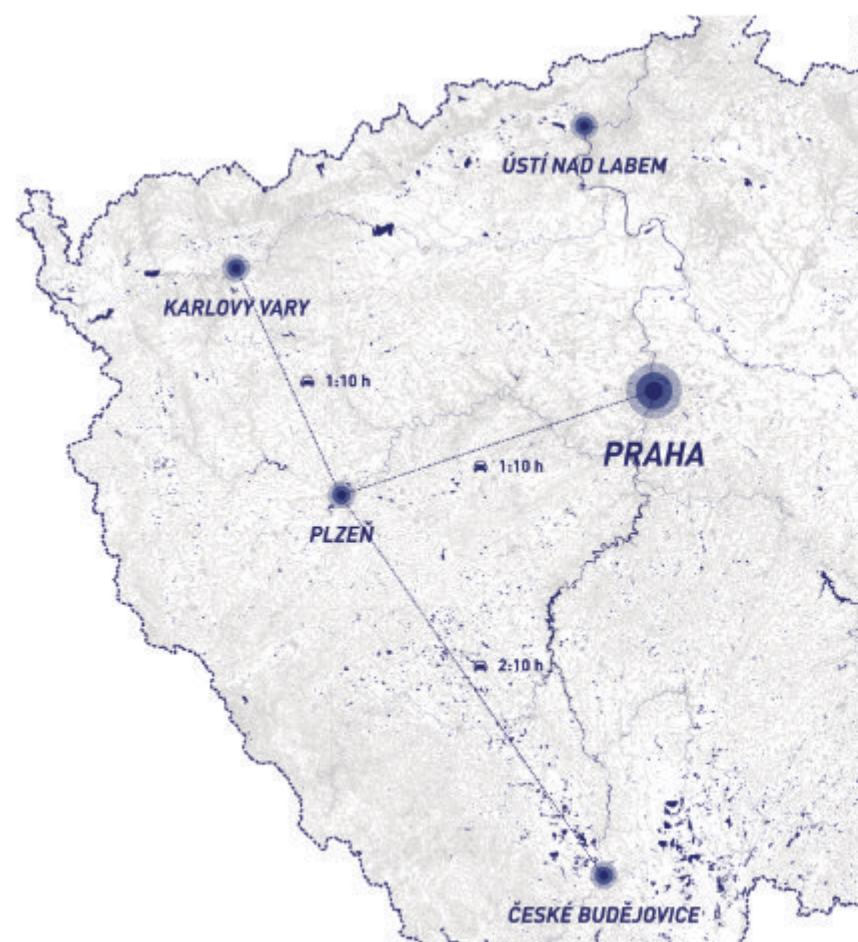
MĚŘÍTKO REGIONU

Plzeň je krajské město nacházející se západním směrem od Prahy a je často považováno jako za bránu na cestě do Německa. Město bylo umístěno v tzv. plzeňské kotlině v místě, kde do sebe stéká celkem 5 řek - Mže, Radbuza, Úhlava, Úslava a Berounka. Ta pak nadále protéká Křivoklátskou vrchovinou až do Prahy, kde se vlévá do řeky Vltavy. Ze západní strany celý plzeňský region lemován linií pohoří sestávající v severnější části z Českého lesa, v jižní části pak ze Šumavy.

V širších vztazích má město velmi výhodnou polohu. Díky svému umístění je možné se velmi pohodlně dostat autem či vlakem do hlavního města za zhruba 1:10 h, čehož mnoha plzeňanů využívá zejména při dojíždě za prací. Vzhledem k paprskovitému rozmístění dopravních tahů vedoucích z Prahy, spojení Plzně s dalšími krajskými městy není zas až tak pohodlné, ačkoliv dojezdová doba do Karlových Varů je dosti podobná jako do hlavního města.

Podle statistických údajů je zřejmé, že Plzeň je hlavním centrem regionu, které poskytuje mnoho pracovních příležitostí, čemuž

napomáhá jeho centrická poloha v rámci kraje. Podle posledního sčítání lidu z roku 2021 z celkových 600 tisíc obyvatel Plzeňského kraje dojíždí denně za prací asi třetina, z toho 190 tisíc do Plzně a 5 tisíc do Prahy.



VÝCHODISKO

Plzeň byla odjakživa místem, ke kterému jsem měla velice blízko. Je to město, ve kterém jsem se narodila, chodila na gymnázium, trávila svůj volný čas, město, ve kterém jsem se 18 let intenzivně pohybovala. Určité věci, které jsem na tomto městě měla ráda a které jsem nenáviděla se v průběhu času, stejně tak jako má osobnost a mé potřeby proměňovala. Jsou však určité věci, které vnímám stále stejně a které ve městě přetrvávají dodnes. Jediné, co se v podstatě mění je fakt, že je dokážu lépe pojmenovat.

Odjakživa vnímám, jak je Plzeň ovlivněná liniemi - řekami, vytíženými dopravními tahy, železnicemi. Díky tomu, že se po městě ráda pohybuji především pěším pohybem vnímám, jak nepříjemné nebo v podstatě i nemožné je dostat se z určitých částí do centra, ať už kvůli tomu že jej protíná neprostupná linie železnice nebo čtyřproudová silnice, kde denně projede na 80 tisíc aut. Z tohoto důvodu jsem se v úvodu diplomního semináře zaměřila na to, jak linie ovlivňují podobu města a jaký dopad to má na vnímání a pohyb člověka v jeho struktuře.

Liniemi, které se výrazným způsobem podílejí na utváření podoby Plzně jsou **vodní toky, železnice, významné dopravní tepny, inženýrské sítě a terénní zlomy**. Veškeré tyto prvky v rámci města ať už svými limity, ochrannými pásmy nebo čistě svým charakterem ovlivňují jeho podobu. Seznam těchto bariér se může proměňovat v závislosti na tom, z jaké pozice město zažíváme - pokud město zažíváme z pozice řidiče auta, určitě nebudeme vnímat dopravní tepnu jako bariéru. Tento seznam uvádí linie, které jsou zažívány jako bariéry z pozice chodce, neboť právě pěší pohyb je způsob, jakým zažíváme město v celé jeho plnosti a díky nízké rychlosti pohybu s ním nejvíce interagujeme.

To, jakým způsobem zažíváme městské prostředí zkoumal Kevin Lynch (*The Image Of a City*), který na základě analýz mentálních map mnoha respondentů definoval několik základních prvků, které utváří podobu města - cesty, okraje, uzly, plochy a landmarks. Cesty uvádí jako ty prvky v městské struktuře, které spojují dvě a více míst a které zároveň umožňují komunikace napříč prostorem. Cesta se však může lehce stát okrajem, a to v tu chvíli, kdy není člověku z různých důvodů umožněno prostor fyzicky prožít. Proto například bude významná dopravní ulice vnímána chodcem jako okraj - představuje to pro něj něco nepřekročitelného, nedostupného, tudíž se to v jeho mentální mapě promění na okraj území. Dalším

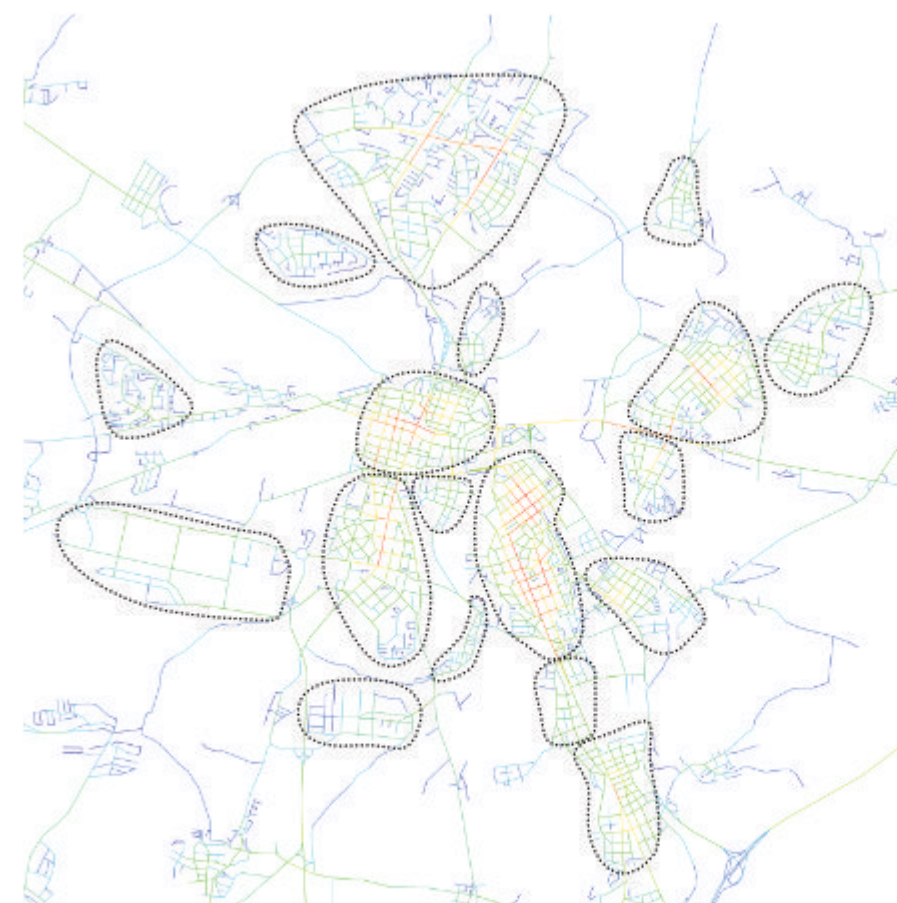
lineárními prvky, které Lynch ve své knize zmiňuje, jsou okraje. Ty definuje jako hranice, které oddělují dvě fáze, jako lineární zlomy v kontinuitě prostoru. Můžou nabývat dvou forem - buď jsou okraje bariérami, které vymezují jednu oblast vůči druhé, nebo naopak švy, k nimž se dvě oblasti vztahují a spojují se skrze ně dohromady. Jedním z cílů tohoto projektu je najít v rámci struktury Plzně jedno z nejproblematictějších míst, které se chová jako bariéra a proměnit ho naopak na šev, který oblasti spojí a umožní lepší prostupnost územím.

Pro lepší definování linií-bariér jsem využila konfiguratívni analýzy - space syntax, které mi lépe ukázaly, z jakých celků se Plzeň skládá, kde jsou jejich centra a kde naopak okraje. Na základě definování okrajů jednotlivých lokalit pak definuji ve struktuře města bariéry, které ovlivňují jeho morfologickou podobu. Z takto upravených map je patrné, že jedním z nejproblematictějších míst v Plzni je z tohoto hlediska území u soutoku Berounky a Úslavy, území, které odděluje Doubravku a Lobzy o zbytek města.



← analýza space syntax - integration s vynechanými chodcům nepřístupnými ulicemi

Mapa ukazuje, jak se promění skladba jednotlivých celků v případě vynechání chodcům nepřístupných nebo obtížně přístupných ulic. Tento upravený graf lépe vypovídá o struktuře města z pozice chodce.

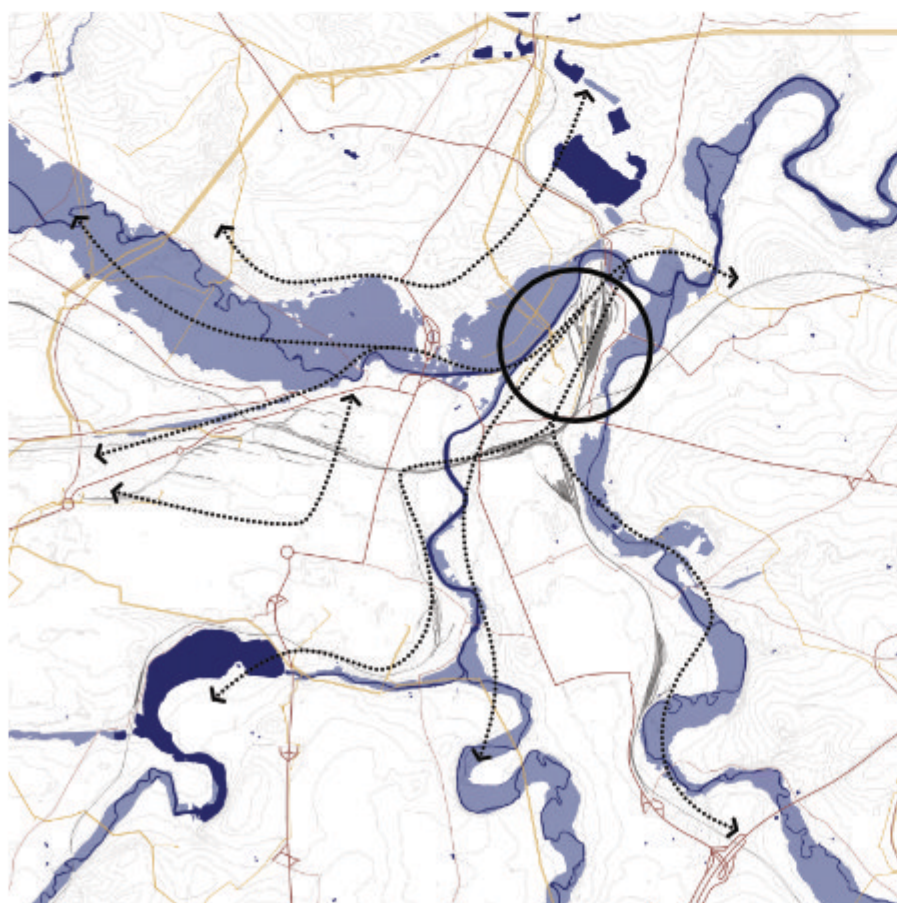
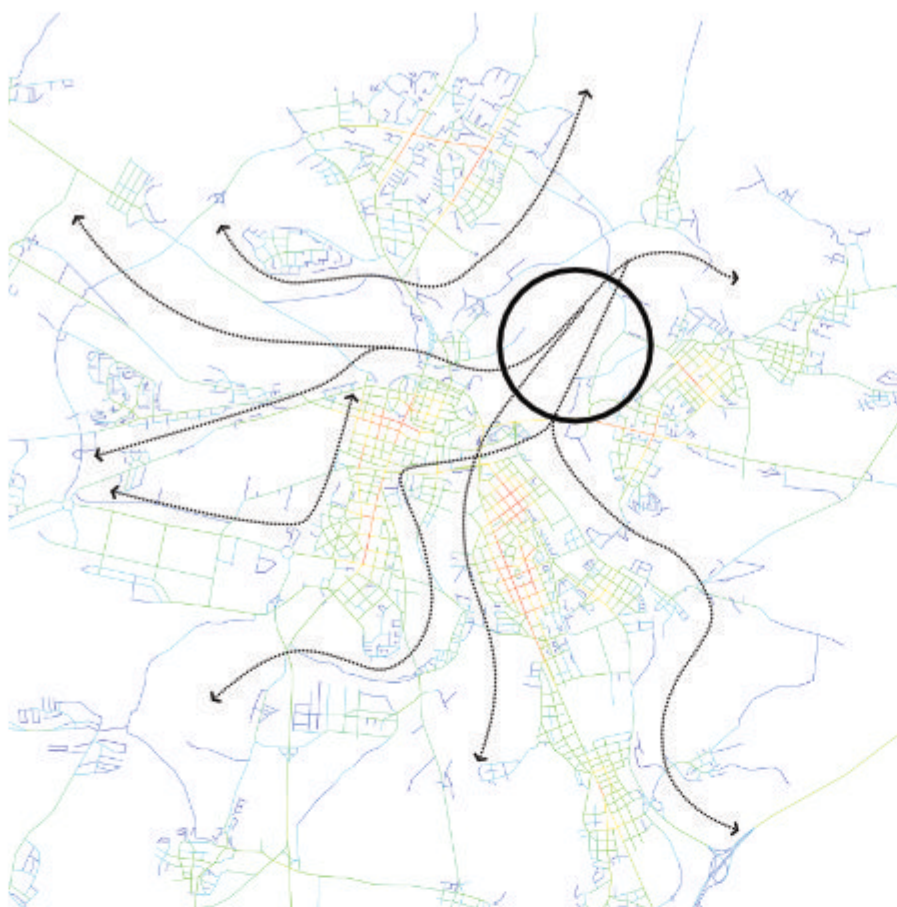


← jednotlivé historické celky města

na podkladu analýzy space syntax - integration (ang. steps = 5)

→ srovnání mapy analýzy
space syntax integration
s mapou s vyznačenými
liniemi města

Na základě lepšího
definování okrajů
jednotlivých lokalit jsou
definovány liniové
bariéry, které bránily
jejich územnému rozvoji.
Tyto linie se stýkají v
území mezi centrem
města a částí zvané
Doubravka, a právě
tomuto místu bych se
ráda v rámci diplomního
projektu zabírala.

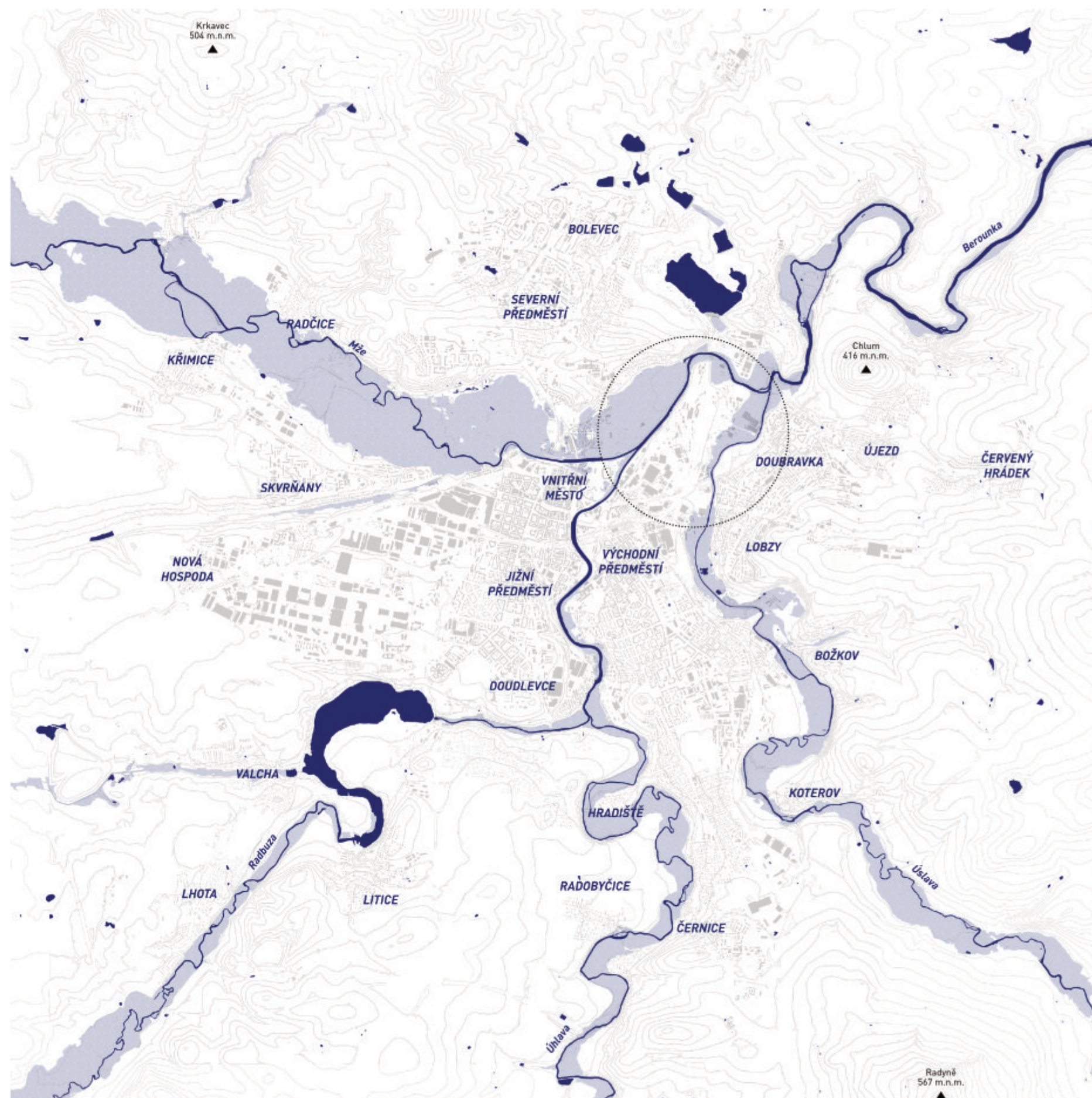


MĚŘÍTKO MĚSTA

Plzeň byla při svém vytčení na přelomu 13. a 14. století umístěna do tzv. plzeňské kotliny v místě, kde se setkává celkem 5 řek - Mže, Radbuza, Úhlava, Úslava a Berounka, která dále pokračuje směrem na Prahu. Tato výjimečná terénní konfigurace umožňuje člověku si užít panoramatické výhledy na město v celé jeho šíři. Co se týče celkové morfologie území, můžeme vyjmenovat tři základní vrcholy, které se dostávají jako pohledové dominanty i do vnitřní struktury města - jsou jimi Krkavec ze severozápadu, Chlum ze severovýchodu a vrchol Radyně vyskytující se na jihu od Plzně.

Přítomnost bezmála pěti řek výrazně ovlivnila územní vývoj města. Město bylo založeno v sevření řek Mže a Radbuzy - tento stav trval až do 19. století, kdy zástavba překračuje hradby a rozvíjí se především směrem na jih, kde pro územní rozvoj vhodné podmínky. Na začátku 20. století byly pak k Plzni připojeny sousední obce, jako např. Bolevec, Skvrňany, Doudlevice, Lobzy či Doubravka, a tím vznikla tzv. Velká Plzeň, podoba města, jak ho známe dnes. Tento územní vývoj je v podstatě ve městě dodneška patrný. Jednotlivé části se postupem času rozrůstaly dokud nenarazily na nějakou bariéru, která dalšímu rozvoji bránila. Právě na tyto bariéry jsem se v rámci diplomního semináře zaměřila.

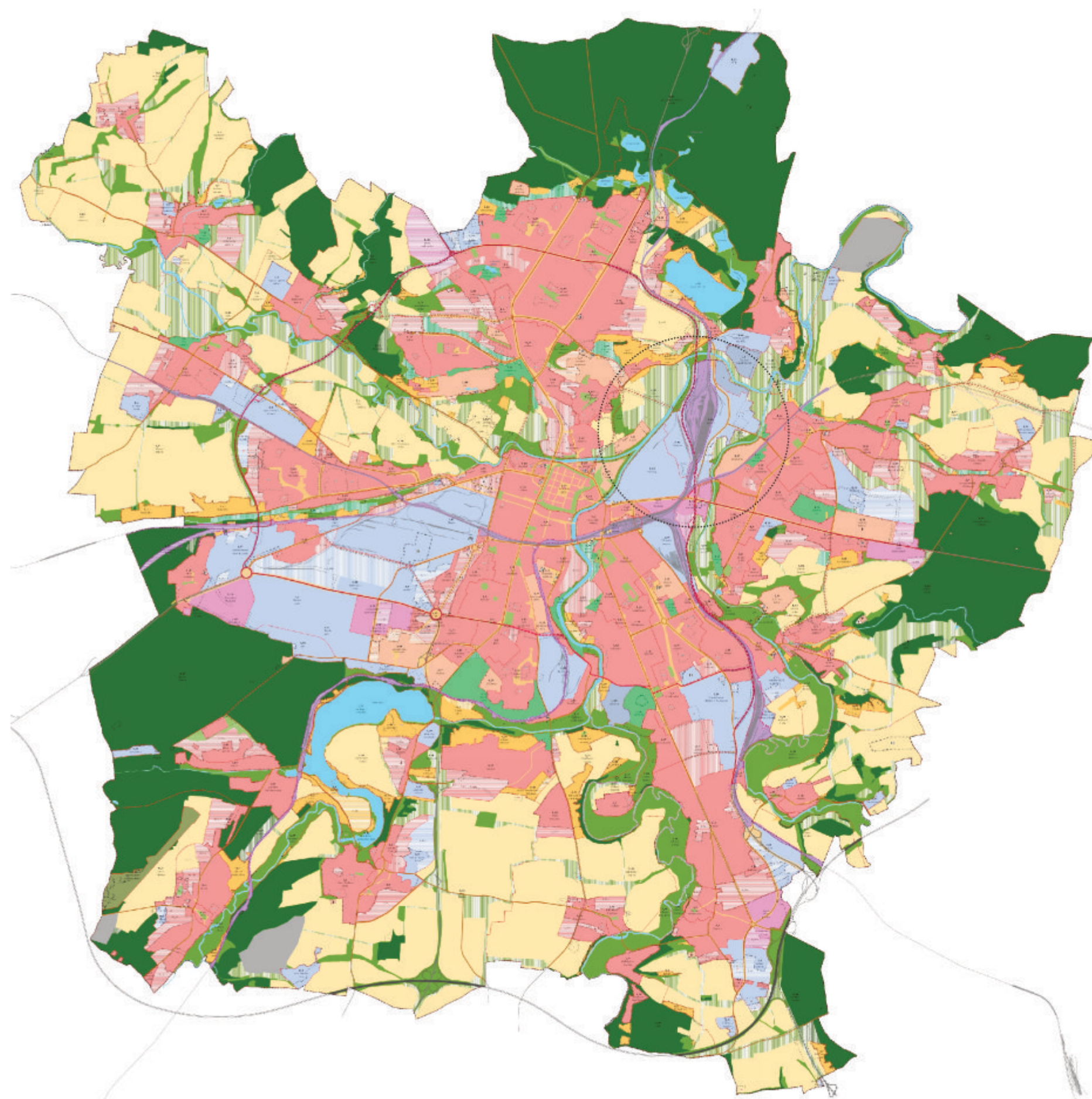
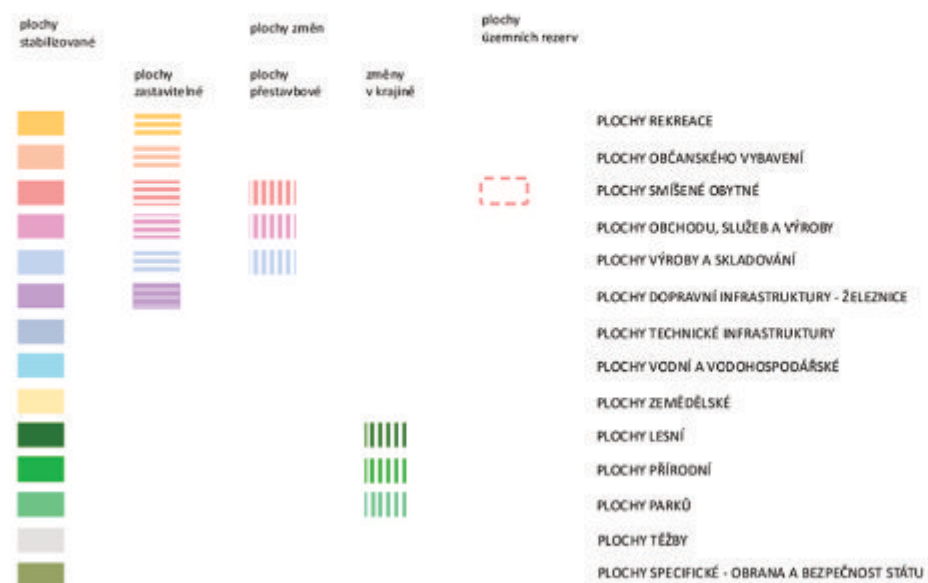
Místo, které mě osobně více zaujalo je oblast při soutoku řeky Úslavy a Berounky. Ačkoliv se díky blízkosti soutoku může zdát, že se bude v rámci města jednat o místo velice významné, situace je taková, že se jedná o místo velice problematické - jakoby v podstatě nevědělo jestli je uprostřed nebo na okraji. Nepomáhá tomu ani fakt, že se zde střetává hned několik linií-bariér, které jsou samy o sobě natolik významné, že dokážou zastavit vývoj zástavby. Místo bylo pak ještě významně poničeno během druhé světové války, kdy bomby shozené z letadel RAF území až na výjimky v podstatě srovnalo se zemí. Od této události je vývoj v území dosti chaotický a v podstatě se nikdy neustálil do nějaké kompaktnější formy.



ÚZEMNÍ PLÁN

Podle současné schválené verze územního plánu je lokalita kolem ulice Jateční vymezena jako plocha pro výrobu v kombinaci s plochami pro dopravu, což je zejména kvůli přítomnosti seřaďovacího nádraží. Fakt, že jsou tyto plochy vyčleněny pro toto využití pramení z historického vývoje území. Ještě v průběhu 19. století se toto území vyskytovalo v podstatě na okraji města a mělo velmi výhodné podmínky pro umístění průmyslového využití – za zmínku z tohoto hlediska stojí především kombinace blízkosti řek a železnice. Ve chvíli, kdy byly k Plzni připojeny sousední obce, mezi nimi také Doubravka a Lobzy, se území najednou ocitlo uprostřed a svým pojetím se stalo obrovskou bariérou ve struktuře města.

Zastávám názor, že tato současná funkční koncepce není pro území a okolní části zcela vhodná a město by mělo hledat způsoby, jak jej lépe do jeho struktury zapojit – jak ho udělat živější, prostupnější. Zároveň jsem si však vědoma faktu, že odsouvat výrobní a skladovací objekty stále na okraj nelze do nekonečna a nelze znovu podstupovat riziko, že by se mohl stát stejný moment jako před téměř sto lety. Možnou cestou by mohlo být nalezení způsobu, jak tyto výrobní, skladovací a průmyslové objekty zapojit do vrstevnaté struktury tak, aby se nestávaly opět bariérami.



DOPRAVA

Velkým tématem Plzně bylo a v současnosti je řešení jejího dopravního systému. Současně je koncepce dopravy řešená tak, že kolem města je veden prostřednictvím dálnice D5 velký okruh, který odklání dálkovou tranzitní dopravu mimo město. V užším perimetru je pak postupně utvářen vnitřní městský okruh, který by měl zajišťovat pohyb mezi jednotlivými částmi Plzně. Problémem je však existence vnitřních dopravních tepen (za zmínku stojí jistě ulice Klatovská a Rokycanská), které se jednak dostávají až nesmyslně blízko k městskému centru, kde vytváří značné bariéry v prostupnosti města, ale především svým vedením a kapacitami vytváří paradox, kdy je časově výhodnější projet centrem, než využít zmiňovaný vnitřní městský okruh. Tento princip bude navíc dále umocněn vytvořením průtahu silnice I/27, vedoucí pouze pár bloků od Klatovské třídy, která definitivně zamezí budoucím snahám o zapojení areálu Škodovky do městské struktury.

Velkým projektem Plzeňského kraje je nyní dokončení průtahu silnice I/20, která má za cíl dopravně propojit Východní a Severní předměstí. Způsob vedení tohoto dopravního objektu zejména v mnou řešeném území shledávám jako naprosto neadekvátní a neefektivní z hlediska vytvoření zbytečně dlouhých nájezdů či mohutných estakád, které způsobí pouze to, že dopravu přesunou pouze o pár metrů vedle stávající silnice, nehledě na to, že se vytvoří „trojzubec“ dopravních linií, které bude nemožné překročit a toto území, ačkoliv je jakkoli historicky i přírodně významně bude definitivně odsouzeno k vágní neuchopitelné podobě, jakou má dnes.



→ dopravní systém města - stav

Na mapě můžeme zpozorovat, že město z jižní strany obkružuje dálnice D5, která zajišťuje odklon dálkové tranzitní dopravy mimo město. V užším perimetru se pak nachází městský okruh, který by měl zajišťovat pohyb mezi jednotlivými částmi Plzně. Vzhledem k existenci dopravních tepen vedoucích z velké části přes ulice Klatovská a Rokycanská je tento okružní systém neúčinný, neboť je časově výhodnější využít právě tyto páteřní trasy.

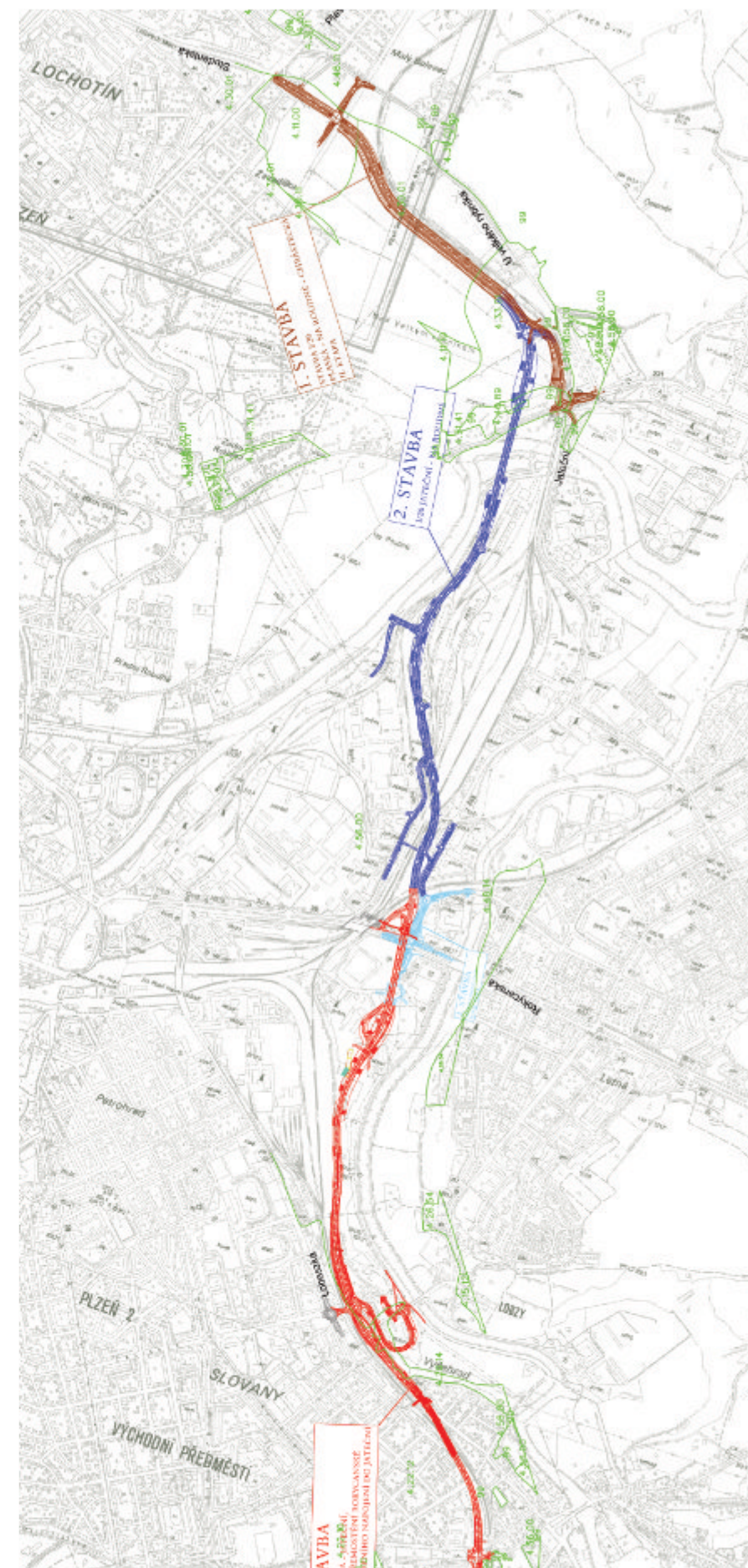


→ dopravní systém města - územní plán

Územní plán ukazuje, že v řešeném území je plánované dokončení vnitřního okruhu, zde konkrétně v části spojující Východní předměstí a Bolevec. Dalším záměrem, který se však už tolik netýká řešeného území kolem ulice Jateční, je vytvoření propojení Severního a Jižního předměstí dopravní tepnou vedoucí pár bloků od Klatovské ulice. To ještě více usnadní průjezd centrem a oslabí význam městského okruhu.



← výkres návrhu průtahu silnice I/20



PĚŠÍ PROSTUPNOST

Z uličního grafu Plzně vyplývá jeden zásadní fakt, který velmi ovlivňuje to, jak město ve skutečnosti funguje. Vznikem tzv. Velké Plzně byly k historickému centru a nově vznikajícímu Jižnímu předměstí připojeny sousední obce - problém spočívá v tom, že dodnes jsou tyto jednotlivé části, ze kterých se Plzeň skládá, pouze jednou ulicí-cestou. Do tohoto uličního profilu se pak musí vměstnat mohutná automobilová doprava, ale i chodci samotní. Z tohoto důvodu je pak samotná prostupnost mezi těmito bývalými obcemi velmi špatná, ne-li až neexistující. Mnoho lidí pak radši při cestě do centra použije prostředek městské hromadné dopravy nebo případně samotný automobil, který ještě zvětšuje už tak velký automobilový provoz.

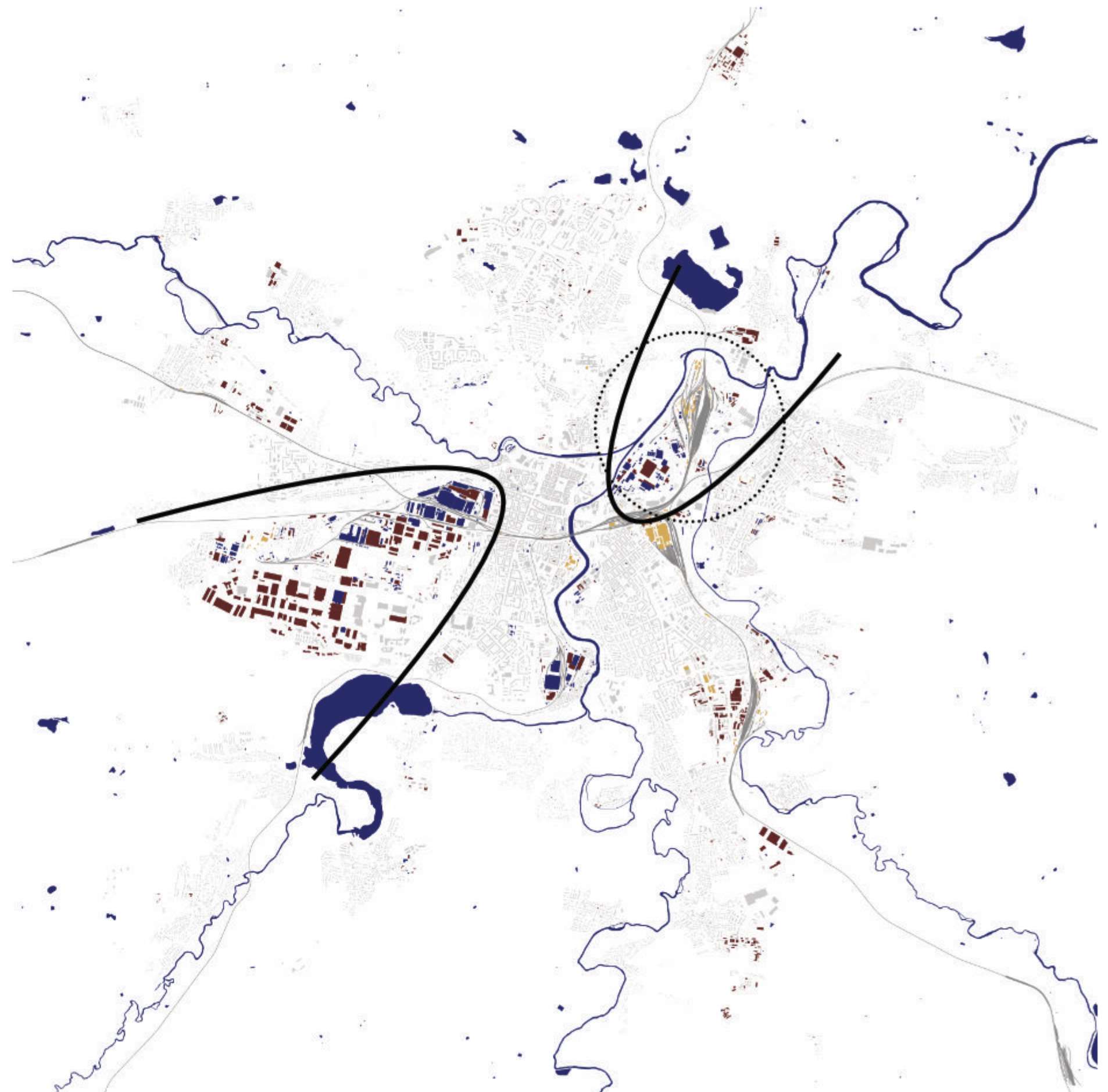
V návaznosti na plánovanou realizaci průtahu silnice I/20 dojde k definitivnímu odtržení Doubravky a Lobeze od centra a naprosto se tak znemožní případná realizace propojení mezi těmito částmi a centrem. V řeči čísel by to znamenalo, že téměř šestina obyvatel Plzně, nebude mít jinou možnost, jak se dostat do centra než automobilem či MHD.

území	celkem	muži	ženy
Plzeň	174 007	85 632	88 735
Plzeň 1	48 572	23 505	25 067
Plzeň 2	36 000	17 572	18 428
Plzeň 3	55 363	28 096	27 267
Plzeň 4	23 819	11 359	12 460
Plzeň 5 - Křimice	2 429	1 200	1 229
Plzeň 6 - Litice	2 229	1 127	1 102
Plzeň 7 - Radčice	1 090	537	553
Plzeň 8 - Černice	1 868	916	952
Plzeň 9 - Malesice	945	466	479
Plzeň 10 - Lhota	1 692	854	838



ROZMÍSTĚNÍ PRŮMYSLOVÝCH OBJEKTŮ VE STRUKTUŘE MĚSTA

V souvislosti s územním plánem určeným využitím ploch zájmového území jsem vytvořila mapu ilustrující rozmístění průmyslových, výrobních a skladovacích objektů v rámci plzeňské městské struktury. Veškeré rozsáhlejší průmyslové lokality jsou umístěny v návaznosti na železnici a příznivé terénní podmínky. Vytváří tak pomyslné dva klíny zařezávající se do struktury města - prvním je areál Škodovky a logistické objekty na Borských polích z jihozápadní strany, druhým je areál pivovaru společně s Jateční ze strany severovýchodní.



LEGENDA

- průmyslový objekt
- stavba pro výrobu a skladování
- stavba pro dopravu

PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

Pro ilustraci toho, jak jsou pro Plzeň a její krajinu důležité řeky, jsem vybrala mapu zobrazující přírodní biotopy v území - ty se podle mapování AOPK ČR nejčastěji vyskytují právě v údolních nivách zmíněných řek. Mimořádně významným územím je pak údolí řeky Berounky od kostela sv. Jiří dál po proudu. I z tohoto hlediska je nesmírně důležité dbát na přírodní kvality řešeného území a neztrácet jeho potenciál tím, že bude vymezeno pro výhradně průmyslové využití.

LEGENDA

Vodní toky a nádrže (V)

- V
- V mozaika

Skály, sutě a jeskyně (S)

- S
- S mozaika

Sekundární travníky a vřesoviště (T)

- T
- T mozaika

Mokřady a pobřežní vegetace (M)

- M
- M mozaika

Lesy (L)

- L
- L mozaika

Křoviny (K)

- K
- K mozaika



→ horninová mapa

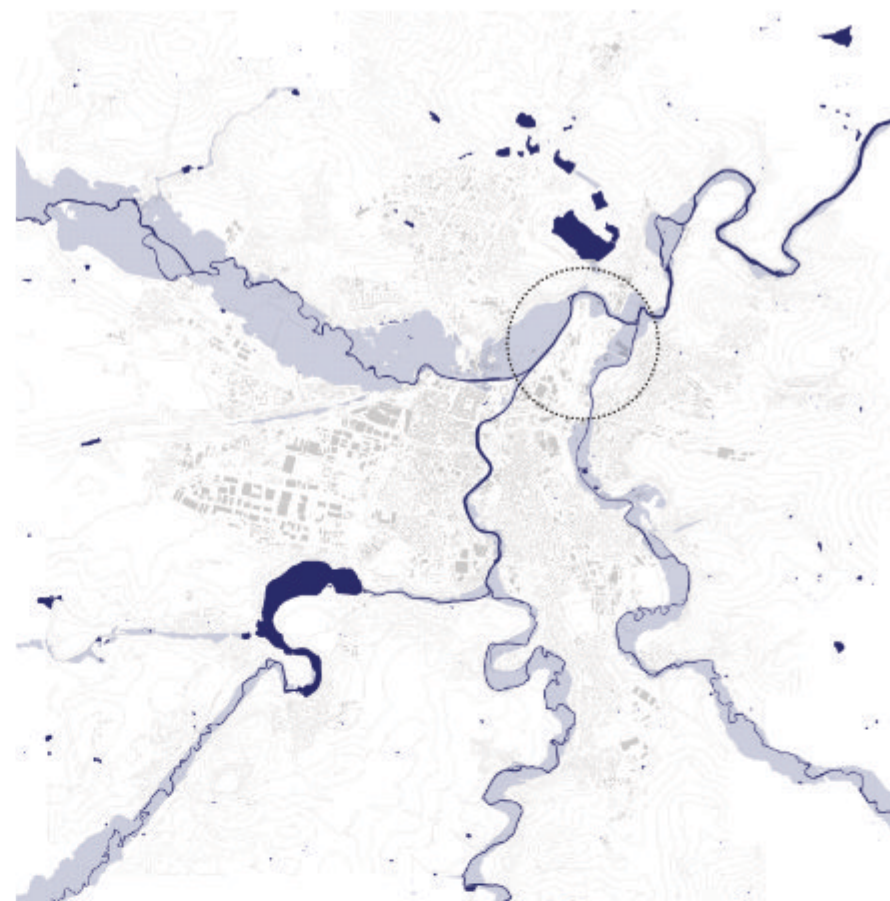
Na horninové a půdní mapě lze snadno vyčíst rozsah údolních niv řeky Mže a Úslavy.



→ půdní mapa



← záplavová území podle ÚP



← říční nivy podle AOPK ČR



HISTORIE

Ačkoli se může na první pohled zdát, že území dnes známé především pod názvem Jateční ve své existenci nezažilo příliš událostí, opak je pravdou. Bohužel většina pozůstatostí připomínající historický vývoj tohoto území zanikla, a tak historii území lze dnes už vyčíst pouze ze starých map či jiných historických pramenů.

V druhé polovině 18. století vypadala Plzeň zcela odlišně od toho, jak vypadá dnes – rozlohou byla několikanásobně menší a její významné části, jakými jsou například Bolevec, Lobzy nebo právě Doubravka byly malými vesnicemi umístěnými několik kilometrů za plzeňskými hradbami.

S nástupem průmyslové revoluce územní vývoj nabírá do té doby nevídané rychlosti – jsou vybudované železniční tratě, vznikají nové průmyslové areály, což se promítá i do mnou sledovaného území. Jednalo se o místo pro průmysl velice výhodné. Tehdy se toto území vyskytovalo na okraji města, tudíž veškeré negativní dopady, které průmysl tehdy na území měl, byly naprosto minimalizovány. Výhodou bylo také umístění v blízkosti železniční tratě, což umožňovalo snazší distribuci surovin nebo už hotových výrobků na dlouhé vzdálenosti a blízkost řekám byla pak velmi výhodná zejména pro provozy jako jsou pivovary, neboť po pročištění mohly čerpat vodu přímo z přilehlé řeky. Na mapách III. vojenského mapování lze vyčíst, že tehdy nebyl pivovar rozsáhlým uzavřeným areálem, jakým je dnes, ale skládal se z několika menších souborů staveb, kterými procházela Doubravecká ulice. Díky tomu byly plně začleněny do městské struktury a nepředstavovaly tak velkou bariéru v organismu města jako dnes. Při Doubravecké ulici pak vznikají další průmyslové provozy jako sklárna, továrna na sušení mláta či tkalcovna, které byly ať už přidružené k funkci pivovaru nebo prostě využívaly místních výhodných podmínek. V období před první světovou válkou zde město umísťuje na popud státních drah seřaďovací nádraží, ale především městské jatky a jateční trh, které území dají jméno na příštích minimálně 100 let.

Během meziválečného období byly k městu připojeny okolní vesnice – mezi nimi i zniřovaná Doubravka a Lobzy – a tím vznikla tzv. Velká Plzeň. Pro oblast okolo Jateční ulice to znamená jediné – okraj se najednou stává středem. Průmyslové objekty, které svou povahou vytváří poměrně rozsáhlou bariéru prostupnosti území se místo na okraji nachází uprostřed městské struktury. Z

tohoto faktu pak vyplývá spousta dalších problémů. Vzhledem k povaze průmyslových provozů je území zcela nevhodné pro jakoukoli zástavbu – i přesto zde v období bytové nouze, kterou Plzeň zažívala mezi válkami, vznikly kolonie nouzových domů známých pod názvem „Cikánka“. Blízkost seřaďovacímu nádraží byla tomuto území během druhé světové války osudným – 17. dubna roku 1945 území postihl letecký nálet, který nenávratně poškodil dosud zde vzniklou zástavbu. V prolukách vzniklých po shoení bomb pak během následujícího půl století vznikaly nové činžovní i panelové domy, ale zástavba se od této události zde nikdy neustálila do kompaktnější, či ucelenější formy.



← povinné císařské otisky

Na mapě je patrné původní vedení dnešní Doubravecké ulice. Lze vyčíst, že oproti dnešnímu stavu, kdy je většina cest trasována ve směru sever-jih, před zavedením železnice toto trasování bylo spíše jihozápad-severovýchod.



← III. vojenské mapování

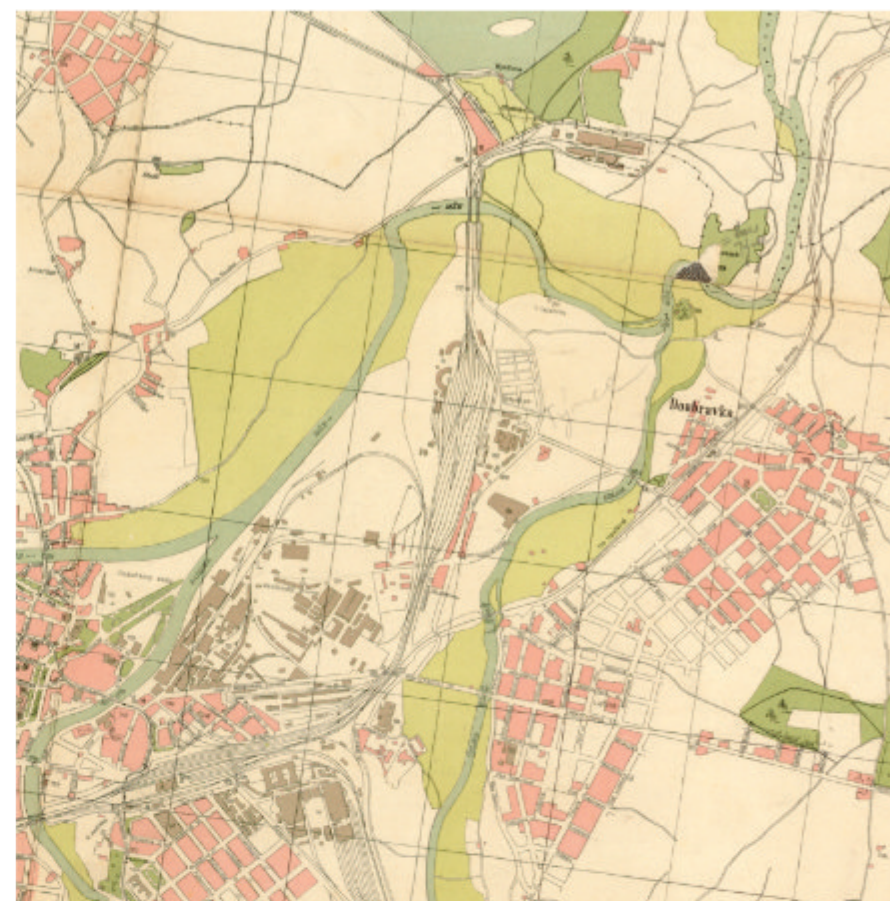
Na této mapě je lépe patrná hierarchie výše zmíněných cest. Dále lze zpozorovat, že areál pivovaru byl plně začleněn do struktury města a nebyl přísně ohraničeným areálem, jakým je dnes.

→ plán města Plzně z roku 1895

Na tomto plánu lze lépe vyčíst historické rozvržení areálu pivovarů.



← plán města Plzně z roku 1931



→ plán města Plzně z roku 1912

S vybudováním seřadovacího nádraží dochází k zániku cesty směřující od pivovaru směrem ke kostelu sv. Jiří.



← letecký snímek 1947

Na leteckém snímku z roku 1947 lze zpozorovat rozvržení kolonie nouzových domů zvaných „Cikánka“.



→ podoba zástavby v území
před náletem roku 1945
obr. 1 - 7



← následky leteckého
útoku ze 17. dubna 1945
obr. 8 - 13

HISTORICKY VÝZNAMNÉ OBJEKTY

název	foto	adresa	architekt	stavitel	stav
Pavlačový obytný dům pro chudé 1937 - 1939, 1947 - 1948	 obr. 14 - Pavlačový obytný dům pro chudé	Jateční 1733/1 Plzeň Východní Předměstí	Václav Klein	Václav Harmáček, František Jenč, František Hladeček, František Kroft	před demolicí
Obytný dům s malými byty a mateřskou školou 1931 - 1932	 obr. 15 - Obytný dům s malými byty a mateřskou školou	Doubravecká 1318, 1215 / 8, 6, Jateční 1318/3 Plzeň Východní Předměstí	Otakar Gschwing	Ferdinand Kout, Karel Krůta	před demolicí
Továrna na papír a lepenku 1936 - 1938	 obr. 16 - Továrna na papír a lepenku	Jateční 1723/12 Plzeň Východní Předměstí	František Arazim	František Arazim	užíváno
Městské ústřední jatky 1898	 obr. 17 - Městské ústřední jatky	Jateční 765/47 Plzeň Východní Předměstí	Müller & Kapsa	Müller & Kapsa	zbořeno
Plzeňský společenský pivovar Prior 1894 - 1896	 obr. 18 - Plzeňský společenský pivovar Prior	Jateční 765/47 Plzeň Východní Předměstí	Rudolf Štěch, Josef Farkač	Rudolf Štěch	adaptováno na novou funkci

→ Pavlačový obytný dům
pro chudé (1937 - 39,
1947 - 1948)
obr. 19 - 20



← Obytný dům s malými
byty a mateřskou školou
(1931- 1932)
obr. 21-22



→ Továrna na papír a lepenku (1936 - 1938)
obr. 23 - 24



← Ústřední jatky (1898)
obr. 25 - 26



AREÁL PIVOVARU

Historie plzeňského pivovaru se datuje už od roku 1839. Do té doby se pivo v Plzni vařilo v menších pivovarech, špatná kvalita piva však přivedla skupinu měšťanů na myšlenku založení vlastního moderního pivovaru, který by se specializoval na výrobu světlé spodně kvašené pivo podle bavorského vzoru. Stavba pod vedením stavitele F. Flouse byla v lokalitě tehdy zvané „Na Bubenči“ započata ještě tentýž rok, výroba pak započala roku 1842. Díky modernímu způsobu výroby a i související vyšší kvalitě produktu dosáhl podnik mnohem většího rozmachu než ostatní konkurenční plzeňské pivovary a o 30 let později se mohl pyšnit tisíci stálými odběrateli a jejich tzv. „pivní vlaky“ rozvážely pivo i do takových metropolí jako tehdy byla Vídeň nebo Brémy. Pivovar si po zhruba dvaceti letech nechal zapsat ochrannou známku a nově nabízel své pivo pod názvem „Pilsner Bier“, které se později vžilo jako označení typu piva.

V roce 1869 založila skupina akcionářů, mezi nimiž byl i např. Emil Škoda, První plzeňský akciový pivovar. Areál tohoto podniku byl vybudován ihned vedle Měšťanského pivovaru stavitelem M. Stelzerem. Tento pivovar produkoval pivo pod názvem Kaiserquell, od roku 1919 Gambrinus a ihned po pár letech provozu dosahoval podnik roční produkce téměř 300 tisíc hl piva. Díky stále většímu věhlasu, které si plzeňské pivo ve světě získávalo, se v Plzni objevily početné snahy o založení nových pivovarů - mezi nimi například i První společenský pivovar Prior, jehož objekty jsou dodnes majestátnou dominantou Bílé Hory.

Ve 30. letech minulého století nastává první fúze plzeňských pivovarů a v území Na Bubenči tak vzniká areál pivovaru bližší dnešní podobě fungování areálu. Na konci druhé světové války byl v souvislosti s náletem RAF na seřadovací nádraží areál značně poškozen, což je ostatně dobře viditelné na přiložených fotografiích.

Spojením pivovarů do jednoho velkého podniku vznikl v území poměrně rozsáhlý neprostupný areál, který vytváří nemalou bariéru v prostupnosti města - pivovar se na to snaží reagovat alespoň částečným otevřením areálu pro návštěvníky v chráněných koridorech či pořádáním kulturních akcí, jakým je např. Pilsnerfest, ale pěší návaznost na širší okolí zatím chybí. Za zmínku stojí určité připravovaný projekt otevření nádvoří pivovaru směrem k řece Radbuze od ateliéru Jakub Cígler architekti, který umožní další zapojení areálu pivovaru do okolní struktury města a krajiny.



→ pohled na Měšťanský pivovar z roku 1870
obr. 27



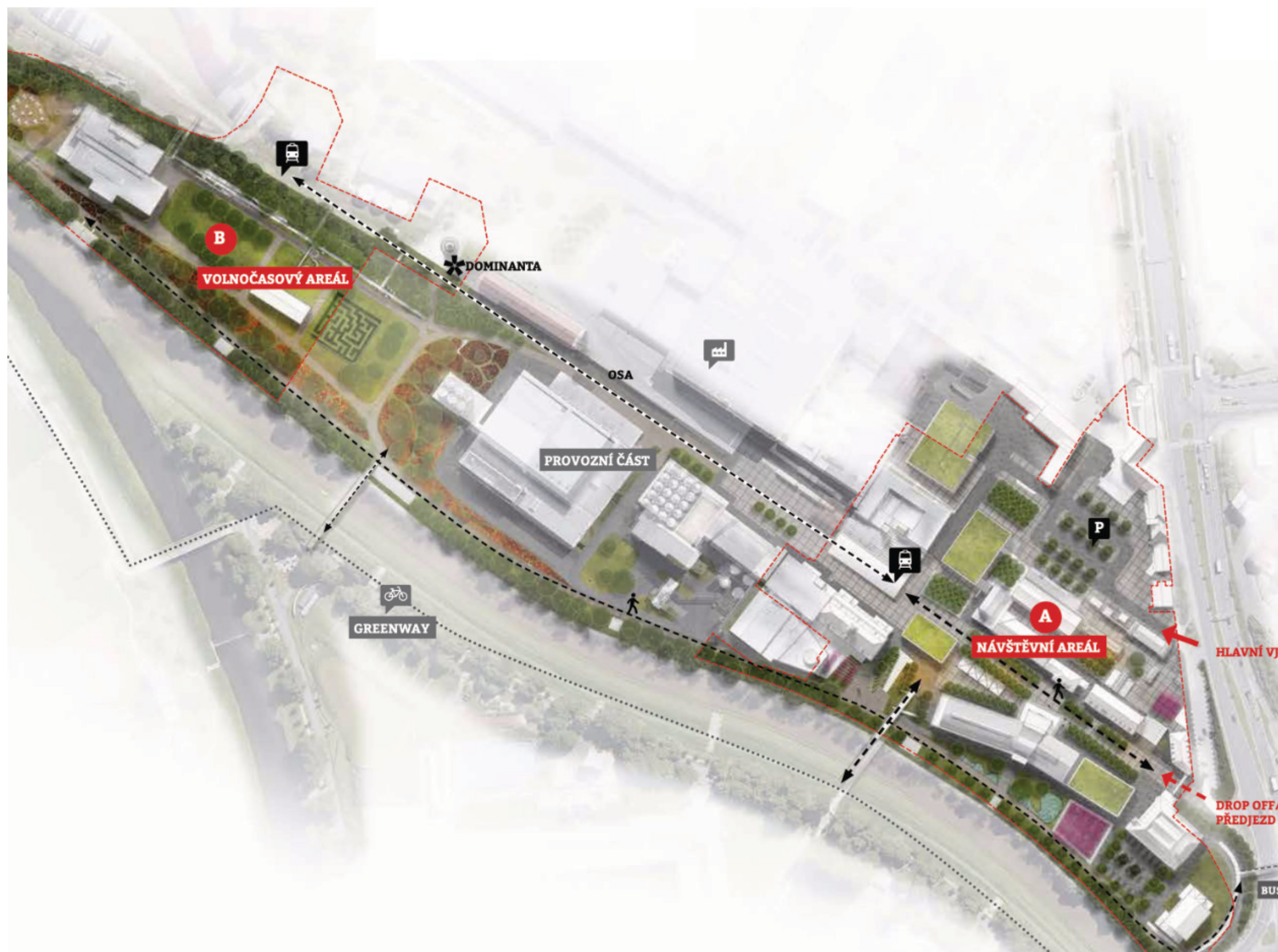
← plán Měšťanského pivovaru z roku 1892
obr. 29

→ pohled na Měšťanský pivovar
obr. 28



← plán Měšťanského pivovaru z roku 1942
obr. 30

→ architektonická studie
na úpravu prostor
plzeňského pivovaru od
architektonické
kanceláře Jakub Cígler
architekti
obr. 31



URBANISTICKÁ STRUKTURA

Pro analýzu urbanistické struktury území jsem využila metodiku IPR, která byla využita pro tvorbu územně analytických podkladů hlavního města. Městskou strukturu rozlišuje do celkem 10 kategorií - *rostlá struktura*, *bloková struktura*, *heterogenní struktura*, *hybridní struktura*, *modernistická struktura*, *struktura areálů produkce*, *struktura areálů vybavenosti*, *vesnická struktura*, *struktura zahradních měst* a *lineární struktura*.

Ačkoli je urbanistická struktura sousední Doubravky podstatně rozmanitá, v lokalitě kolem ulice Jateční se nachází v podstatě pouze struktura tvořená areály produkce.

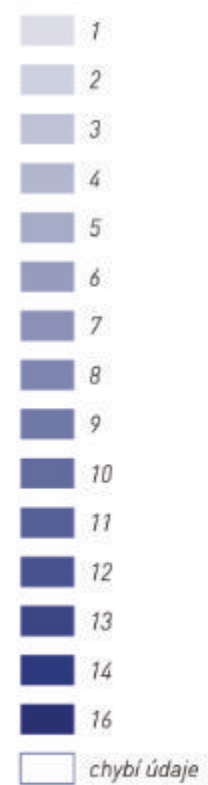
LEGENDA

- struktura areálů vybavenosti
- bloková struktura
- heterogenní struktura
- modernistická struktura
- struktura areálů produkce
- struktura zahradního města



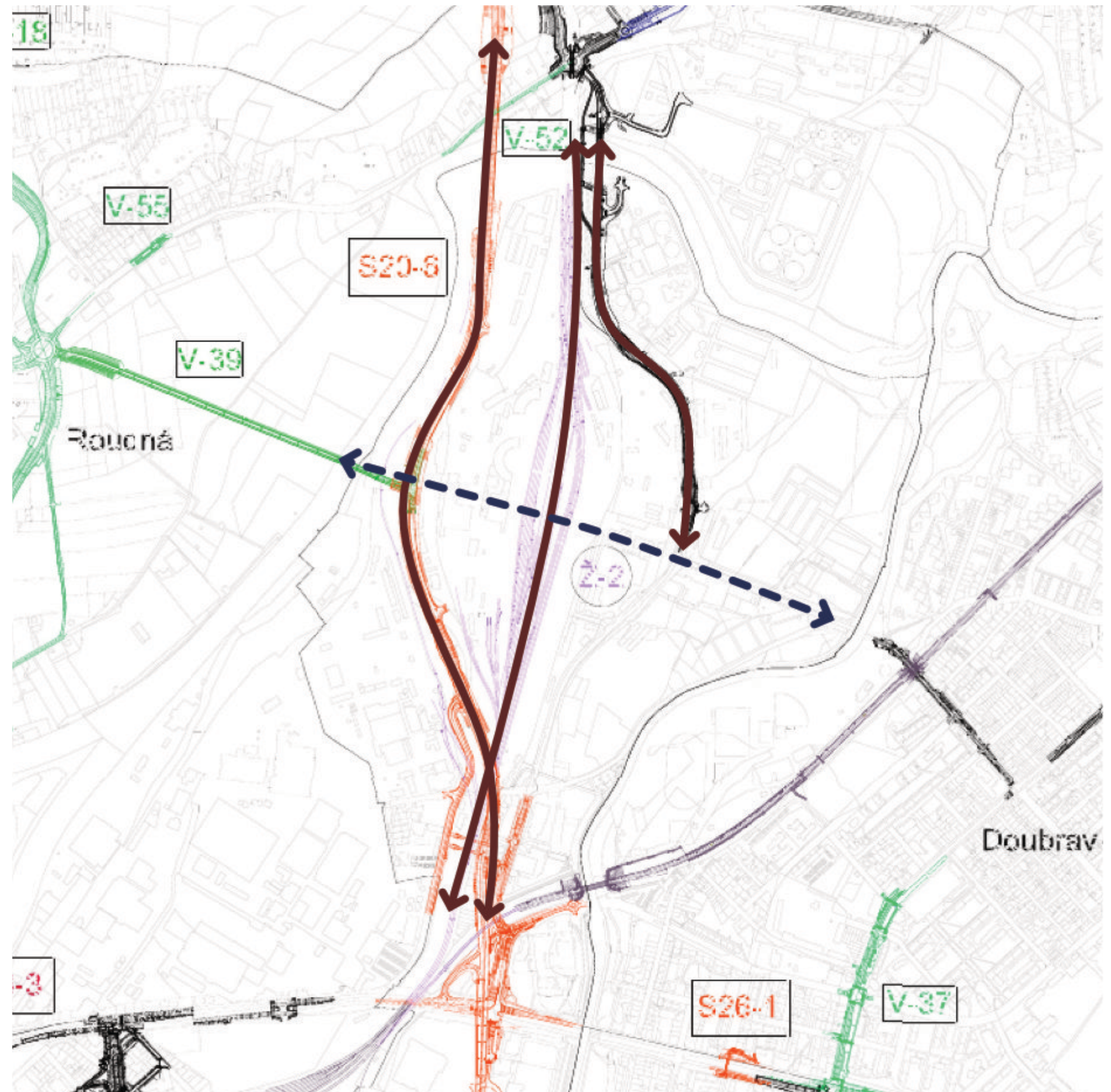
PODLAŽNOST

LEGENDA



DOPRAVA

Důvod, proč shledávám plánované dopravní řešení lokality za naprosto nevhodné je jeho prostorová neefektivnost. Navrhovaným řešením by vzniklo ještě v souvislosti s redukcí kapacity seřadovacího nádraží, která je v souvislosti s realizací průtahu uvažovaná, příliš mnoho meziprostorů, pro které by bylo velmi obtížné nalézt využití, ne-li zcela nemožné. Jako pozitivum tohoto výkresu lze považovat návrh propojení Doubravky a Roudné prostřednictvím prodloužení Chrástecké ulice.



MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Směr uspořádání území je patrný i v rámci majetkoprávních vztahů. Nejvíce majoritním vlastníkem v území jsou bezesporu České Dráhy, jimž patří rozsáhlá plocha seřadovacího nádraží a s ním souvisejících pozemků. Další velká část pozemků patří městu, díky čemuž má k dispozici nástroj, jak území ovlivňovat a kam směřovat jeho územní vývoj.

LEGENDA

- České dráhy a.s.
- Čistá Plzeň s.r.o.
- KOVOŠROT GROUP CZ s.r.o.
- KOVOVÝROBA MONT, spol. s r.o.
- Plzeňská teplárenská a.s.
- Plzeňský Prazdroj a.s.
- Povodí Vltavy
- PROPERTY - Litohlavská a.s.
- soukromé vlastnictví
- Statutární město Plzeň
- STAVMAT STAVEBNINY a.s.
- Ticholovec 2022 s.r.o.
- TSR Czech Republic s.r.o.
- PRVNÍ CHODSKÁ REAL s.r.o.
- NLC a.s.
- SK SENCO Doubravka z.s.
- WW FLORA, a.s.
- Eukrate a.s.
- ZDP - DŘEVOPRODEJ s.r.o.
- CP-max s.r.o.
- VODÁRNA PLZEŇ a.s.
- Plzeňský kraj



PŘÍRODNÍ POMĚRY

Řešené území je díky své blízkosti k řekám doslova ohraničen biokoridory, ať už lokálního či regionálního významu. Za povšimnutí stojí určité bezprostřední okolí říčního soutoku, které je územním plánem vymezeno jako regionální biocentrum. Otázkou k řešení v další fázi projektu je, zdali by nebylo možné plochu lokálního biokoridoru v blízkosti Úslavy rozšířit až k hranici záplavového území a vytvořit tak v její blízkosti přírodně-rekreační plochy.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

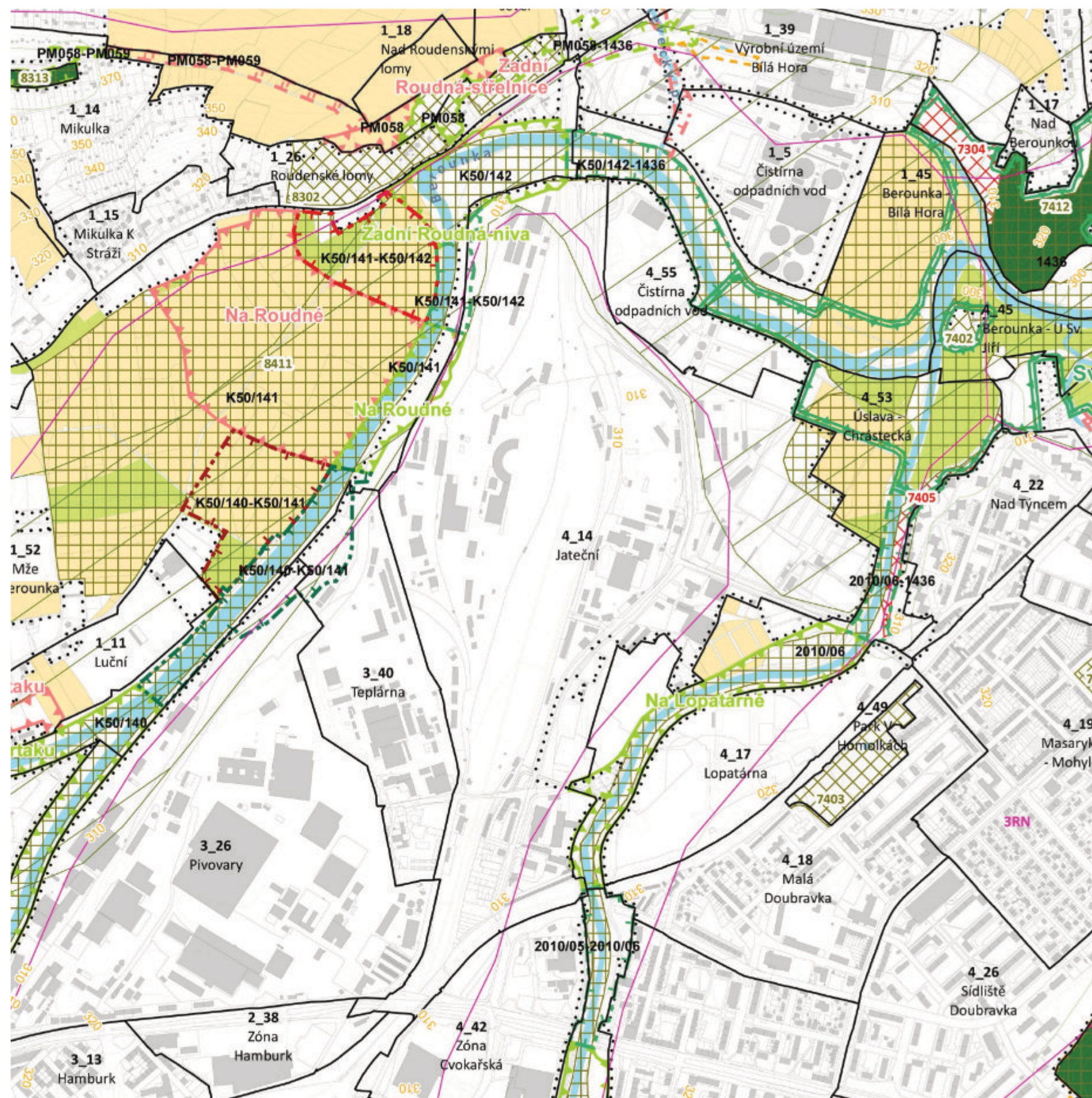
stav	návrh	
		BIOCHORY
		NRBC - NADREGIONÁLNÍ BIOCENTRUM
		NRBK - NADREGIONÁLNÍ BOKORIDOR
		NRBK - NADREGIONÁLNÍ BOKORIDOR - OCHRANNÁ ZÓNA
		RBC - REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM
		RBK - REGIONÁLNÍ BOKORIDOR
		LBC - LOKÁLNÍ BIOCENTRUM
		LBK - LOKÁLNÍ BOKORIDOR
		REZERVA PRO ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

INTERAKČNÍ PRVKY

		IP - INTERAKČNÍ PRVEK
--	--	-----------------------

VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

stav	návrh	
		VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK VYMEZENÝ DLE §3 Z.Č. 114/1992 SB.
		VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK REGISTROVANÝ ČI NAVRŽENÝ DLE §6 Z.Č. 114/1992 SB.



→ vodohospodářská mapa



→ vodní režim v území



← půdní mapa



← KVES (konsolidovaná
vrstva ekosystémových
služeb)







OBRAZ LOKALITY

Oproti historickému vývoji má dnešní podoba lokality spíše směrovou orientaci sever-jih, což je v podstatě určené směrem železnice a seřadovacího nádraží. V území se nachází několik rozsáhlých oblastí- ze západní strany je to areál pivovaru, teplárny, dále seřadovacího nádraží, pozemky vodárny a přes řeku Úslavu sportovním areálem Rapid. Oblast sevřenou mezi těmito areály pak neoznačuji jako nějaký kompaktní celek, protože se jedná o strukturu natolik heterogenní a nahodilou, že ji nelze označovat jako prvky, které by něco spojovalo. Jako okraje zde označuji krom okrajů zmíněných oblastí také břehy Berounky a Úslavy, neboť ty samy o sobě vymezují rozsah území samotného. Vzhledem k výškové homogenitě zástavby zmiňuji pouze tři „landmarks“ - teplárnu z jihozápadu a budovu bývalého pivovaru Prior a kostel sv. Jiří ze strany severozápadní.

LEGENDA

- cesty - dopravní
- cesty - pěší
- oblasti
- uzly
- landmarks
- okraje



CESTY



OBLASTI



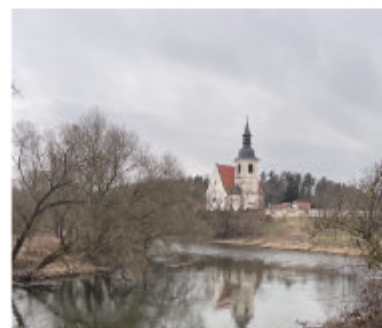
UZLY



OKRAJE



LANDMARKS



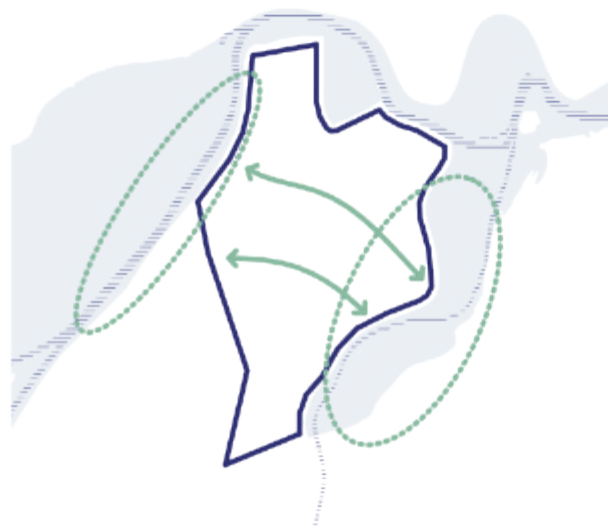
koncept propojení švy urbanistická struktura

Plzeňské řeky se odjakživa nemalou mírou podíleli na utváření podoby města. Pokud bychom tento fenomén interpretovali optikou typologie z knihy *Obraz města* od Kevina Lynche, mohli bychom jej označit jako „okraj“ – tedy místo, které je svou nepřístupností často vytěsněno z vnímání obyvatel. Lynch však upozorňuje, že pojem okraje nemusí mít vždy negativní konotaci. Naopak, může nabývat i podoby tzv. „švy“ – rozhraní, kde se dvě rozdílné oblasti stýkají a zároveň propojují. V tomto duchu lze nahlížet i na prostor řeky: zatímco dnes je mnohdy vnímán jako bariéra, v mé koncepci jej chápu naopak jako místo propojení.



koncept propojení švy modrozelená infrastruktura

Při pohledu na tuto problematiku z perspektivy modrozelené infrastruktury si uvědomíme, že ačkoliv jde o odlišný aspekt, jádro problému zůstává stejné – existují dva rozsáhlé prostory, které jsou mezi sebou jen minimálně propojené. Proto i v rámci nově navrhované zástavby vyčleňuji osy, které volně přecházejí z prostoru řeky Úslavy skrze město až k břehu řeky Berounky.



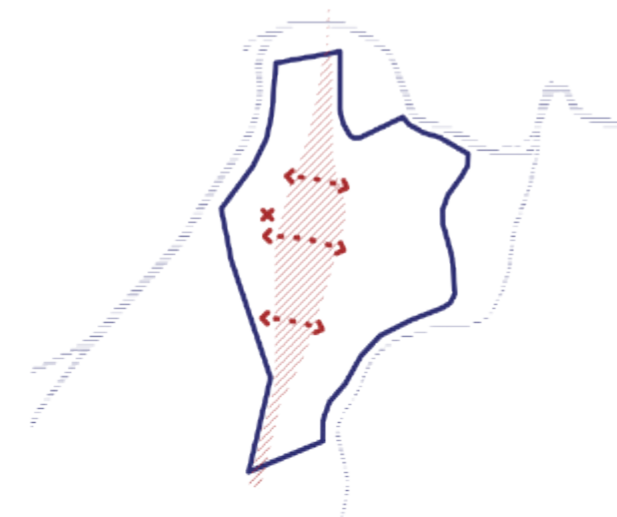
kompozice

V analytické části definuji dva významné objekty, které vnímám jako dominanty – symboly s klíčovou rolí v utváření charakteru lokality. Prvním z nich je komín plzeňské teplárny, který představuje nepřehlédnutelnou vertikální dominantu a zároveň odkazuje na industriální minulost tohoto území. Na druhém konci kompoziční osy je umístěn kostel sv. Jiří i společně se soutokem řeky Úslavy a Berounky, který byl odjakživa významným místem plzeňské historie.



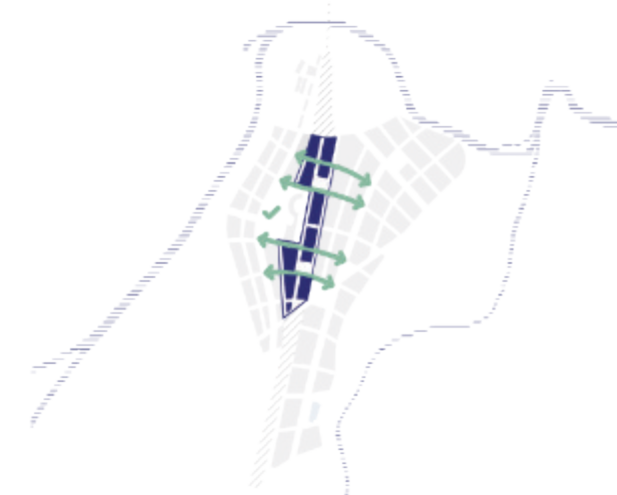
bariéra - seřadovací nádraží

Nejvýraznější bariéru v řešeném území představuje bezesporu seřadovací nádraží, které oblast rozděluje na dvě oddělené části. Tato překážka nejenže výrazně omezuje prostupnost ve směru západ-východ, ale svým umístěním a orientací zároveň vytváří rozsáhlé vágní prostory, které kvůli svému charakteru a odtržení nelze nijak využít.



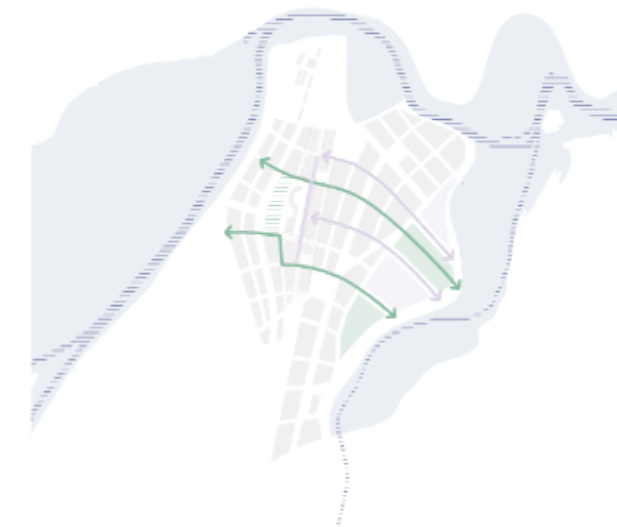
překonání bariéry

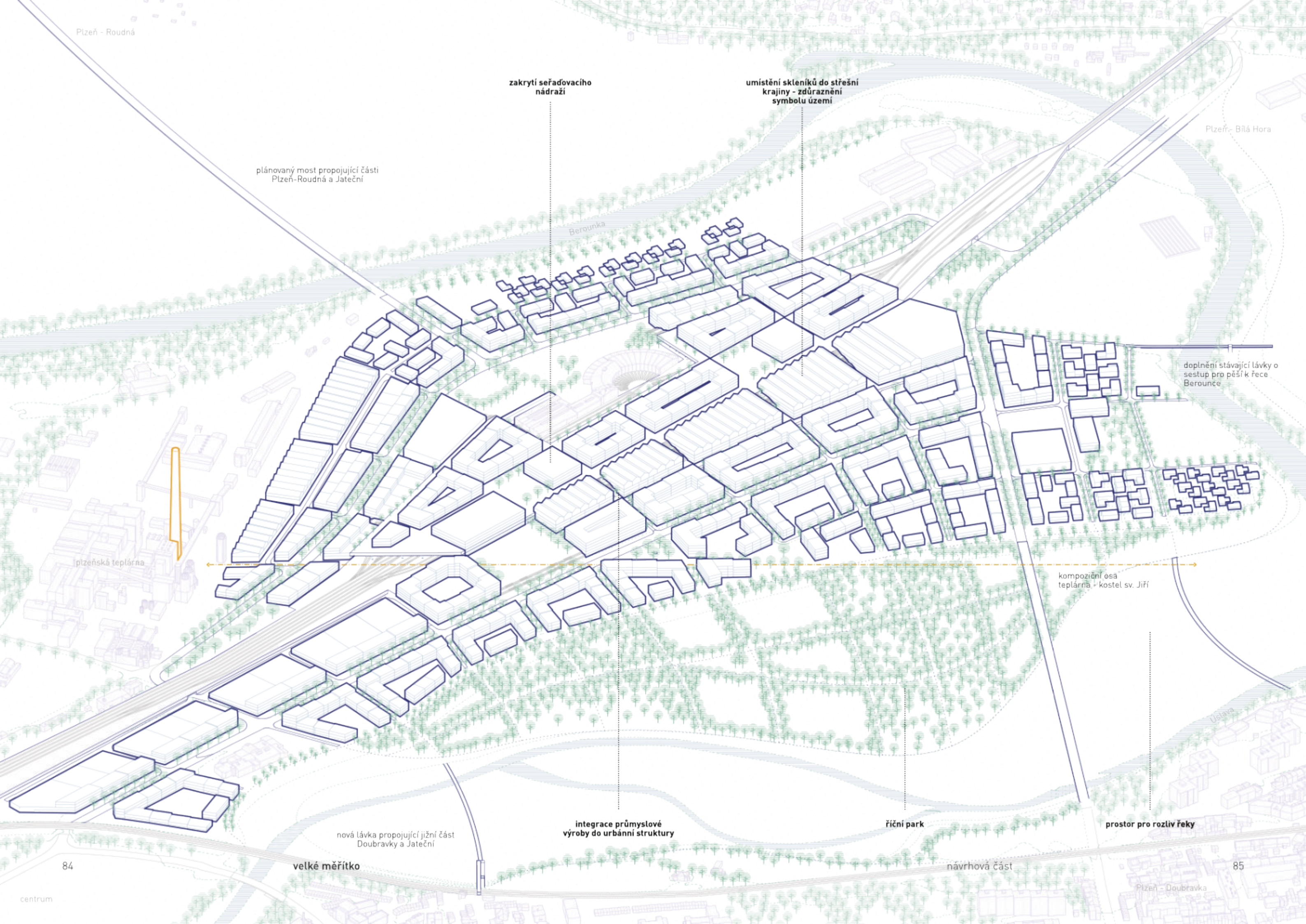
Na tento problém reaguji redukcí seřadovacího nádraží – krokem, který je ostatně již do budoucna plánován – a jeho následným zastřešením, které umožní zmenšit negativní důsledky jeho existence na minimum. Zároveň se díky tomu vytvoří lukrativní plochy ve středu nově navržené struktury, které integraci seřadovacího nádraží ještě více podpoří.



zelené a kulturní arterie

Základem modrozelené infrastruktury považuji především prostor řek Berounky a Úslavy, které mezi sebou propojují osami vinoucími se od prostoru říčního parku, skrze zástavbu až na druhou stranu terénního ostrohu. Tyto osy rozlišuji podle jejich účelu na dva druhy – na osy zelené, jejichž primárním účelem je podpora biodiverzity a přírodních procesů v městském prostředí a osy kulturní, které navzájem propojují prostory pro rekreaci, zábavu a odpočinek.





Plzeň - Roudná

zakrytí seřadovacího
nádraží

umístění skleníků do střešní
krajiny - zdůraznění
symbolu území

plánovaný most propojující části
Plzeň-Roudná a Jateční

Plzeň - Bílá Hora

Berounka

doplnění stávající lávky o
sestup pro pěší k řece
Berounce

plzeňská teplárna

kompoziční osa
teplárna - kostel sv. Jiří

integrace průmyslové
výroby do urbánní struktury

říční park

prostor pro rozliv řeky

nová lávka propojující jižní část
Doubravky a Jateční

velké měřítko

návrhová část

84

85

centrum

Plzeň - Doubravka

VRSTVY NÁVRHU

VYUŽITÍ

syntézou rozčlenění hmot na jednotlivé typy a
výškové hladiny objektů - diferenciaci na
jednotlivé způsoby využití

URBÁNNÍ TYPOLOGIE

bloky „nadrobeny“ v závislosti na jejich umístění v
rámi struktury - blízko středu bloky s vyšší
husotou zastavění, při okraji postupné prolínání
se zelení

KOMPOZICE

navázáním na směry okolních struktur a
kompoziční osy - vymezení hrubých urbánních
bloků

SYSTÉM VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

na základě územních dominant stanovení
základních kompozičních os území



KOMPOZICE

Prvním krokem návrhu bylo stanovení rozsahu zastavitelné plochy. Tento rozsah byl definován především s ohledem na přírodní podmínky lokality, jako je konfigurace terénu či rozsah záplavového území, a dále na další faktory omezující rozvoj daného území. Jednou z nejvýraznějších bariér je v současnosti plocha seřadovacího nádraží, které svým nadbytečným rozsahem generuje množství nevyužitelných ploch. Jedním z hlavních úkolů bylo tedy nalézt způsob, jak negativní vliv existence seřadovacího nádraží co nejvíce redukovat - nakonec byl zvolen způsob, kdy bylo seřadiště zastropeno, a díky tomu vznikly nad prostorem seřadiště další prostory k zastavění a vznikla tak relativně kompaktní struktura s minimem bariér.

Základním konceptem, se kterým v rámci celého návrhu pracuji, je vnímání prostoru řeky Úslavy nikoliv jako bariéry oddělující řešené území Jateční od Doubravky, ale naopak jako švy, jehož prostřednictvím tyto oblasti vzájemně propojují. V maximální míře se snažím napojit na rytmus ulic Doubravky a navázat dále na orientaci areálu teplárny a řeky Berounky. Tyto švy se táhnou přes rozšířený rozlivový prostor řeky Úslavy, která oproti stávajícímu stavu dostává mnohem více prostoru, který jí aspoň v tomto krátkém území umožní navrátit se ke svému přirozenému stavu. Zároveň toto prázdné místo umožní člověku, který se ocitne v jeho středu vnímat Jateční a Doubravku jako dvě odlišné entity, které se nově k tomuto prostoru vztahují.

Jedním z nejvýznamnějších prvků v nově navržené struktuře je vytyčení kompozičních osy spojující objekty, které jsem v rámci analytické části definovala jako tzv. landmarks - symboly, které jsou nositelem genia loci území. Prvním z těchto symbolů je komín plzeňské teplárny, který díky své výšce může konkurovat nejvýznamnějším plzeňským dominantám obecně. Je však důležité zmínit že při pohledu od Doubravky celý areál teplárny díky svému měřítku panorama Jateční naprosto ovládne, a i proto je nezbytné jej v rámci celé kompozice podtrhnout. Zároveň díky svému charakteru není opomenuta vrstva průmyslu a výroby, která se na utváření podoby území podílí bezmála sto let. Portivahou teplárenskému komínu je naproti tomu drobný kostel sv. Jiří tyčící se těsně nad soutokem Berounky a Úslavy. Ten je narozdíl od teplárny zase připomínkou kulturních a přírodních hodnot území, jež byli v posledních letech značně v území opomíjeny.

LEGENDA

- hlavní kompoziční osa
- dominanta území
- švy



SYSTÉM VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Systém veřejných prostranství je založen na kompoziční kostře tvořené několika typy os. Základním prvkem této struktury je již zmíněná hlavní kompoziční osa, podél níž se nachází hlavní náměstí a dvě menší veřejná prostranství. Díky propojení dvou výrazných dominant území slouží tato osa také jako klíčový orientační prvek. Dalším typem je hlavní třída, která díky nově navrženému podjezdu železniční trati v severní části území získává okružní charakter, čímž umožňuje efektivní dopravní obsluhu celé oblasti. Na rozdíl od hlavní kompoziční osy, jež je určena výhradně pro pěší a cyklisty, se na této třídě koncentrují veškeré formy městského pohybu – automobilová doprava, cyklisté, pěší i městská hromadná doprava. Z konceptu modrozelené infrastruktury vycházejí další dvě osy, které propojují prostory řek Úslavy a Berounky. Tyto propojení mají jak ekologickou funkci (tzv. zelené osy), tak i kulturně-rekreační význam (tzv. kulturní osy). Poslední kategorií jsou tzv. promenády, které lemují téměř celé území a umožňují plynulé propojení s okolní krajinou. Zároveň nabízejí možnost vnímat území v širších souvislostech a podporují pobytovou kvalitu veřejného prostoru.

LEGENDA

-  hlavní třída
-  náměstí
-  lokální náměstí
-  promenáda
-  kompoziční osa
-  zelená osa
-  kulturní osa



URBÁNNÍ TYPOLOGIE

Ze základní sítě „kamenů“ byly jejich drobením utvářeny různé typy zástavby, které lze rozlišit do několika typů. Liší se od sebe především hustotou zastavění, kdy v pomyslném středu je umístěna zástavba nejvíce kompaktní a čím více se přibližuje řekám, tím více se drobí a je prorůstána zelení.

Neopomenutelným typem, který však stojí za zmínku, neboť jeho charakter není primárně utvářen kritériem hustoty, jsou objekty pro výrobu a skladování. Tradičním přístupem k této funkci, kterou nelze však z organismu města plně vyloučit, je díky svým negativním vlivům odsouvat ji co nejvíce na okraj měst. Tento přístup však generuje mnoho problémů s dopadem na celé město. To lze dobře ilustrovat i na tomto území, neboť část Plzeň - Doubravka je od zbytku města odtržená i díky tomu, že průmyslové objekty, které byly původně umísťovány na okraj se najednou ocitly ve středu a staly se obrovskou bariérou v rozvoji území. Naštěstí jsou s pokročilejšími technologiemi zmiňované negativní dopady oproti dřívějšímu stavu minimalizovány a i díky tomu mohou být tyto objekty mnohem snáze integrovány do vrstevnaté struktury města.

V tomto případě byla pro průmyslové objekty vyčleněna místa, která umožňují co nejefektivnější způsob fungování těchto provozů a minimalizaci jejich negativních dopadů na území - například tím, že zásobování nákladními vozy bude probíhat mimo běžný provoz v prostorách seřadiště, kde právě pro nákladní automobily bude vytvořen speciální koridor. Dále jsou tyto objekty umísťovány především do míst, jejichž podmínky vylučují umístění jiné typologie - těmi místy jsou především prostory v blízkosti hlučných provozů - ať už teplárny nebo železniční tratě.

LEGENDA

- typ A
- typ B
- typ C
- typ D
- atyp



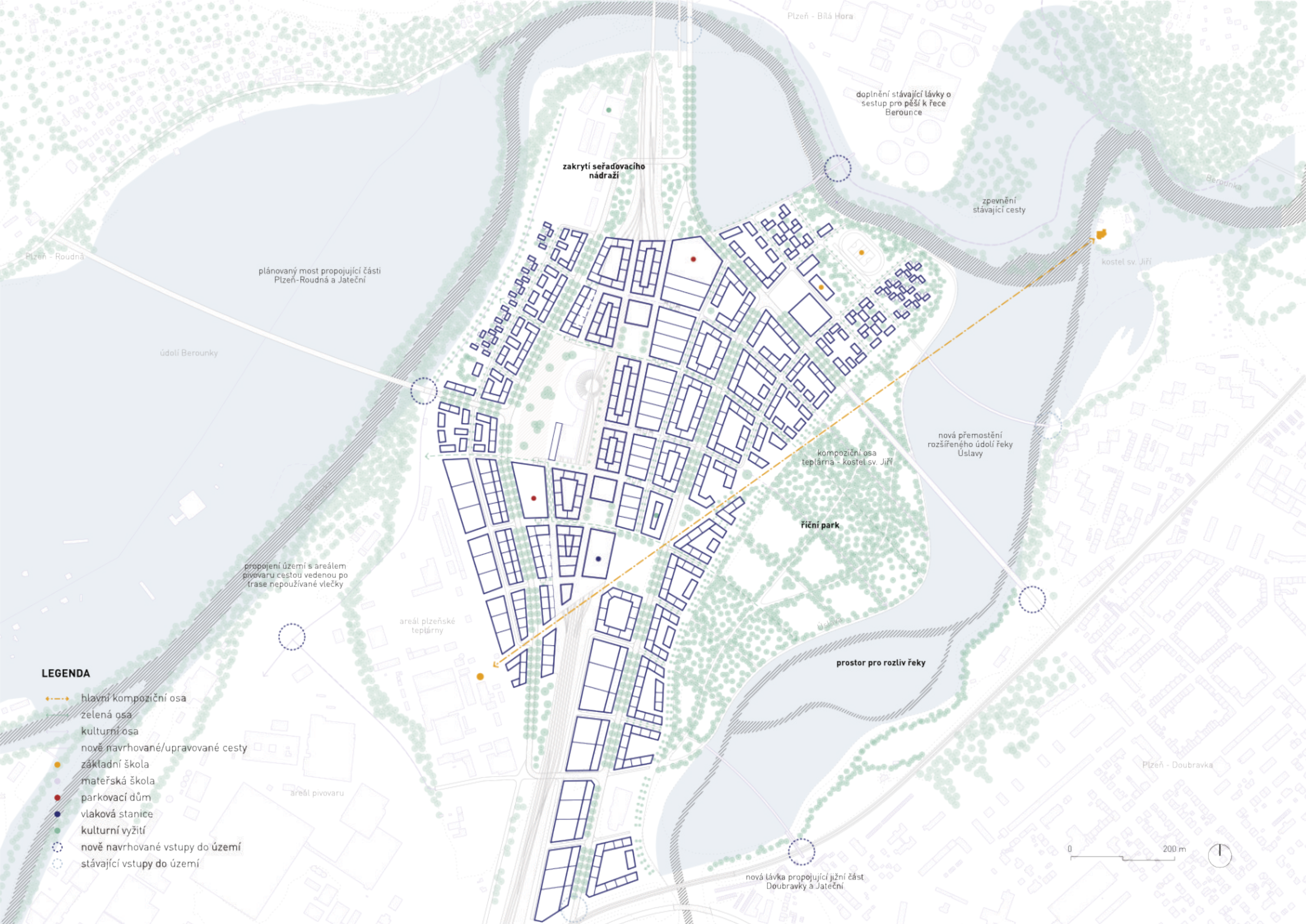
VYUŽITÍ

Navržené funkční využití území je z velké části určeno typologií jednotlivých forem zástavby. V centrální části, umístěné nad zastřešeným seřadovacím nádražím, převažuje administrativní a komerční využití, aby došlo k maximální rentabilitě už tak finančně velmi náročné investice do zastropení seřadiště. Při jeho okraji jsou umísťovány objekty pro výrobu a skladování, kde jejich rozsáhlé střechy mohou sloužit jako plocha pro výstavbu skleníků, které je třeba kvůli nově navrženému záplavovému území přemístit. Tyto skleníky svým tvarem a umístěním (na horní hraně seřadiště) významným způsobem vstupují do střešní krajiny nově navržené struktury a podtrhávají další ze současných symbolů území.

LEGENDA

-  komerce
-  administrativa
-  průmyslová výroba
-  bydlení
-  zemědělská produkce
-  občanská vybavenost





Plzeň - Bílá Hora

doplnění stávající lávky o
sestup pro pěší k řece
Berounce

zpevnění
stávající cesty

kostel sv. Jiří

nová přemostění
rozšířeného údolí řeky
Úslavy

kompoziční osa
teplárna - kostel sv. Jiří

říční park

prostor pro rozliv řeky

Plzeň - Doubravka

nová lávka propojující jižní část
Doubravky a Jateční

zakrytí seřadovacího
nádraží

plánovaný most propojující části
Plzeň-Roudná a Jateční

údolí Berounky

propojení území s areálem
pivovaru cestou vedenou po
trase nepoužívané vlečky

areál plzeňské
teplárny

areál pivovaru

LEGENDA

- hlavní kompoziční osa
- zelená osa
- kulturní osa
- nově navrhované/upravované cesty
- základní škola
- mateřská škola
- parkovací dům
- vlaková stanice
- kulturní vyžití
- nově navrhované vstupy do území
- stávající vstupy do území

0 200 m



REGULAČNÍ SCHÉMA

typologie				využití	max. podlažnosť			typologie				využití	max. podlažnosť		
B01	D	BI	2 NP		B37	B	HU	5 NP							
B02	C	BU	3 NP		B38	A	SU	4 NP							
B03	A	HU	5 NP		B39	A	SU	4 NP							
B04	A	SU	4 NP		B40	A	SU	4 NP							
B05	E	OU	7 NP		B41	C	BU	2 NP							
B06	A	SU	5 NP		B42	C	BU	4 NP							
B07	C	BU	5 NP		B43	B	HU	3 NP							
B08	C	BU	2 NP		B44	B	HU	3 NP							
B09	E	OU	2 NP		B45	E	OU	6 NP							
B10	D	BI	2 NP		B46	A	SU	4 NP							
B11	C	BU	3 NP		B47	A	SU	4 NP							
B12	B	HU	5 NP		B48	B	HU	5 NP							
B13	A	SU	4 NP		B49	A	SU	5 NP							
B14	A	SU	4 NP		B50	A	SU	4 NP							
B15	B	HU	5 NP		B51	B	HU	3 NP							
B16	A	SU	4 NP		B52	B	HU	3 NP							
B17	A	SU	4 NP		B53	B	HU	4 NP							
B18	A	SU	5 NP		B54	A	SU	4 NP							
B19	E	OU	4 NP		B55	A	SU	6 NP							
B20	E	OU	3 NP		B56	A	SU	4 NP							
B21	E	OU	2 NP		B57	B	HU	3 NP							
B22	D	BI	2 NP		B58	B	HU	3 NP							
B23	C	BU	3 NP		B59	B	HU	4 NP							
B24	A	SU	4 NP		B60	A	SU	3 NP							
B25	B	HU	5 NP		B61	A	SU	5 NP							
B26	A	SU	4 NP		B62	A	SU	4 NP							
B27	A	SU	4 NP		B63	A	SU	3 NP							
B28	C	SU	4 NP		B64	A	SU	3 NP							
B29	C	SU	3 NP		B65	B	HU	4 NP							
B30	C	SU	3 NP		B66	A	SU	4 NP							
B31	C	SU	3 NP		B67	B	HU	4 NP							
B32	C	BU	2 NP		B68	A	SU	4 NP							
B33	D	BI	2 NP		B69	B	HU	5 NP							
B34	C	BU	2 NP		B70	B	HU	6 NP							
B35	C	BU	4 NP		B71	A	SU	7 NP							
B36	A	SU	4 NP												

BI - plochy bydlení-individuální, BU - plochy bydlení, SU - plochy smíšené obytné, OU - plochy občanské vybavenosti, HU - plochy smíšené výrobní

LEGENDA

- uliční čára
- stavební čára závazná uzavřená
- - - stavební čára závazná otevřená
- stavební čára nepřekročitelná
- základní škola
- mateřská škola
- parkovací dům
- vlaková stanice
- kulturní vyžití



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

automobilová doprava

Současný stav v území je z hlediska automobilové dopravy značně neutěšený, a to především v ranních a odpoledních špičkách. Navrhují proto realizaci plánovaného propojení Jateční s Plzeň-Roudnou a následně Lochotínem, čímž bude umožněno dopravě se „rozlít“ do vícero směrů a nedojde pak tak snadno k přetížení stávající silniční infrastruktury.

Hierarchie dopravně obslužených ulic vychází ze systému veřejných prostranství zmíněného již v předchozích kapitolách. Základní kostru tvoří okružní třída, která je doplněna o systém jednosměrných ulic, které dohromady umožňují maximální obsluhu objektů uvnitř bloků a jsou navrženy tak, aby nepřišly do konfliktu s vymezenými zelenými osami, jejichž primární funkce - vytvořit spojitou síť sídelní zeleně a systému zasakování dešťových vod - není příliš slučitelná s automobilovým provozem. Zbylé ulice pak z tohoto důvodu umožňují na omezenou dobu vjezd pouze rezidentům oblasti - například pro účely stěhování. Tyto dva typy ulic by byly od sebe odlišeny použitými povrchy v uličním profilu - ulice umožňující vjezd automobilům by byly tvořeny vyasfaltovaným koridorem, zatímco již zmiňované ulice jimiž prochází i zelené osy by měli středový koridor tvořený dlažbou s malou spárou umožňující pohodlný pojezd pro cyklisty.

Důležitou součástí návrhu dopravní infrastruktury je vymezení zásobovacích koridorů ať už pro objekty situované nad seřadištěm či průmyslové objekty umístěné těsně při jeho hraně. Důležitou roli zde hrají dva nově navržené parkovací domy plnící funkci tzv. „mobility hubs“, které kromě toho, že je zde možné zaparkovat auto či jízdní kolo, umožňují vozidlům pro účely zásobování po rampě vyjet až na horní úroveň seřadiště, kde se mohou pohybovat v navržených koridorech (viz mapa).

LEGENDA

- hlavní třída
- jednosměrný automobilový provoz
- vjezd pro rezidenty a zásobování
- obsluha průmyslových provozů
- koridory pro zásobování
- parkovací domy
- car-free zóna



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

parkování

Z velké části je v území navrženo parkování podzemní, a to až na výjimky, kdy jej charakter zástavby neumožňuje, což je především v případě objektů situovaných nad seřadovacím nádražím. Pro tyto účely jsou při jeho okraji zřízeny parkovací domy, které mimo jiné umožňují se po vnitřní rampě parkovacího domu dostat až na úroveň zastropení seřadovacího nádraží.

LEGENDA

- parkování v uličním profilu
- podzemní parkování
- parkování na povrchu nebo v parkovacím domě
- parkovací dům



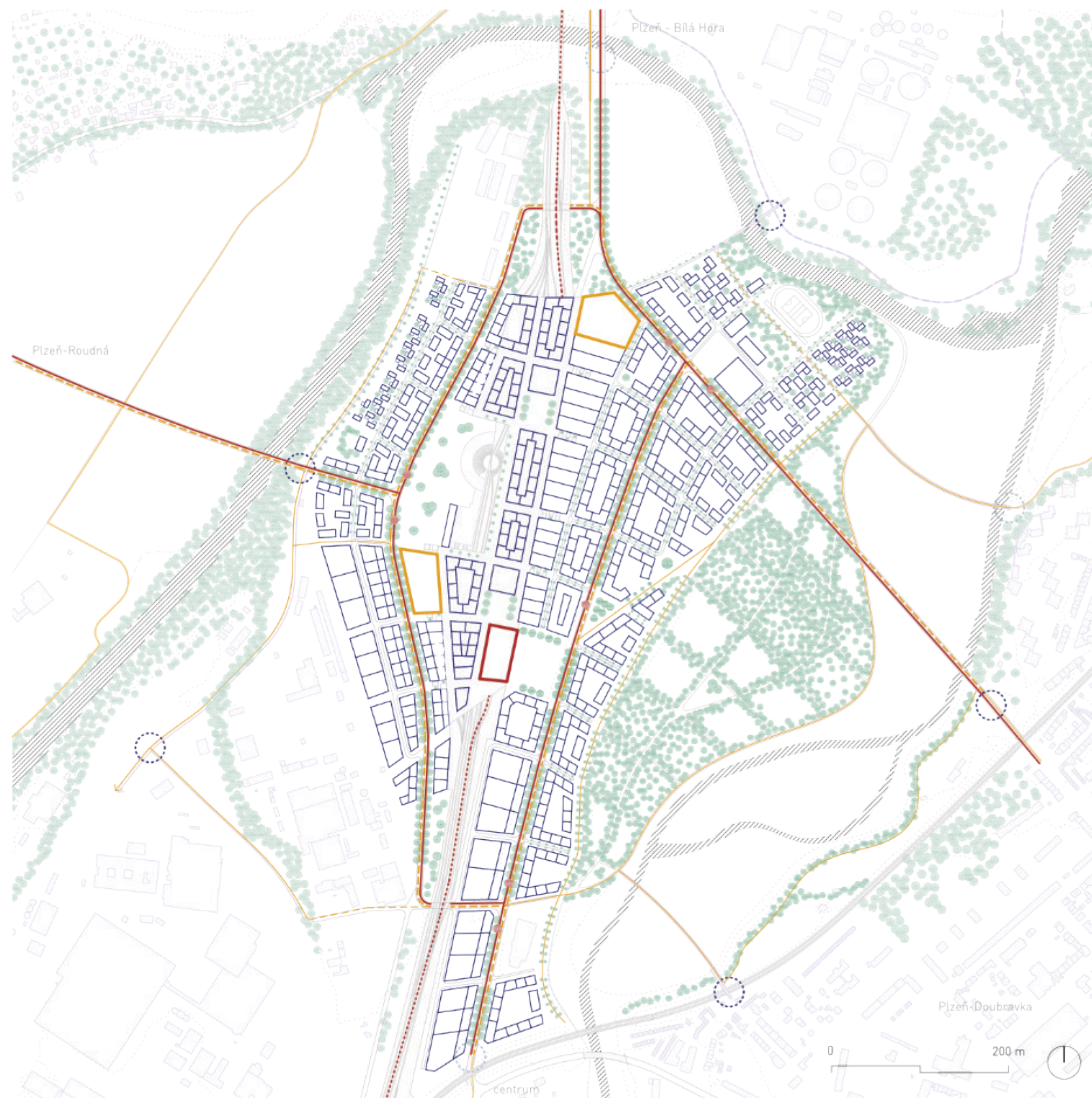
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

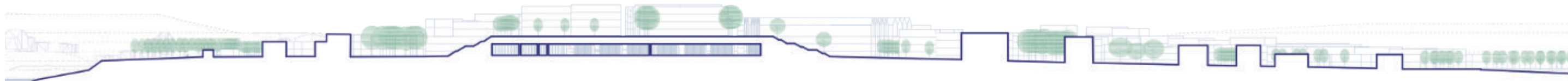
cyklodoprava, MHD, pěší

Obecně řečeno je v současnosti velkým problémem území nedostatečná propojenost na okolní struktury, která je způsobena především koncentrací hned několika bariér v malé ploše. Proto důležitou součástí návrhu je hledání cest, jak lépe řešené území propojit se svým okolím, ať už v rovině automobilového provozu, provozu MHD či pěší. V maximální míře pracuji s již existujícím stavem - příkladem může být například vytvoření nové cesty v tělese nepoužívané vlečky vedoucí až do veřejně přístupné části areálu pivovaru nebo doplnění sestupu u existující lávky vedoucí do areálu ČOV. V prostoru rozlivu řeky Úslavy musí být z důvodu rozsáhlých terénních úprav veškeré mosty a lávky nově vybudované.

LEGENDA

- cyklotezka v rámci uličního profilu
- cyklotezka mimo automobilový provoz
- navrhovaná trasa MHD
- zastávka MHD
- železniční trať Plzeň-Žatec
- navrhované/upravované cesty
- železniční stanice
- velkokapacitní úschovna kol v rámci parkovacího domu





příčné řezy územím

0 50 m

MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

Základním bodem, od kterého se návrh modrozelené infrastruktury odvíjí, je tzv. prostor řeky Úslavy. Tato řeka, pokud je jí věnován dostatečný prostor, má tendenci poměrně meandrovat - příkladem tomu může být například podoba jejího koryta v městě Starý Plzenec, zástavba začíná prakticky až za hranicemi říčního údolí. Ve chvíli, kdy vstupuje řeka na území Plzně je její koryto značně regulováno prostřednictvím zpevněných břehů a narovnání koryta. Tento přístup je vzhledem k častým povodním, které způsobují značné škody na těchto inženýrských opatřeních. Mým cílem je tedy v mnou řešeném území maximum prostoru věnovat právě řece a vodním procesům a vytvořit nové místo pro rekreaci okolních obyvatel.

Prostor, který je Úslavě věnován, je definován na základě podrobných analýz vodního toku ve starých mapách, ze kterých lze díky jejich podrobnosti vyčíst poměrně srozumitelně tehdejší vodní režim v území. Zde bylo možné vyčíst, že v území přezdívanému Lopatárna se nacházely podmačené plochy společně s vodním náhonem. Pokud se na stav tohoto území podíváme dnes, nenalezneme žádné fluvizemě, které jsou typické pro říční nivu, ale pouze antropozemě - čili navážku. Oproti tomu u soutoku je pak patrné že se říční niva oproti stavu na povrchu značně rozšiřuje. Tyto dvě plochy tedy kombinuji dohromady a stanovuji tak rozsah prostoru určeného pro rozliv řeky.

Na prostor řeky navazuje prostor parku - ten je pak v příčném směru diferencován na dva typy ploch - plochy přírodní, kde je maximum prostoru věnováno přírodním procesům a lidem je umožněn přístup pouze po vyznačených cestách. Druhým typem jsou pak plochy rekreační, které jsou tvořeny především plochami pobytových trávníků a jsou plně přizpůsobené lidské rekreaci a odpočinku. Na tyto typy ploch navazují i příslušné zelené či kulturní osy, které následně procházejí zástavbou až k břehu Berounky.

Zelené osy jsou koridory, které propojují plochy městské zeleně a prioritní postavení v jejich uličním profilu má vegetace a zasakování dešťových vod. Z tohoto důvodu je střední průjezdný koridor lemován dešťovými záhony, kam je svedena dešťová voda z okolních zpevněných ploch. Kulturní osy jsou naproti tomu koridory, které mezi sebou propojují pobytové plochy a maximum prostoru v uličním profilu je naopak věnováno lidským aktivitám.

LEGENDA

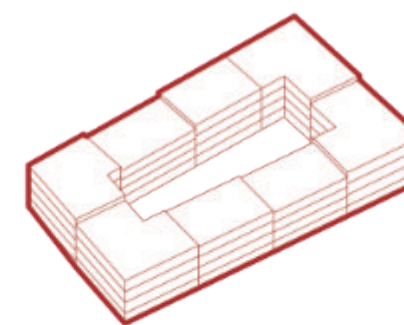
-  zelené osy
-  kulturní osy
-  promenády
-  zátopové území



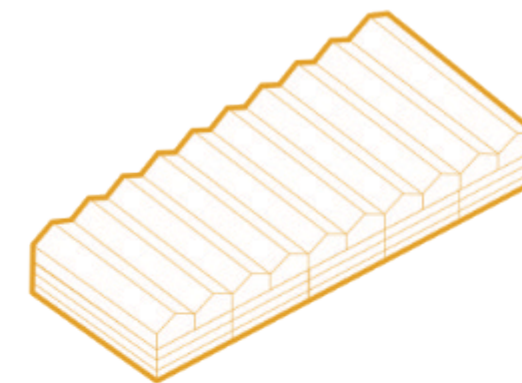


TYPY URBÁNNÍCH STRUKTUR

Pro snadnější ilustraci principů uplatňovaných ve středním měřítku byla navržená struktura rozlišena do čtyř základních typů označených písmeny A-D. Toto stanovení nelze brát jako pevně ohraničené, typy se navzájem prolínají tak, aby byly vytvořeny maximálně plynulá a přirozená struktura zástavby. Každý typ je pak rozpracován na své dvoustránce tak, aby byly v maximální míře popsány navrhované principy.



typ A



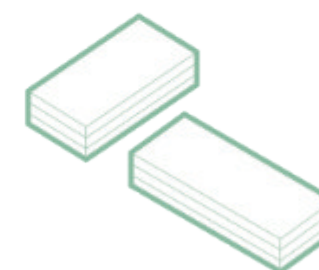
typ B



typ C



typ D



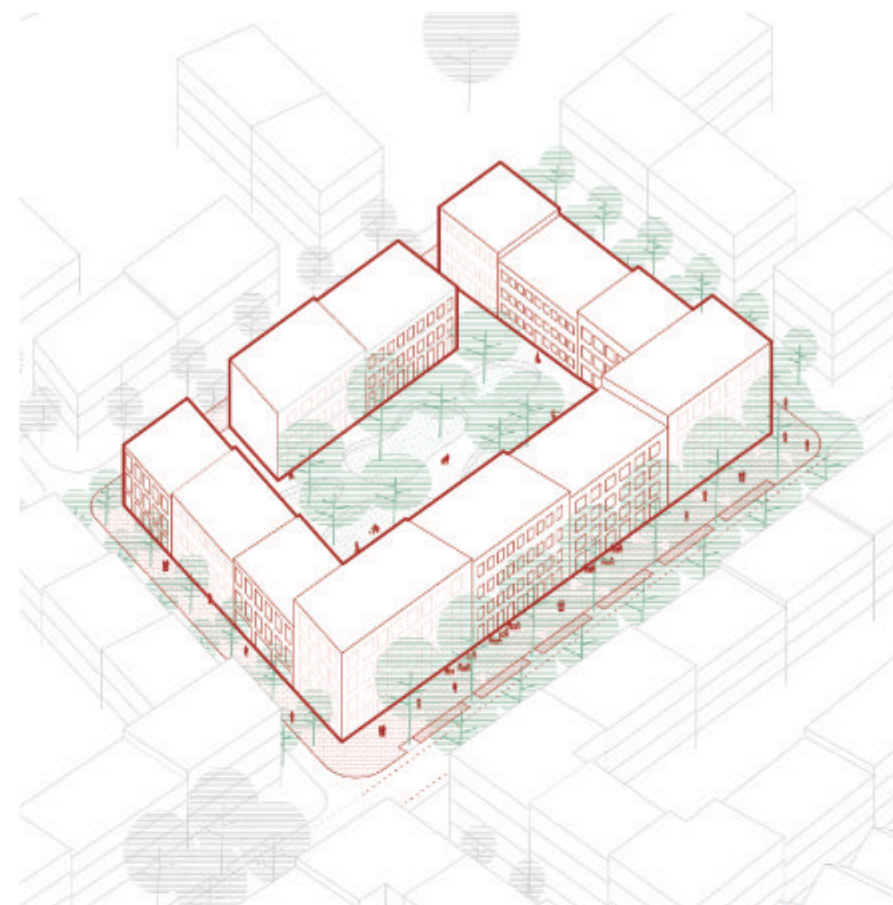
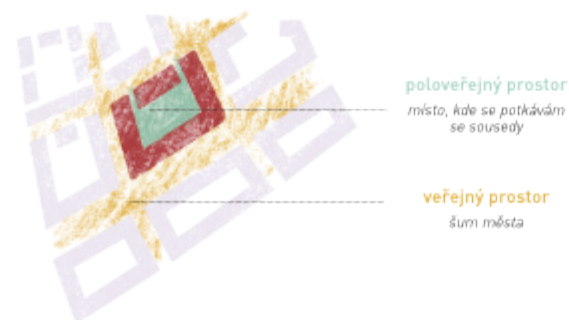
atypy



TYP A

V jádru navrhovaného území je pro svou hustotu osídlení navržena bloková struktura, v rámci projektu označovaná jako typ A. Podle intenzity jejich stavební čáry je můžeme diferencovat na uzavřené (stavební čára uzavřená po celém obvodu) a otevřené (stavební čára uzavřená po 3 stranách). Domy v těchto strukturách by měly být nejlépe uspořádány tak, aby směrem do ulice orientovaly otevřený komerční parter, který do prostoru ulice přináší velké množství dějů a interakcí, a vstupy do obytných částí domů byly orientovány do vnitrobloku - dojde tak k větší hierarchizaci prostor, kdy vnitroblok se stane místem, kde se odehrává mnohem více sociálních interakcí v rovině sousedských vztahů. Tento způsob organizace napomáhá efektivnějšímu využívání ploch vnitrobloku. Způsob otevření bloku se u uzavřeného bloku odehrává pouze v rovině prvního až druhého nadzemního podlaží, u otevřeného bloku je to pak v celé výšce stavby. Umisťování vstupů do vnitrobloků by se mělo vycházet z okolních podmínek - ideálně tak, aby z jednoho vnitrobloku nebylo možné dohlédnout do jiného pro lepší čitelnost místa.

KZP: 0,65
podlažnost: 3-5 NP
hustota osídlení: 350 ob./ha
využití: plochy smíšené obytné
rysy: uzavřená stavební čára minimálně ze tří stran větší vrstevnatost dějů, intenzivnější využití

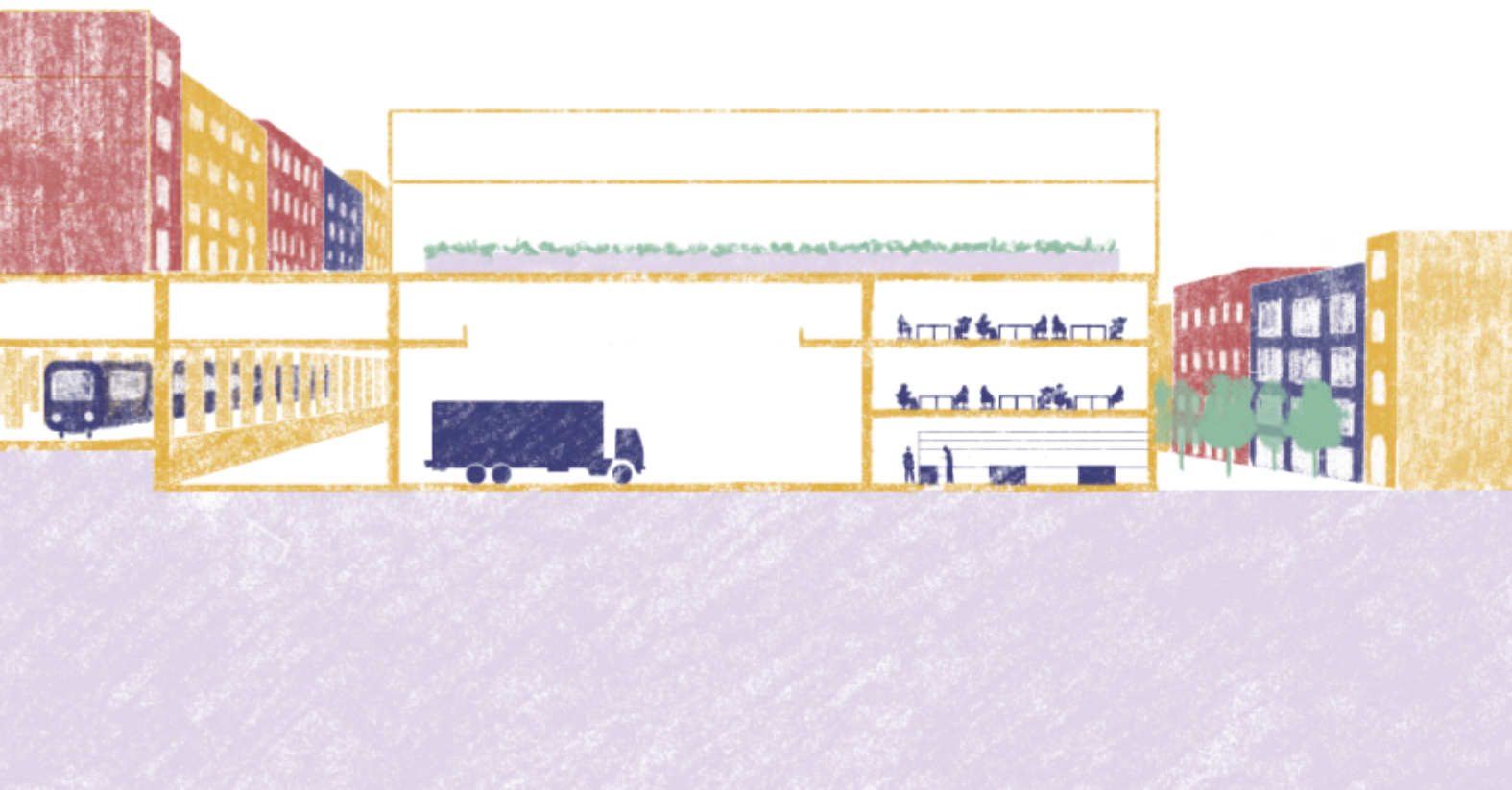


← axonometrie

Na hlavní ulici je orientován komerční parter objektů, kde jsou sociální interakce mnohem anonymnější oproti prostoru vnitrobloku, kde se odehrávají interakce v rovině sousedských vztahů. Fakt, že se přes vnitroblok vstupuje do bytových domů napomáhá i k tomu aby obyvateli udržovaný (reakce na velké množství českých vnitrobloků, které jsou často kvůli nejasnosti majetkových vztahů zanedbávané).



← půdorys



TYP B

Prostory u hrany zastopení seřadovacího nádraží jsou využity především pro objekty skladování a výroby, které by se za normálních okolností umísťovaly na periferii města. Funkční rozvržení objektu je patrné na ilustrativním perspektivním řezu – části výrobního provozu jako jsou kanceláře a obchody, kde se prodává produkovávané zboží, jsou umístěné při fasádě a v podstatě se chovají jako běžné domy. Hlubší část objektu je pak využívána pro skladovací a výrobní prostory tak, aby byly dobře napojené na komunikační koridor určený pro nákladní automobily zásobující právě tyto provoz. Toto funkční rozvržení umožňuje díky zakrytí tohoto komunikačního koridoru, díky kterému se provoz velmi začlení do městské zástavby. Rozsáhlá střešní krajina skladovacích a výrobních objektů je využita pro umístění skleníků, které musí být kvůli návrhu říčního parku přesunuty na jiné místo. Umísťují je proto do velmi exponovaného místa – tak aby v panoramatu území byla ještě více podtržena transformace území z plošně uspořádaného města do města vertikálně členitého.

KZP:

výška zástavby:

hustota pracujících:

využití:

rysy:

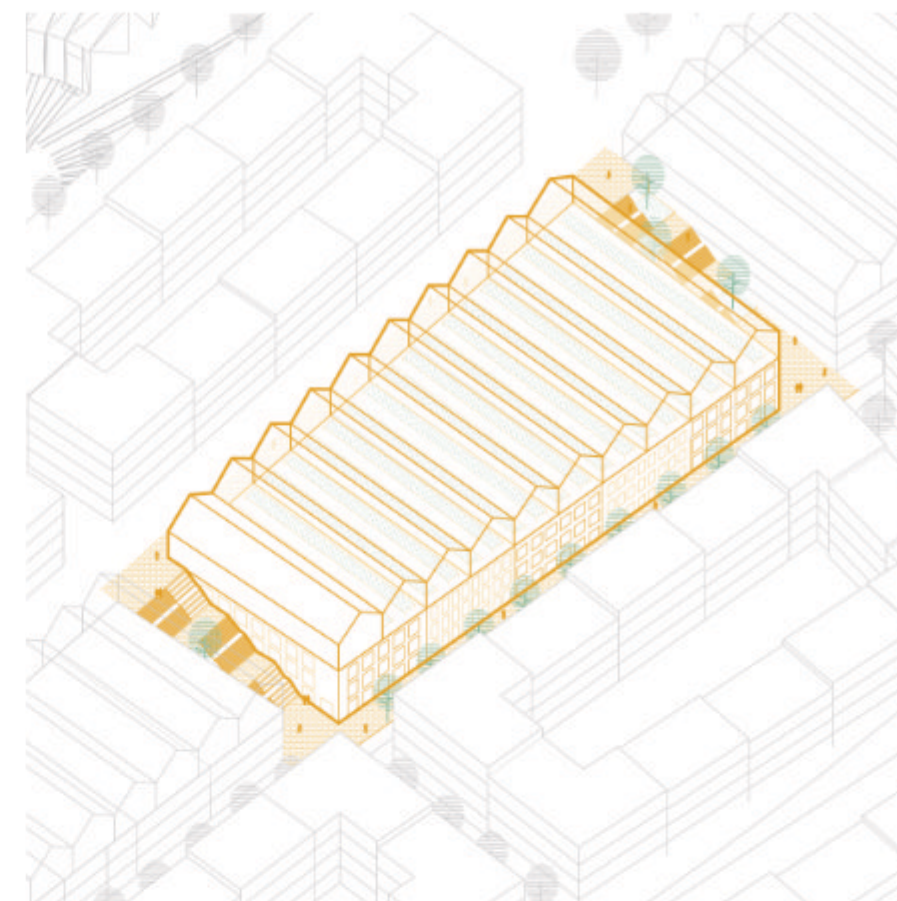
0,8 - 1

12-16 m

320 prac./ha

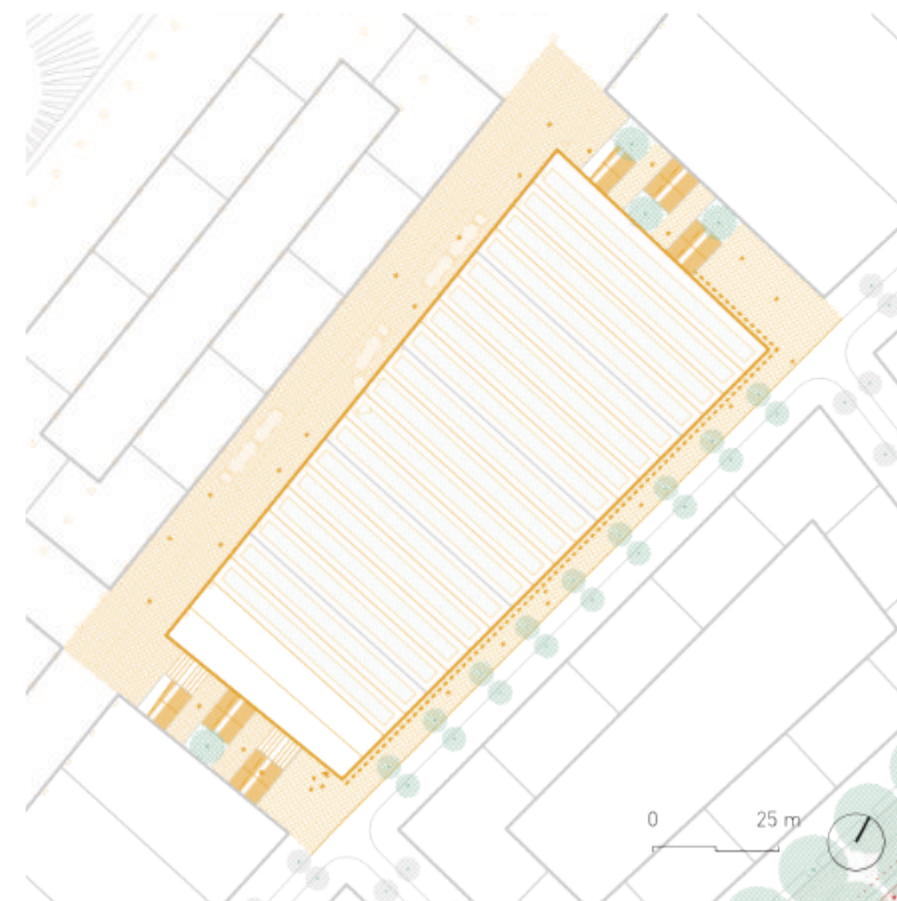
plochy smíšené výrobní
efektivní oddělení
jednotlivých toků pohybu
(zásobování x prodej)

vrstevnatost



← axonometrie

Na axonometrii je mimo jiné i patrná podoba výstupu na platformu nad seřadovacím nádražím. Jejich konkrétní provedení se opět odvíjí od jejich návaznosti na zelené nebo kulturní osy. Součástí je i výtah, který umožňuje osobám s pohybovým omezením se bezproblémově dostat ze spodní úrovně na úroveň horní.



← půdorys

Na půdorysu je patrná poloha komunikačního koridoru pro nákladní automobily zajišťující zásobování průmyslových objektů.



TYP C

Tento typ zástavby je svou povahou přechodnou formou mezi kompaktními bloky a strukturovanou zástavbou individuálního bydlení. Objekty jsou umísťovány tak, aby vstupy měly orientované kolem sousedského dvorku, ale aby jednotlivé bytové jednotky zároveň měly možnost mít okna orientovaná do více soukromé části pozemku. Vzhledem k tomu, že zástavba by měla být zcela určena pro bydlení - kvůli hierarchii veřejného prostranství - je potřeba vytvořit měkčí přechod mezi (polo)veřejným a soukromým prostorem bytové jednotky. Možné způsoby jsou ilustrované na přiloženém schématu.

KZP:

podlažnost:

hustota osídlení:

využití:

rysy:

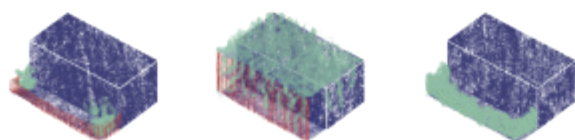
0,5

2 NP

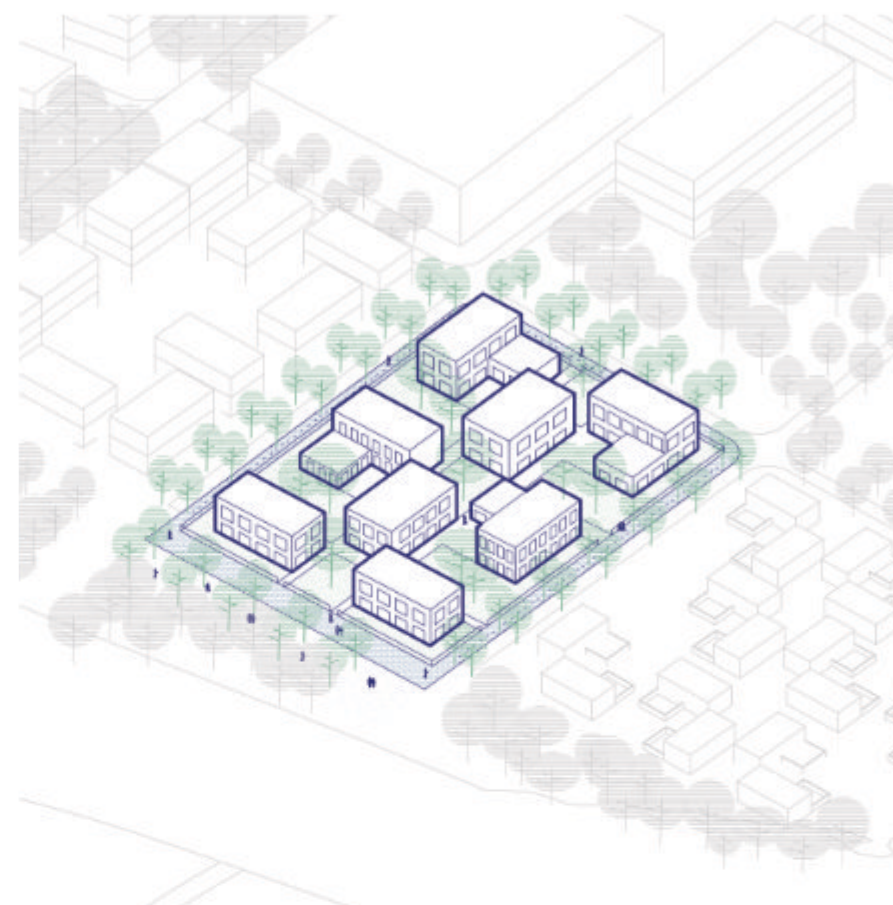
170 ob./ha

plochy bydlení

organizace vstupů do objektů
kolem ústředního nádvoří -
větší sociální interakce v
rámcí sousedství

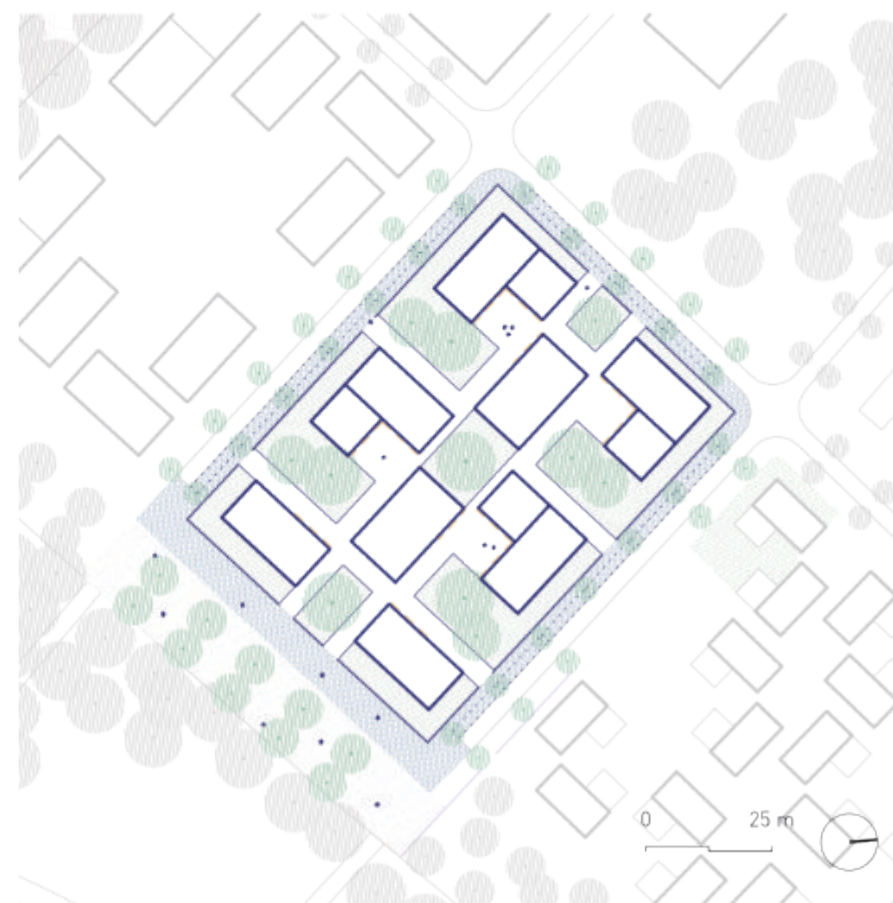


možné varianty přechodu mez veřejným a soukromým prostorem



← axonometrie

Na axonometrii je viditelné jak rozmístění objektů vytváří různorodé poloveřejné typy venkovních prostor - ať už malé zpevněné sousedské dvorky či větší zelené se vzrostlou vegetací.



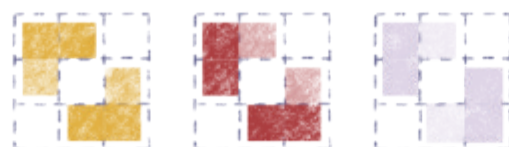
← půdorys



TYP D

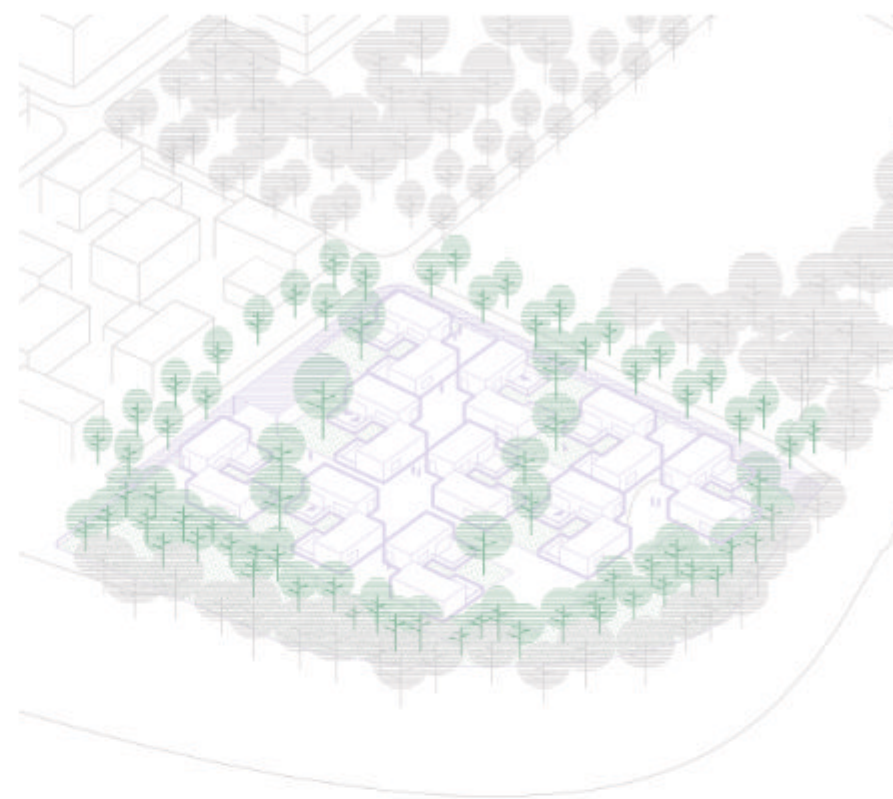
Posledním typem je strukturovaná zástavba individuálního bydlení. Oproti klasické zástavbě rodinných domů se jedná o hustěji organizovanou strukturu, která je sice prostorově efektivnější, vyžaduje však otevřenost obyvatel ke komunitnějšímu způsobu života. Zástavba je tvořena jednotkami, které jsou organizovány do 9 polí, kdy prostřední pole musí zůstat vždy volné - jedná se o společný polosoukromý prostor v rámci jednotky. Úhlopříčně jsou pak umísťovány domy, které jsou vždy tvořeny 2 poli zastavěné plochy a jedním polem předzahrádky. O tom, jak si lidé dům poskládají je čistě jejich rozhodnutí - díky tomu můžou v kooperaci s ostatními jednotkami vznikat prostory rozličných charakterů. Na přiloženém schématu je ukázaná ilustrace možných uspořádání objektů.

KZP: 0,25
podlažnost: 1-2 NP
hustota osídlení: 80 ob./ha
využití: plochy bydlení individuální
rysy: organizace objektů po dvojicích kolem společného polosoukromého dvorku



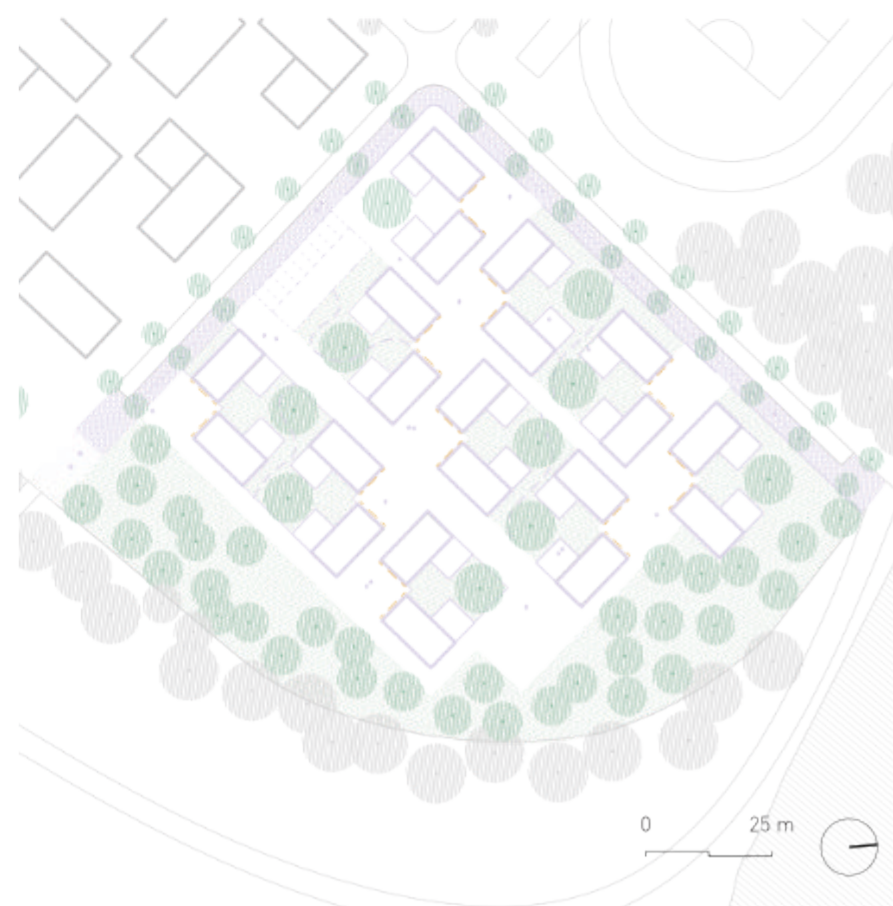
varianty možného upořádání objektů v rámci jednotky

← axonometrie



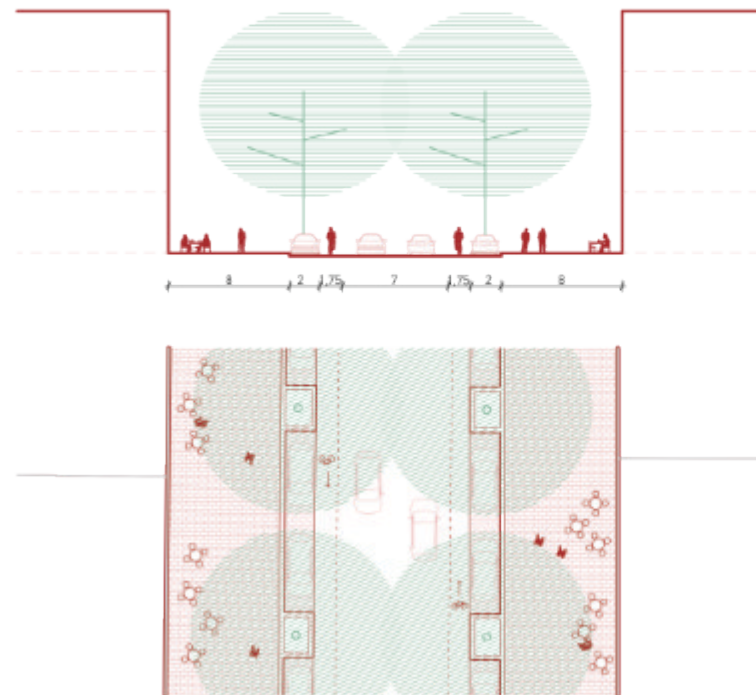
← půdorys

Na půdorysu je patrné, jakým způsobem ovlivní výslednou podobu poloveřejných prostorů uspořádání objektů v rámci parcelních jednotek. Díky výhledu na soutok byla zvolena konfigurace, která vytváří úhlopříčně orientované poloveřejné a polosoukromé prostory.

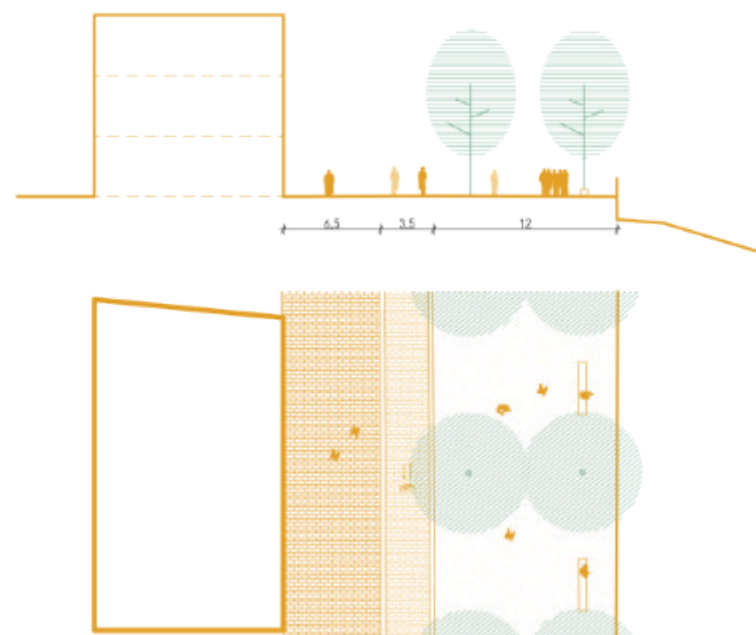


ULIČNÍ PROFILY

→ hlavní třída M 1_500

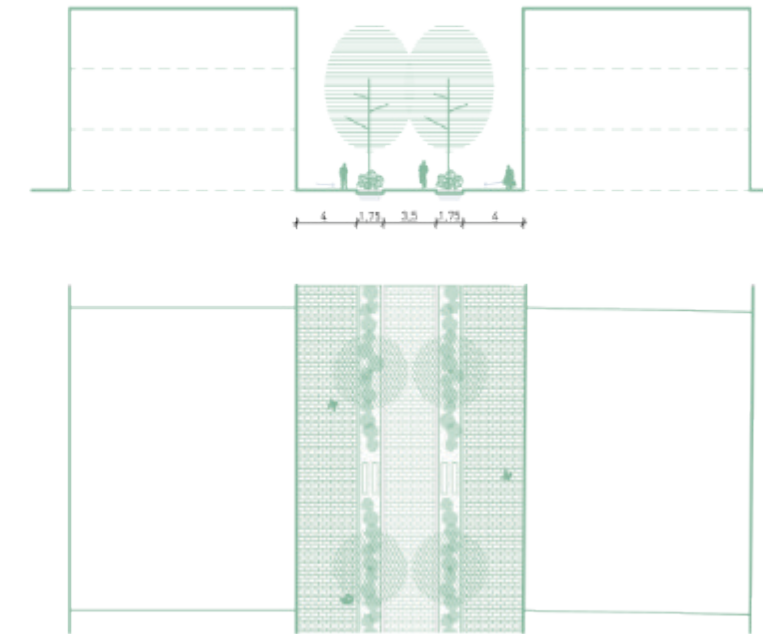


→ promenáda M 1_500



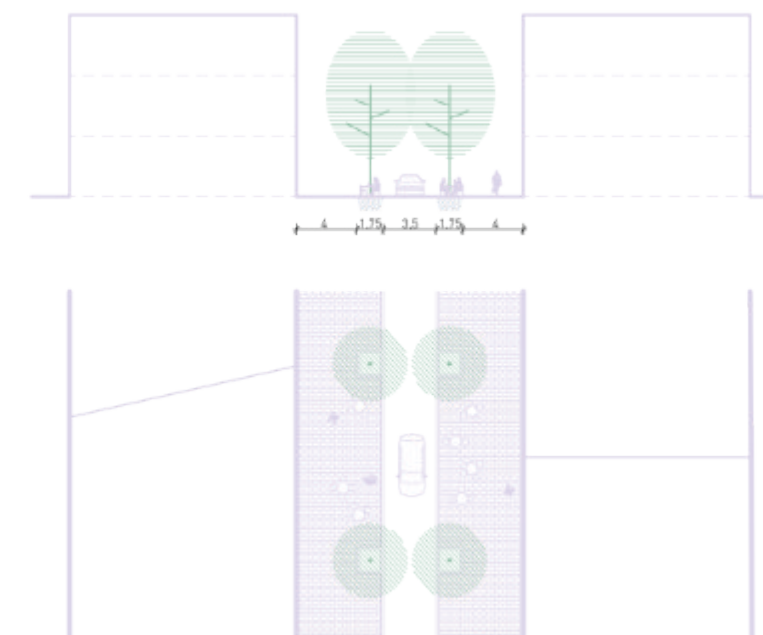
← zelené osy M 1_500

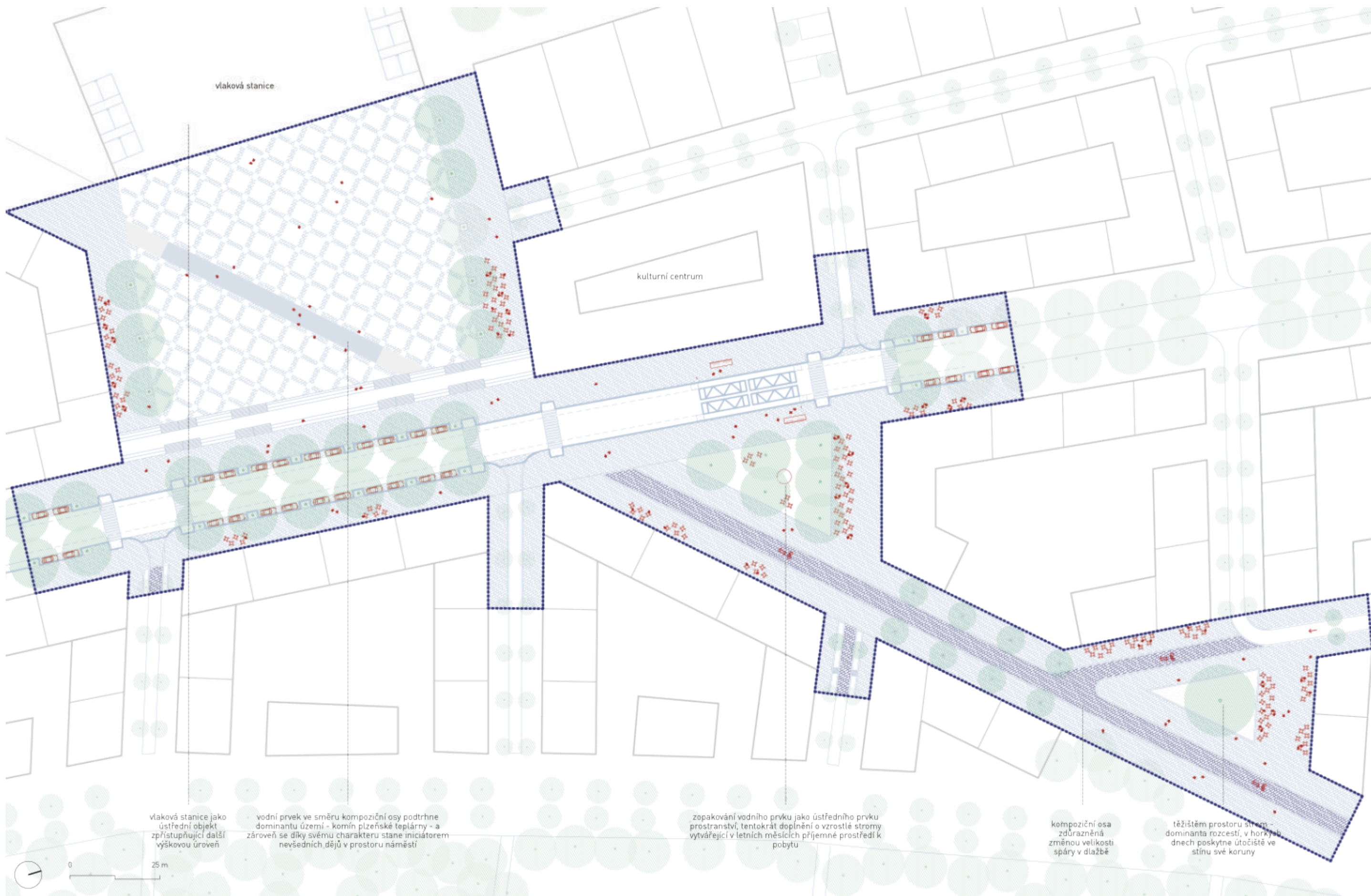
Dešťová voda je z přilehlých zpevněných povrchů svedena do dešťových záhonů. Ty zároveň vytvářejí psychologickou bariéru omezující vjezd aut do ulic, kterými prochází zelené osy. Pro potřeby zastavení (například v případě stěhování), bude dešťový záhon vždy minimálně jednou přerušen.



← kulturní osy M 1_500

Dešťová voda z okolních povrchů je svedena pod povrch do strukturálního substrátu uliční výsadby. Uliční profil je kromě středového asfaltového koridoru vydlážděn a veškeré povrchy jsou umístěny v jedné výškové úrovni - pro upřednostnění pěšího pohybu.







Ráda bych poděkovala Borisovi Redčenkovi za vedení a především za obohacující konzultace a debaty nejen za poslední semestr studia.

Děkuji mým přátelům, které jsem během studia poznala a kteří jsou hlavní příčinou toho, proč jsem se tu často cítila jako doma.

Dále bych ráda poděkovala mé rodině, která tu pro mě po celých sedm let byla a vždycky mě v mém snu podporovala.

A nakonec největší díky patří Míšovi, který pro mě byl tou největší oporou po celou dobu studia.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Sára Trojovská

Datum narození: 7. srpna 1999

Akademický rok / semestr: letní semestr 2024/25

Studijní program: Architektura, urbanismus a krajinářská architektura

Ústav: Ústav nauky o budovách

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

Téma diplomové práce: Plzeň – uprostřed i na okraji

viz přihláška na DP

Zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Cílem diplomního projektu je nalézt řešení, jak lépe začlenit do městské struktury Plzně dnes problematičké území zvané Jateční.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

- Návrh koncepce území
- Návrh prostupnosti územím
- Návrh funkčních ploch včetně jejich hmotového řešení
- Urbanistická koncepce veřejných prostranství
- Návrh využití potenciálů říčních břehů

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

- Návrh koncepce řešeného území – situace
- Návrh prostupnosti územím – situace
- Návrh funkčních ploch včetně jejich hmotového řešení – situace, hmotové schéma
- Urbanistická koncepce veřejných prostranství – situace, uliční řezy
- Návrh využití potenciálů říčních břehů – situace, řezy

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- Fyzický model řešeného území. Měřítko a podoba modelu bude zvolena v průběhu semestru na základě specifiků řešeného území
- Tištěné portfolio

Datum a podpis studenta

11. února 2025

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Sára Trojovská

AR 2024/2025, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: PLZEŇ – UPROSTŘED I NA OKRAJI

(ČJ)

(AJ) PILSEN – IN THE CENTRE AND AT THE EDGE

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:

doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

Ústav: Ústav nauky o budovách

Oponent práce:

Ing. arch. Ivan Gogolák, Ph.D.

Klíčová slova
(česká):

urbanismus, průmyslová výroba, bariéra, železnice

Anotace
(česká):

Tématem diplomové práce je rozpoznání veškerých potenciálů dnes poměrně odloučené lokality Jateční nacházející se v blízkosti centra Plzně. Projekt se zabývá tématem minimalizace bariér, které místo významný způsobem ovlivňují a snaží se toto území plně začlenit do struktury města. Návrh se dále zabývá možnostmi začlenění průmyslové výroby do nově navržené vrstevnaté městské struktury.

Anotace (anglická):

The theme of the thesis is the recognition of all the potentials of the relatively isolated area Jateční located near the centre of Pilsen. The project deals with the topic of minimizing the barriers that significantly affect the site and tries to fully integrate this area into the city structure. The proposal also addresses the possibilities of integrating industrial production into the newly designed layered urban structure.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

22/05/25

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

ZDROJE

OBRAZOVÉ PŘÍLOHY

- ANDERLE, Jan et al. Historický atlas měst České republiky. Praha: Historický ústav AV ČR, v.v.i., 2009. sv. 21, s. [1a]. Dostupné také z: <https://www.digitalniknihovna.cz/knav/uuid/uuid:adda0f6d-8478-46f1-8a08-0e2bb730ddc8>
- Jateční tř. č. 3/5, 7/9, 11/13
<https://digiarchiv.plzen.eu/vademecum/permalink?xid=f1913420474f4262a3e9500348401c42>
- Jateční ul. č. 1
<https://digiarchiv.plzen.eu/vademecum/permalink?xid=b4a03d0420eb4f76b6bfa63b6d09632d>
- Jateční tř. 15, 17, 19
<https://digiarchiv.plzen.eu/vademecum/permalink?xid=9dff2532326b46b8bdac19f6db54b291>
- Plzeň: Jateční ul. - zadní trakt domu č. 1/1733 (Doubravka) r. 1989, <https://digiarchiv.plzen.eu/vademecum/permalink?xid=c8b7a07ec0be408f80a2cc085d78cd01>
- Pohled na kolonii domů Cikánka
https://scontent.fprg5-1.fna.fbcdn.net/v/t39.30808-6/469920492_3349427918525908_4384169484734872324_n.jpg?_nc_cat=100&ccb=1-7&_nc_sid=127cfc&_nc_ohc=5o_blb-5kfEQ7kNvwG8jGww&_nc_oc=AdmCFFUPzWt_ONVWDbTM4XE2NhjpP7YI-_0BPmyUqvZi3mvmkB7BdEDzdHICySLNsdig&_nc_zt=23&_nc_ht=scontent.fprg5-1.fna&_nc_gid=murD947vLaJRSffzF0lUrA&oh=00_Afln3TkBjXqJVHXQpM89QundirDBf3q6soRo_9DKgxlmhQ&oe=683A4484
- Jateční kolonie "Cikánka" po náletu, 1945
<https://digiarchiv.plzen.eu/vademecum/permalink?xid=7c20c5589b9a4f5c9bf160d2d7e1609c>
- Zničená Jateční ulice
https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-nalety-spojencu-pripravy-o-zivot-skoro-tisic-lidi-20200417.html
- Zničená Jateční ulice
https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-nalety-spojencu-pripravy-o-zivot-skoro-tisic-lidi-20200417.html
- Zničená Jateční ulice
https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-nalety-spojencu-pripravy-o-zivot-skoro-tisic-lidi-20200417.html
- Zničená Jateční ulice
https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-nalety-spojencu-pripravy-o-zivot-skoro-tisic-lidi-20200417.html
- Zničená Jateční ulice
https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-nalety-spojencu-pripravy-o-zivot-skoro-tisic-lidi-20200417.html
- Zničená Jateční ulice
https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/z-historie-nalety-spojencu-pripravy-o-zivot-skoro-tisic-lidi-20200417.html
- Pavlačový obytný dům pro chudé
<https://pam.plzne.cz/objekt/c15-1733-pavlacovy-obytny-dum-pro-chude>
- Obytný dům s malými byty a mateřskou školou
<tps://pam.plzne.cz/objekt/c15-1318-obytny-dum-s-malymi-byty-a-materskou-skolou>
- Továrna na papír a lepenku
<https://pam.plzne.cz/objekt/c15-1723-tovarna-na-papir-a-lepenku>
- Továrna na papír a lepenku
<https://pam.plzne.cz/objekt/c15-1723-tovarna-na-papir-a-lepenku>
- bývalý pivovar Prior
foto Studio Petrohrad
- 22. Pavlačový obytný dům pro chudé
<https://pam.plzne.cz/objekt/c15-1733-pavlacovy-obytny-dum-pro-chude>
- 23.-25. Továrna na papír a lepenku
<https://pam.plzne.cz/objekt/c15-1723-tovarna-na-papir-a-lepenku>
26. - 30. ANDERLE, Jan et al. Historický atlas měst České republiky. Praha: Historický ústav AV ČR, v.v.i., 2009. sv. 21, s. [1a]. Dostupné také z: <https://www.digitalniknihovna.cz/knav/uuid/uuid:adda0f6d-8478-46f1-8a08-0e2bb730ddc8>
- 28 - 30. ANDERLE, Jan et al. Historický atlas měst České republiky. Praha: Historický ústav AV ČR, v.v.i., 2009. sv. 21, s. [1a]. Dostupné také z: <https://www.digitalniknihovna.cz/knav/uuid/uuid:adda0f6d-8478-46f1-8a08-0e2bb730ddc8>

31. architektonická studie na úpravu nádvoří Plzeňského Prazdroje, zdroj archiv Jakub Cígler architekti

32 - 80. fotografie území

foto autorka

MAPOVÉ PODKLADY

- Územní plán města Plzně
https://cloud.plzen.eu/s/T6GZm8Q2EdtQGep?path=%2FUP%20Plzeň%2FÚZEMNÍ%20PLÁN%20PLZEŇ%20-%20úplné%20znění%20po%20Změně%20č.%202%20a%203_2023&openfile=36464997
- Dopravní systém města
<https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/tf-prod-ukr/data/migration/attachements/DOPRAVNÍ%20SYSTÉM%20MĚSTA%20-%20stav%20projektové%20dokumentace%20k%2022.5.2020.pdf>
- Územní plán města Plzně
https://cloud.plzen.eu/s/T6GZm8Q2EdtQGep?path=%2FUP%20Plzeň%2FÚZEMNÍ%20PLÁN%20PLZEŇ%20-%20úplné%20znění%20po%20Změně%20č.%202%20a%203_2023&openfile=36465002
- Geologická mapa
<https://mapy.geology.cz/geo/>
- Půdní mapa
<https://mapy.geology.cz/pudy/#>
- Císařské otisky
<https://agp.plzen.eu/arcgis/apps/storymaps/stories/798e7d52da99496b87dcb7ce1ea26f9b>
- Speciální mapy III. vojenského mapování, 1:75000
<https://agp.plzen.eu/arcgis/apps/storymaps/stories/798e7d52da99496b87dcb7ce1ea26f9b>
- Plán města
<https://agp.plzen.eu/arcgis/apps/storymaps/stories/798e7d52da99496b87dcb7ce1ea26f9b>
- Plán města
<https://agp.plzen.eu/arcgis/apps/storymaps/stories/798e7d52da99496b87dcb7ce1ea26f9b>
- Plán města
<https://agp.plzen.eu/arcgis/apps/storymaps/stories/798e7d52da99496b87dcb7ce1ea26f9b>
- Ortofoto 1954
<https://agp.plzen.eu/arcgis/apps/storymaps/stories/798e7d52da99496b87dcb7ce1ea26f9b>
- Územní plán - územní systém ekologické stability
https://cloud.plzen.eu/s/T6GZm8Q2EdtQGep?path=%2FUP%20Plzeň%2FÚZEMNÍ%20PLÁN%20PLZEŇ%20-%20úplné%20znění%20po%20Změně%20č.%202%20a%203_2023&openfile=36465001

